



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Gdańsku

LGD.410.004.01.2020

Pan
Łukasz Baranowski
Pomorski Wojewódzki Inspektor Transportu
Drogowego w Gdańsku
ul. Jaškowa Dolina 50
80-286 Gdańsk

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/20/082 – Ruch pojazdów przeciążonych na obszarach zurbanizowanych

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Gdańsku, ul. Jaśkowa Dolina 50, 80-286 Gdańsk, (dalej: „WITD”).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Łukasz Baranowski, Pomorski Inspektor Transportu Drogowego w Gdańsku (dalej: „Pomorski Inspektor”), w okresie objętym kontrolą od 7 marca 2018 r. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnił: Janusz Staniszewski, Zastępca Pomorskiego Inspektora Transportu Drogowego w Gdańsku, p.o. Pomorskiego Inspektora Transportu Drogowego w Gdańsku (od 20 kwietnia 2017 r. do 6 marca 2018 r.)
Zakres przedmiotowy kontroli	(akta kontroli str. 5-6) <ol style="list-style-type: none">1. Przygotowanie do realizacji zadań w zakresie eliminacji ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych.2. Działania podejmowane w zakresie eliminacji ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych na obszarach zurbanizowanych.
Okres objęty kontrolą	Lata 2018-2020 r. (do dnia zakończenia kontroli), z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Gdańsku
Kontrolerzy	<ol style="list-style-type: none">1. Agnieszka Andraszak, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LGD/61/2020 z dnia 08.04.2020 r.2. Mariusz Syrek główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LGD/67/2020 z dnia 24.04.2020 r.3. Piotr Lewandowski, doradca techniczny, upoważnienie do kontroli nr LGD/71/2020 z dnia 08.05.2020 r.

(akta kontroli str. 1-4, 239-240)

¹ Dz. U. z 2019 r. poz. 489, ze zm., dalej: ustawa o NIK

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

WITD posiadał możliwości organizacyjne, techniczne i kadrowe do przeprowadzania kontroli ważeńowych. Kontrole ważeńowe w mieście Gdańsku odbywały się w trzech przeznaczonych do tego celu punktach. Pomorski Inspektor podejmował starania w celu pozyskania środków umożliwiających uzupełnienie braków kadrowych, jednakże nie przyniosły one spodziewanego rezultatu. Poziom zatrudnienia oraz liczba i zróżnicowanie zadań realizowanych przez WITD uniemożliwiły tworzenie dedykowanych zespołów do przeprowadzania kontroli ważeńowych. WITD realizował kontrole ważeńowe w liczbie zbliżonej do ilości zaplanowanej w Ramowych Planach Kontroli. Skuteczność kontroli ważeńowych w zakresie pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t. była na poziomie 4% w mieście oraz 6% w skali województwa. WITD nie prowadził kontroli ważeńowych w dni ustawowo wolne od pracy oraz święta, a kontrole ważeńowe w dni powszednie po godzinie 16 odbywały się sporadycznie. Liczba inspektorów zatrudnionych w WITD oraz wielość i zróżnicowanie realizowanych przez WITD zadań nie pozwalała na prowadzenie kontroli ważeńowych w trybie ciągłym we wszystkich miesiącach w roku.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe³ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Przygotowanie organów administracji publicznej do realizacji zadań w zakresie eliminacji ruchu pojazdów przeciążonych

Opis stanu faktycznego

1.1. W okresie objętym kontrolą, zadania kontrole w zakresie masy, nacisków osi oraz wymiarów pojazdów wykonywane na drogach publicznych były przypisane do zakresu działania Wydziału Inspekcji, zgodnie z § 15 ust. 1 pkt 1 lit. a Regulaminu organizacyjnego WITD, wprowadzonego zarządzeniem nr 20 Pomorskiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego z dnia 3 lipca 2014 r. w sprawie ustalenia Regulaminu organizacyjnego Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego w Gdańsku⁴ oraz Regulaminu organizacyjnego WITD wprowadzonego Zarządzeniem nr 5/2019 Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego z dnia 3 lipca 2014 r. w sprawie ustalenia Regulaminu organizacyjnego Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego w Gdańsku⁵. W ramach WITD funkcjonowały trzy oddziały: w okresie do 10 marca 2019 r. w Chojnicach, Kwidzynie i Słupsku⁶, w okresie od 11 marca 2019 r. do 10 grudnia 2019 r. w Człuchowie, Słupsku oraz Kwidzynie⁷, w okresie od 11 grudnia 2019 r.⁸ w Chojnicach, Bytowie i Starogardzie Gdańskim. Organizacja działalności kontrolnej oraz prowadzenia postępowań administracyjnych i egzekucyjnych zostały określone

² Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

³ Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

⁴ Zatwierdzony przez Wojewodę Pomorskiego 27 czerwca 2014 r.

⁵ Zatwierdzony przez Wojewodę Pomorskiego 4 lutego 2019 r.

⁶ § 3 ust. 3 Regulaminu z 2014 r.

⁷ § 3 ust. 3 Regulaminu z 2019 r.

⁸ § 3 ust. 3 Regulaminu z 2019 r. zmieniony Zarządzeniem nr 32/2019 Pomorskiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego z dnia 29 listopada 2019 r.

w ww. regulaminach, ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym⁹ (dalej: utd), a także Zarządzeniu nr 28/2014 Głównego Inspektora Transportu Drogowego z dnia 17 września 2014 r. w sprawie zasad planowania, prowadzenia oraz dokumentowania kontroli przewozów drogowych przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego¹⁰ (dalej: „zarządzenie nr 28/2014”), w którym zawarto wzory dokumentów w postępowaniach administracyjnych.

Pomorski Inspektor wyjaśnił, że WITD nie posiada procedur wewnętrznych ustalających zasady organizacji kontroli masy, nacisków osi oraz wymiarów pojazdów. Procedury te określone zostały kompleksowo w zarządzeniu nr 28/2014 oraz w instrukcjach obsługi wag. Pomorski Inspektor wskazał również, że WITD w Gdańsku nie posiadał dostępu do systemów preselekcji wagowej w miastach poza Gdynią, czego przyczyną był brak tego rodzaju systemów w innych miastach.

W strukturze WITD nie wydzielano komórki do realizacji zadań związanych z ruchem pojazdów przeciążonych.

Pomorski Inspektor wyjaśnił m.in., że każdy z inspektorów ma takie same uprawnienia oraz zakres obowiązków w odniesieniu do prowadzenia kontroli drogowych. Stosunek liczby zadań do liczby inspektorów nie pozwala na tworzenie stałych zespołów, do których przypisany byłby wycinek działalności kontrolnej ITD.

(akta kontroli str. 60-69, 181-182, 210-212, 241-252)

1.2. W Kierunkach działania WITD na lata 2018-2019, jako jeden z kierunków wskazano przeciwdziałanie procesowi degradacji dróg. W zakresie realizacji tego zadania przewidziano: kontynuowanie działań kontrolnych odnośnie: mas, wymiarów i nacisków na osie pojazdów ciężarowych uwzględniając ustalony plan kontroli (min. 12%), z wykorzystaniem preselekcyjnych systemów ważenia oraz wyznaczone punkty kontrolne przystosowane do automatycznych pomiarów wagami samochodowymi do ważenia pojazdów w ruchu oraz przenośnymi zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym¹¹ (dalej: „prd”), eliminowanie z ruchu drogowego przeciążonych pojazdów kategorii N₁¹² (ważenie pojazdów), kontrole przestrzegania przez przewoźników przepisów w zakresie uzyskiwania zezwoleń na przejazd pojazdów ponadnormatywnych oraz przestrzegania warunków określonych w zezwoleniu, prowadzenie postępowań i nakładanie sankcji na inne podmioty wykonujące czynności związane z przewozem drogowym, jeżeli podmioty te miały wpływ lub godziły się na powstanie naruszeń, podejmowanie działań kontrolnych zmierzających do ujawniania oraz sankcjonowania rażących naruszeń związanych z przekraczaniem dopuszczalnych norm masy całkowitej pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej (dalej: dmc) do 3,5 tony; współpracę z zarządcami dróg w zakresie planowania i tworzenia nowych miejsc do kontroli i ważenia pojazdów z uwzględnieniem zbudowania kolejnych punktów wykorzystujących system preselekcyjnego ważenia pojazdów. Uwzględniono również elementy zapewniające uczciwą konkurencję w przewozach drogowych, takie jak: prowadzenie kontroli przedsiębiorców w zakresie przestrzegania przez nich regulacji dotyczących dostępu do rynku, w szczególności realizacji wymogu posiadania odpowiedniej bazy transportowej, przeciwdziałanie przypadkom nieuczciwej konkurencji, w szczególności poprzez przeprowadzanie

⁹ Dz. U. z 2019 r. poz. 2140, ze zm.

¹⁰ Dz. Urz. Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego z 2014 r., poz. 17.

¹¹ Dz. U. z 2020 r. poz. 110, ze zm.

¹² Kategoria N₁: pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków i mające maksymalną masę całkowitą nieprzekraczającą 3,5 t.

kontroli pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, realizujących przewozy rzeczy z przekroczeniem dopuszczalnej ładowności.

W kierunkach działania WITD nie ujęto dodatkowych założeń w zakresie kontroli masy, nacisków osi oraz wymiarów pojazdów.

(akta kontroli str.60-109, 241-252)

1.3. W Ramowych Planach Kontroli WITD (dalej: „RPK”) na lata 2018/2019 nie wskazywano ilości kontroli ważeń pojazdów w granicach administracyjnych miast województwa pomorskiego (w tym miasta Gdańska). Określono w nich rodzaj i ilość kontroli do wykonania na obszarze objętym właściwością terytorialną jednostki. W RPK na 2018 r. zaplanowano 934 kontrole nacisków osi oraz wymiarów (na 7 787 zaplanowanych kontroli drogowych pojazdów ogółem). W RPK na 2019 r. zaplanowano 808 takich kontroli (na 6 736 zaplanowanych kontroli drogowych pojazdów ogółem), których ilość mogła zostać ograniczona o 15% w przypadku zachowania co najmniej 35% skuteczności. RPK na 2020 r. został przekazany do zatwierdzenia w dniu 22.04.2020 r.

Pomorski Inspektor nie składał propozycji do RPK. Wyjaśnił, że określają one rodzaj i ilość kontroli do wykonania na obszarze objętym właściwością terytorialną jednostki. Nie istnieje podział na zadania wykonywane w konkretnych miastach czy powiatach. RPK jest ustalany przez podział krajowej strategii kontrolnej na poszczególne służby kontrolne, a poszczególne służby dzielą ją na jednostki i co do zasady nie ma możliwości wprowadzania do niej zmian na zasadzie inicjatywy oddolnej. W wyjątkowych przypadkach możliwe są korekty dotyczące ilości kontroli, ale WITD musi wskazać powody, dla których nie będzie w stanie wykonać założeń RPK. W latach 2018/2020 nie składano takich korekt.

(akta kontroli str. 60, 64, 72-73, 98, 174-176)

1.4. WITD w latach 2018/2020 posiadał odpowiednio: 12, osiem i siedem kompletów wag do kontroli masy i nacisków osi z ważnymi legalizacjami, z tego: cztery komplety do ważenia statycznego i dynamicznego oraz osiem kompletów do ważenia statycznego w 2018 r., cztery komplety do ważenia statycznego i dynamicznego oraz cztery komplety do ważenia statycznego w 2019 r. i cztery komplety do ważenia statycznego i dynamicznego oraz trzy komplety do ważenia statycznego w 2020 r.

Pomorski Inspektor wyjaśnił, że nie nastąpiło fizyczne zmniejszenie stanu posiadanych wag, z wyjątkiem jednego kompletu - wag typu SAW10C/II, które były używane z Pomorskiego Ośrodka Ruchu Drogowego. Wagi wycofane z użytkowania to wagi „starego typu” SAW10C/II. Powodem wycofania z użytku tego typu wag była ich wysoka awaryjność, a co za tym idzie wysokie koszty utrzymania. Kolejnym czynnikiem było niekorzystne orzecznictwo sądów kwestionujące możliwość określania wagami tego typu rzeczywistej masy całkowitej pojazdu. Wagi te zostały zastąpione nowszym modelem SAW10C/III oraz wagami WWS EWP.

W okresie objętym kontrolą dwa komplety wag do ważenia statycznego i dynamicznego nie posiadały ważnej legalizacji (w okresie od 1 do 8 i 9 stycznia 2020 r.).

Pomorski Inspektor wyjaśnił, że nie były one w tym okresie użytkowane.

W 2018 r. WITD posiadał 15 oznakowanych pojazdów typu furgon i jeden nieoznakowany typ minivan. W 2019 r. i 2020 r. liczba pojazdów oznakowanych typu furgon zmniejszyła się do 12 oznakowanych pojazdów typu furgon. Liczba pojazdów wyposażonych w wagi to: 10 w 2018 r. i po siedem w latach 2019/2020.

Kontrole ważeńiowe były wspierane przez system ST CEN, który służył do wygenerowania protokołu kontroli wraz z załącznikami (uzyskane dokumenty były następnie zapisywane w tym samym systemie).

W latach 2018-2020 z eksploatacji wyłączone było: siedem sztuk wag typu SAW 10C/II (w okresach od 01.01 do 31.07.2018 r. i od 01.01.2018 r. do 30.11.2019 r.) oraz dwie sztuki wag typu SAW 10A (w okresie od 01.01. do 30.04.2018 r.) – z powodu ich technicznego niedostosowania do wymagań ważeńiowych; dwa komplety wag EWP-WWSE-031, EWP-WWSE-032 i komplet wag EWP-WWSE-022 – z powodu braku legalizacji oraz serwisowania.

Według wyjaśnień Pomorskiego Inspektora każdy z pojazdów typu „furgon” był przystosowany do przewożenia wag przenośnych, podobnie jak posiadany przez WITD pojazd nieoznakowany marki Mercedes Vito (minivan). Liczba posiadanych wag i kompletów wag była wystarczająca do wykonywania kontroli ważeńiowych (w tym na terenie miasta), a wyłączenia urządzeń z powodu ich niedostosowania technicznego, braku legalizacji lub serwisowania nie wpływały na zakres zadań wykonywanych przez WITD.

(akta kontroli str. 55-57, 60-69, 110-155, 177, 179-180, 184-189, 208-209)

1.5. W miastach położonych w obszarze działalności WITD zlokalizowano 11 miejsc kontroli masy i nacisków osi, w tym: cztery w Gdańsku¹³, trzy w Gdyni oraz po jednym w miastach Sopot, Kwidzyn, Tczew oraz Gniew.

Pomorski Inspektor wyjaśnił, że wskazane punkty były przystosowane do wag będących w posiadaniu WITD, a liczba punktów, w tym zlokalizowanych na terenie miasta Gdańska jest wystarczająca do wykonywania kontroli ważeńiowych. Wskazał również, że zasoby kadrowe WITD nie pozwoliłyby na efektywne wykorzystanie punktów kontroli przystosowanych do ważenia w każdym mieście województwa, a co za tym idzie ich istnienie byłoby automatycznie kwestionowane z uwagi na koszty utworzenia takich punktów. Przy kontrolach wagowych wykorzystywano tylko system ST CEN.

(akta kontroli str. 61, 64-65, 175, 177-178, 180, 191-198, 209)

1.6. Pomorski Inspektor wyjaśnił, że WITD nie posiada dostępu do systemów preselekcji wagowej w miastach poza Gdynią. Przyczyną braku dostępu jest fakt, że takie systemy w innych miastach nie istnieją. W ramach systemu preselekcji w Gdyni funkcjonuje jedna bramownica zlokalizowana w ciągu ul. Janka Wiśniewskiego, w kierunku portu, system nie jest zlokalizowany na pasach wjazdowych oraz wyjazdowych z miasta, dane nie są generowane w postaci raportów, są wykorzystywane poprzez dostęp online w czasie rzeczywistym w przypadku prowadzenia działań nad danym obszarze.

(akta kontroli str. 60-69)

¹³ Lokalizacja i charakterystyka punktów kontroli w Gdańsku: trzy punkty zlokalizowano na drogach krajowych (dla których w dwóch przypadkach dla punktów przy ul. Sucharskiego – kierunek ul. Elbląska, jezdnia prawa i kierunek Westerplatte, jezdnia lewa - zarządcą drogi był Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku, a w jednym przypadku – punkt zlokalizowany przy obwodnicy Gdańska w ciągu drogi S6 - zarządcą drogi był Oddział w Gdańsku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Punkt przy obwodnicy jest technicznie przystosowany do korzystania z wag typu WWS EWP nie posiada jeszcze operatu geodezyjnego i nie jest wykorzystywany do prowadzenia kontroli ważeńiowych. Jeden punkt zlokalizowano na drodze wojewódzkiej (ul. Armii Krajowej, kierunek Żukowo – Gdańsk, dla której zarządcą jest Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku). Działające punkty, zlokalizowane w zatokach postojowych, są przystosowane do zatrzymania dwóch pojazdów ciężarowych. Punkt przy obwodnicy Gdańska jest przystosowany do obsługi sześciu samochodów ciężarowych.

1.7. Według stanów na koniec 2018 r. i 2019 r. oraz 31.03.2020 r. WITD zatrudniał odpowiednio 19 i po 18 inspektorów ze stażem pracy od 1,5 roku do 18 lat. Inspektorzy byli zatrudnieni w siedzibie w Gdańsku oraz w oddziałach w Kwidzynie (trzech w 2018 r.), Człuchowie (czterech w 2018 r.), Słupsku (jeden w 2018 r.), Starogardzie Gdańskim (trzech w 2019 i 2020 r.), Bytowie (jeden w 2019 r. i 2020 r.) i Chojnicach (dwóch w 2019 i 2020 r.). Każdy z inspektorów zdał egzamin państwowy i posiadał kwalifikacje wskazane w art. 76 utd.

W okresie objętym kontrolą w szkoleniach z zakresu kontroli ważeńiowych wzięło udział czterech inspektorów. Według stanu na 31.12.2018 r. siedmiu inspektorów zatrudnionych w WITD nie legitymowało się udziałem w szkoleniu związanym z obsługą i wykorzystaniem systemu CEN, podobnie jak dwóch nowych inspektorów, którzy zdali egzamin w 2019 r.

Pomorski Inspektor wyjaśnił, że liczba miejsc na szkoleniach z obsługi systemu ST CEN jest ograniczona i ustalana przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego (dalej: „GITD”). W 2018 r. trzy osoby z siedmiu nie mogło uczestniczyć w zorganizowanym szkoleniu z przyczyn obiektywnych¹⁴. W 2019 r. szkolenie ST CEN dotyczyło tylko modułu kontroli przedsiębiorstw. Raz w roku każdy inspektor jest ustawowo zobligowany do uczestnictwa w szkoleniu organizowanym przez GITD. Każdy z inspektorów wybiera temat szkolenia, w którym będzie uczestniczył. W WITD nie zatrudniano pracowników do dodatkowych czynności związanych np. z wydawaniem decyzji. Nie tworzone stałych zespołów kontrolnych. Każdy z inspektorów posiadał takie same uprawnienia, w związku z czym, w WITD nie dzielono zakresów zadań. W WITD oprócz inspektorów zatrudniano również innych pracowników (w tym aplikantów). Według stanu na dzień 31 grudnia 2018 r. i 2019 r. oraz 31 marca 2020 r. zatrudniano odpowiednio: 15 takich osób (w całości w siedzibie WITD), 17 osób (z tego dwie osoby w oddziałach w Bytowie i w Chojnicach) i 14 osób (z tego dwie osoby w oddziałach w Bytowie i w Chojnicach).

W 2019 r. Pomorski Inspektor wystąpił do Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego o zwiększenie etatów w związku z nowymi obowiązkami inspekcji transportu drogowego w szczególności dotyczącymi: wykorzystania mobilnych stacji diagnostycznych; przejścia przez inspekcję transportu drogowego od listopada 2018 r. drogowego systemu elektronicznego poboru opłat drogowych; prowadzenie postępowań administracyjnych z zakresu udzielania ulg w spłacie kar administracyjnych¹⁵. Dodatkowe etaty nie zostały przyznane.

Pomorski Inspektor wyjaśnił, że liczba inspektorów WITD nie pozwala na wykonywanie kontroli ważeńiowych w systemie ciągłym (24 godziny przez 7 dni w tygodniu). Inspektorzy są pracownikami korpusu służby cywilnej i mają do nich zastosowanie przepisy ustawy o służbie cywilnej m.in. w zakresie czasu ich pracy. Przepisy tej ustawy nie pozostają bez wpływu na organizację i funkcjonowanie wojewódzkich inspektoratów. Inspektorzy do 2018r. w większości wykonywali swoje obowiązki w godzinach pracy urzędu, zgodnie z przepisami obowiązującymi w tym zakresie. Obecnie przepisy ustawy o służbie cywilnej nie pozwalają bez zgody pracownika na planowanie zadań w porze nocnej, niedziele i święta tym, którzy sprawują opiekę nad dziećmi do lat 8. Bez zgody nie można takiego pracownika także oddelegować do pracy poza miejscem zatrudnienia. Na skuteczność kontroli ważeńiowych wpływa wiele zmiennych czynników, a stan kadrowy jest jedynie jednym z nich nieprzesądającym w 100% o skuteczności podjętych działań.

¹⁴ Jedna z nich została zatrudniona po terminie szkolenia, jedna przebywała na urlopie wypoczynkowym, a kolejna na zwolnieniu lekarskim

¹⁵ Wniosek z dnia 15.01.2019 r. Nr WBA.3110.1.2019.KF i z dnia 18.12.2019 r. Nr WBA.3110.7.2019

W latach 2018-2020 nie było przypadków odstąpienia od realizacji kontroli ważeniowych.

Pomorski Inspektor wyjaśnił ponadto, iż w jego ocenie nie ma bezpośredniej korelacji pomiędzy ilością zatrudnionych inspektorów, a skutecznością kontroli ważeniowych w mieście, rozumianą jako możliwość zapewnienia stałych kontroli ważeniowych w trybie 24 godzinnym przez 7 dni w tygodniu. Skromne zasoby kadrowe WITD mają wpływ na efektywność działań w pewnych obszarach, jednakże nie zmienia to faktu, iż samo zwiększenie zatrudnienia nie pociągnie za sobą wzrostu ilości kontroli ważeniowych oraz ich skuteczności w proporcji jeden do jednego. Na ten stan rzeczy w dużej mierze wpływają dwa czynniki. Pierwszym jest duża liczba zadań, drugim zaś fakt, że założenia ujęte w RPK dla danej jednostki bezpośrednio korelują z ilością zatrudnionych inspektorów. Wzrost zatrudnienia powoduje podniesienie wskaźników RPK w każdym z obszarów działania, a co za tym idzie nie przekłada się wprost na ilość i skuteczność prowadzonych kontroli ważeniowych. Obecny stan zatrudnienia (jeżeli chodzi o stanowiska inspektorskie) wynosi 18 etatów, stan docelowy, na który pozwala obecny budżet WITD to 23 etaty (akta kontroli str. 61, 65-67, 181-182, 199-207, 210-215, 268-270)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

WITD posiadał możliwości organizacyjne, techniczne i kadrowe do przeprowadzania kontroli ważeniowych. Pomorski Inspektor podejmował starania w celu pozyskania środków umożliwiających uzupełnienie braków kadrowych, jednakże nie przyniosły one spodziewanego rezultatu. Poziom zatrudnienia oraz liczba i zróżnicowanie zadań realizowanych przez WITD uniemożliwiła tworzenie dedykowanych zespołów do przeprowadzania kontroli ważeniowych.

OBSZAR

2. Działania podejmowane przez WITD w zakresie eliminacji ruchu pojazdów przeciążonych na obszarach zurbanizowanych

Opis stanu
faktycznego

2.1. W okresie objętym kontrolą w RPK dla województwa pomorskiego zaplanowano 934 kontrole ważeniowe w 2018 r., 808 w 2019 r. oraz 834 w 2020 r. W wymienionym okresie zrealizowano 812 kontroli w 2018 r. (86,94% w stosunku do przyjętych w RPK założeń), 826 w 2019 r. (102,23%) oraz 46 kontroli do końca pierwszego kwartału 2020 r.

Z wyłączeniem miasta Gdańska WITD przeprowadziła na terenie województwa odpowiednio 617, 694 i 8 kontroli ważeniowych pojazdów o dmc powyżej 3,5 t, wyniku których wydano odpowiednio: 35, 42 i 2 decyzje o nałożeniu kary pieniężnej za przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej lub nacisku na oś napędową oraz odpowiednio 158, 82 i 28 mandatów w wyniku kontroli ważeniowych pojazdów o dmc do 3,5 t.

Na terenie miasta Gdańska przeprowadzono odpowiednio 388, 660 i 8 kontroli ważeniowych pojazdów o dmc powyżej 3,5 t., wyniku których wydano odpowiednio: 16, 30 i 2 decyzje o nałożeniu kary pieniężnej za przekroczenie dopuszczalnej masy

całkowitej lub nacisku na oś napędową oraz odpowiednio 114, 75 i 38 mandatów w wyniku kontroli ważeń pojazdów o dmc do 3,5 t.

Skuteczność kontroli ważeń w latach 2018 – 2019 wynosiła:

- dla pojazdów o dmc powyżej 3,5 t.:
 - w 2018 r. - 5,67% w skali województwa i 4,12% dla miasta Gdańska
 - w 2019 r. – 6,05% w skali województwa i 4,55% dla miasta Gdańska
- dla pojazdów o dmc do 3,5 t.:
 - w 2018 r. – 81,03% w skali województwa i 85,07% dla miasta Gdańska
 - w 2019 r. – 62,12% w skali województwa i 72,12% dla miasta Gdańska

Pomorski Inspektor wyjaśnił, że na przyczyny niskiej skuteczności kontroli pojazdów o dmc powyżej 3,5 t składa się wiele czynników. Jednym z nich była ogólnopolska akcja protestacyjna pracowników inspekcji trwająca od połowy 2018 r. do pierwszego kwartału 2019 r. Kolejnym czynnikiem, są niskie zasoby kadrowe, fluktuacja kadr oraz duża liczba zadań wynikająca z konieczności realizacji RPK w ujęciu ogólnym. Na niską skuteczność kontroli znaczący wpływ ma również pracochłonność procedury sporządzania dokumentów związanych z wydaniem decyzji administracyjnej o nałożeniu kary pieniężnej za ujawnione w trakcie kontroli naruszenia przepisów.

(akta kontroli str. 58-109, 254-258, 268-270, 507)

2.2. W wyniku kontroli ważeń, przeprowadzonych w okresie objętym kontrolą NIK, nałożono kary administracyjne w łącznej wysokości 727,96 tys. zł, z czego w 2018 r. 375,0 tys. zł, w 2019 r. 337,96 tys. zł i 15,0 tys. zł w I kwartale 2020 r.

W tym samym okresie, w wyniku kontroli ważeń nałożono mandaty karne w łącznej wysokości 103,67 tys. zł. z czego w 2018 r. 54,33 tys. zł, w 2019 r. 35,5 tys. zł i 13,85 tys. zł w I kwartale 2020 r.

Od nałożonych, w wyniku kontroli ważeń, decyzji administracyjnych złożono siedem odwołań w 2018 r. i 11 w 2019 r. Od decyzji wydanych w I kwartale 2020 r nie złożono odwołań.

Spośród 18 złożonych w okresie objętym kontrolą odwołań, dwa¹⁶ zostały uznane za zasadne przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego (dalej: „GITD”).

W przypadku decyzji z dnia 6 marca 2018 r. nr WITD.DI.0152.W.XX226/5/18 przyczyną odwołania było m.in. zakwestionowanie przez przewoźnika prawidłowości przebiegu procedury ważenia pojazdu w tym rodzaju użytych wag i prawidłowości odczytu ich wskazań¹⁷.

GITD po rozpatrzeniu odwołania od decyzji WITD o nałożeniu kary pieniężnej w wysokości 15,0 tys. zł za brak zezwolenia kategorii VII – w pozostałych przypadkach¹⁸, uchylił decyzję w całości oraz nałożył karę pieniężną w wysokości 2,0 tys. zł z tytułu wykonywania na drogach publicznych pojazdem nienormatywnym jak bez zezwolenia kategorii VII, gdy nacisk jednej lub wielu osi, rzeczywista masa całkowita lub wymiary pojazdu przekraczają dopuszczalne wartości o więcej niż 10% i nie więcej niż 20%.

¹⁶ Po jednym odwołaniu w 2018 r i 2019 r.

¹⁷ Właściwej interpretacji tolerancji wskazań podczas ważenia.

¹⁸ Zgodnie z art. 140ab ust. 1 prd, karę pieniężną, o której mowa w art. 140aa ust. 1, ustala się w wysokości: 3) za brak zezwolenia kategorii VII: a) 500 zł - gdy nacisk jednej lub wielu osi, rzeczywista masa całkowita lub wymiary pojazdu przekraczają dopuszczalne wartości nie więcej niż 10%, b) 2000 zł - gdy nacisk jednej lub wielu osi, rzeczywista masa całkowita lub wymiary pojazdu przekraczają dopuszczalne wartości o więcej niż 10% i nie więcej niż 20%, c) 15000 zł – w pozostałych przypadkach.

Podstawą uchylenia decyzji i zmiany wysokości kary finansowej było błędne określenie przez WITD dopuszczalnego nacisku na drodze, którą poruszał się pojazd będący przedmiotem ważenia. Dopuszczalny nacisk na drodze, na której doszło do zatrzymania pojazdu, wynosi do 10 t, a nie jak błędnie przyjął WITD, do 8 t. W pozostałym zakresie zastrzeżenia przewoźnika dotyczące prawidłowości działania WITD zostały przez GITD oddalone.

W odwołaniach dotyczących decyzji nr WITD.DI.0152.W.XI0392/1/19 z dnia 26 czerwca 2019 r.¹⁹ oraz decyzji wydanej po ponownym rozpoznaniu sprawy przez WITD nr WITD.DI.0152.W.XI0392/1/19 – UDT z dnia 20 grudnia 2019 r.²⁰ przewoźnik wskazał m.in. na naruszenie przez organ administracyjny art. 92a ust. 3²¹ utd. W wyniku zatrzymania pojazdu należącego do przewoźnika w dniu 29.03.2019 r. i podjętych w jego wyniku czynności kontrolnych przez WITD, przewoźnik został ukarany karą pieniężną w wysokości 10,0 tys. zł na mocy decyzji nr WITD.DI.0152.XI0392/9/19²² za naruszenie polegające na dopuszczeniu do wykonywania przewozu drogowego pojazdem lub zespołem pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12 t, których dopuszczalna masa całkowita została przekroczona co najmniej 20% oraz karą pieniężną w wysokości 15,0 tys. zł na mocy decyzji nr WITD.DI.0152.W.XI0392/1/19 za naruszenie polegające na braku zezwolenia kategorii VII – w pozostałych przypadkach.

GITD decyzją z dnia 27.05.2020 r. uchylił zaskarżoną decyzję w całości i przekazał sprawę do ponownego rozpatrzenia przez WITD.

W uzasadnieniu decyzji GITD wskazał m.in., że WITD prowadząc postępowanie nie zbadał, czy w przedmiotowej sprawie zastosowanie znajduje art. 140aa ust. 4²³ prd. WITD pismem z dnia 4 kwietnia poinformował stronę o treści art. 92b i 92c utd. Treść tego artykułu w niniejszej sprawie w nie mają zastosowania. W ocenie GITD organ I instancji powinien pouczać o przepisach obowiązujących w dniu wykonywania czynności i mających zastosowanie w prowadzonym postępowaniu. Treść pouczonych artykułów nie jest tożsama z treścią art. 140aa ust. 4 prd, co stanowi przesłankę do uchylenia zaskarżonej decyzji. oraz, że WITD powinien pouczyć stronę o treści tego przepisu i wezwać stronę do przedstawienia dowodów wyłączających jej odpowiedzialność.

W dniu 8 czerwca 2020 r. WITD wezwał przewoźnika do wskazania oraz przedstawienia dowodów na zaistnienie przesłanek do zwolnienia z odpowiedzialności na stwierdzone naruszenie określone w art. 140aa ust. 4 prd. Ponadto WITD zawiadomił stronę, że może skorzystać z uprawnienia do

¹⁹ W wyniku której nałożono na przewoźnika karę pieniężną w wysokości 15,0 tys. zł za naruszenie polegające na braku zezwolenia kategorii VII – w pozostałych przypadkach.

²⁰ Przewoźnik odwołał się zarówno od decyzji pierwotnej nr WITD.DI.0152.W.XI0392/1/19 jak i decyzji nr WITD.DI.0152.W.XI0392/1/19 – DUT wydanej po ponownym rozpatrzeniu sprawy przez WITD po uchyleniu decyzji WITD.DI.0152.W.XI0392/1/19 przez GITD

²¹ Suma kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1, nałożonych za naruszenia stwierdzone podczas jednej kontroli drogowej, nie może przekroczyć kwoty 12 000 złotych.

²² Decyzja również została zaskarżona przez przewoźnika. GITD decyzją nr BP.501.1273.2019.1186.GD11.6746 z dnia 06.09.2019 r. uchylił decyzję WITD kierując ją do ponownego rozpatrzenia przez WITD. W dniu 20 grudnia WITD wydał decyzję nr WITD.DI.0152.W.XI0392/1/19 – DUT, od której przewoźnik również się odwołał.

²³ Nie wszczyna się postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1 i ust. 1a pkt 1, wobec podmiotu wykonującego przejazd, a postępowanie wszczęte w tej sprawie umarza się, jeżeli:

1) okoliczności sprawy i dowody wskazują, że ten podmiot

a) dochował należytej staranności w realizacji czynności związanych z przejazdem,
b) nie miał wpływu na powstanie naruszenia, lub

2) rzeczywista masa całkowita pojazdu nienormatywnego nie przekracza dopuszczalnej wielkości lub wielkości określonej w zezwoleniu, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1, a przekroczenie dotyczy wyłącznie nacisku osi pojazdu w przypadku przewozu ładunków sypkich oraz drewna.

ponownego wypowiedzenia się w przedmiocie stwierdzonych naruszeń i zapoznania się z aktami sprawy w siedzibie WITD.

Pomorski Inspektor wyjaśnił, że w związku z uchynieniem przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego decyzji nr WITD.DI.0152.W.XI1226/5/18 z dnia 6 marca 2018 r. oraz decyzji nr WITD.DI.0152.W.XI0392/1/19 z dnia 26 czerwca 2019 r. z inspektorami odpowiedzialnymi za w/w sprawy odbyto rozmowy dyscyplinujące, podczas których omówiono błędy wykryte w ich postępowaniach. Nakazano zwrócenie większej uwagi na poprawność pouczeń w prowadzonych postępowaniach oraz poprawę jakości wydawanych decyzji. Naczelnikowi wydziału polecono zintensyfikowanie nadzoru nad podległymi mu inspektorami.

(akta kontroli str.58 -59, 254-256, 271-274, 342-447)

W toku kontroli zbadano 5% decyzji wydanych w wyniku przeprowadzonych przez WITD kontroli ważeń w mieście. Wszystkie z badanych decyzji zawierały elementy wymagane art. 107 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego²⁴

Za przejazd pojazdami przeciążonym w mieście WITD nałożył kary administracyjne w wysokości:

- w 2018 r. 375,0 tys. zł, z czego nie wyegzekwowano 44,98 tys. zł,
- w 2019 r. 337,96 tys. zł, z czego nie wyegzekwowano 26,13 tys. zł,
- w 2020 r. (I kwartał) 15,0 tys. zł, które zostały wyegzekwowane.

Według stanu na dzień 10 czerwca 2020 r. nie zapłacono sześciu kar pieniężnych nałożonych na podstawie decyzji wydanych w wyniku kontroli ważeń w okresie objętym kontrolą. Łączna wartość zaległych płatności wynosiła wg. stanu na dzień 16 czerwca 2020 r.²⁵ 34,48 tys. zł należności głównych oraz 4,9 tys. zł tytułem odsetek.

WITD wysyłał upomnienie do zobowiązanego, gdy kara wynikająca z decyzji nie została uiszczona w terminie wymagalnym. W przypadku braku wpłaty po siedmiu dniach od odebrania upomnienia, WITD wystawiał tytuł wykonawczy i przysyłał go do organu zajmującego się egzekucją, tj. urzędu skarbowego właściwego dla miejsca prowadzenia działalności gospodarczej przez zobowiązanego. Czynności egzekucyjne prowadził urząd skarbowy. WITD wysyłał do urzędów skarbowych zapytania dotyczące podjętych działań zmierzających do wyegzekwowania należności wynikających z niezapłaconych kar z tytułu wydanych decyzji.

(akta kontroli str. 241-252, 271-341)

2.3. Pomorski Inspektor, w złożonych wyjaśnieniach stwierdził, że dobór miejsc do kontroli nie jest określony regulacjami wewnętrznymi WITD. Dyslokacje zespołów kontrolnych oraz zadania do wykonania danego dnia są przekazywane na odprawach przed rozpoczęciem pracy. Organizację odpraw określa zarządzenie GITD nr 28/201426. Wybór obszaru patrolowania wynika z lokalizacji przeladunkowych centrów logistycznych i przebiegu szlaków komunikacyjnych. Patrolowane są drogi prowadzące do i z tych centrów. Wyjaśnił również, że kontrole na terenie miasta są planowane i przeprowadzane zarówno w sposób statyczny jak i mobilny. Do planowania kontroli wrażeniowych na terenie miasta Gdańska nie

²⁴ Dz. U. z 2020 r. poz. 256, ze zm.

²⁵ Data zakończenia czynności kontrolnych.

²⁶ Dz.Urz.GIST z 2014 poz.14 ze zm.

wykorzystywano danych z systemu preselekcji wagowej z uwagi na brak tego systemu w mieście. W Ramowych Planach Kontroli nie wyodrębniano kontroli wrażeńowych na obszarze miasta.

(akta kontroli str. 62, 68-69, 72-73, 98, 216-217)

W trakcie kontroli NIK, badaniem objęto po trzy plany kontroli z lat 2018/2019²⁷ i jeden plan kontroli z 2020 r.²⁸ W planach na czerwiec 2019 r., wrzesień 2019 r., drugą połowę czerwca oraz września 2018 r., planowano prowadzenie kontroli ważeńowych na terenie miasta Gdańska w tym wspólnie z Transportowym Dozorem Technicznym (we wrześniu 2019 r.) w godzinach 6:00-16:00 oraz 14:00-22:00 (we wrześniu 2019 r. i drugiej połowie września 2018 r.). W planach poddanych badaniu nie planowano kontroli ważeńowych na terenie miasta Gdańska w soboty oraz w niedziele.

Pomorski Inspektor wyjaśnił, że kontrole ważeńowe, co do zasady, planowane były w dni powszednie. Jest to spowodowane specyfiką rynku przewozowego w rejonie. W weekendy ruch pojazdów ciężarowych, mogących naruszać dopuszczalne parametry zarówno wagowe jak i gabarytowe, jest znikomy. Wieloletnie doświadczenie pozwoliło zaobserwować, że wzmożony ruch pojazdów mogących przekraczać dopuszczalne normy odbywa się do piątku (dostawy do sklepów i magazynów oraz dostawy z/do portu) oraz dopiero od poniedziałku, kiedy to wymienione podmioty prowadzą wzmożoną działalność. Do połowy 2018 r. czas pracy inspektorów transportu drogowego regulowała ustawa o służbie cywilnej, która w znaczny sposób ogranicza możliwość pracy w weekendy. Zauważyć należy, że nawet po zmianie przepisów i częściowym wyłączeniu inspektorów spod mocy ustawy o służbie cywilnej w zakresie czasu pracy część z inspektorów ma prawo odmówić wykonywania pracy w niedziele, święta i w godzinach nocnych. .

(akta kontroli str. 218-219, 448-506)

2.4. W okresie objętym kontrolą WITD przeprowadził na terenie miasta Gdańska 1430 kontroli ważeńowych z czego:

- w 2018r. skontrolowano 134 pojazdy o dmc do 3,5 t i 388 o dmc powyżej 3,5 t,
- w 2019 r. 104 o dmc do 3,5 t i 660 o dmc powyżej 3,5 t,
- w 2020 r. (I kwartał) 90 o dmc do 3,5 t i 54 o dmc powyżej 3,5 t.

Pomorski Inspektor wyjaśnił, że w okresie objętym kontrolą nie prowadzono postępowań dotyczących przekroczenia nacisków osi na drogach o nośności niższej niż 11,5 t, w przypadku, gdy nacisk zmierzony nie przekraczał 11,5 t, ale przekraczał nacisk określony na danej drodze przez jej zarządcę. Pojazdy, które były typowane do kontroli, w wyniku których prowadzono postępowania administracyjne, miały albo stwierdzony nacisk osi większy niż 11,5 t, albo przekroczoną dopuszczalną masę całkowitą.

Spośród czterech zlokalizowanych na terenie miasta Gdańska punktów kontroli ważeńowych jeden, przy ul. Marynarki Polskiej nie był wykorzystywany do ważenia pojazdów.

Pomorski Inspektor wyjaśnił, że w wyniku wprowadzenia nowych rozwiązań komunikacyjnych, w tym otwarcia tunelu pod Martwą Wisłą, ruch pojazdów ciężarowych na tej ulicy uległ znacznemu zmniejszeniu. Ponad to WITD dysponuje dwoma punktami na ul. Sucharskiego, które pozwalają na prowadzenie kontroli

²⁷ Plany kontroli dla m. Gdańsk za okresy: pierwsza połowa czerwca 2019 r., druga połowa czerwca 2019 r., wrzesień 2019 r. oraz pierwsza połowa marca 2018 r., druga połowa czerwca 2018 r. i druga połowa września 2018 r.

²⁸ Plan kontroli dla m. Gdańsk za miesiąc styczeń 2020 r.

pojazdów zatrzymanych na tej ulicy oraz w bezpośredniej bliskości ul. Marynarki Polskiej, jak również zapewniają większe bezpieczeństwo kontrolującym inspektorom. Z uwagi na powyższe, WITD w Gdańsku nie kierowało do Gdańskiego Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku (dalej: „ZDiZ”) w Gdańsku pism wskazujących na konieczność przeprowadzenia pomiarów geodezyjnych. Takie pomiary wiążą się z koniecznością poniesienia przez zarządcę określonych kosztów. Z uwagi na fakt, iż punkt mógłby być wykorzystany tylko kilka razy w roku, takie koszty po stronie ZDiZ byłyby niewspółmierne do korzyści z kar z decyzji administracyjnych. Do przeprowadzanych kontroli wykorzystywano wagi przenośne z aktualną legalizacją.

W zakresie współpracy WITD z Policją Pomorski Inspektor wyjaśnił, że co do zasady w zakresie ważenia pojazdów działania wspólnie z Policją w tym zakresie nie są prowadzone. Wydział Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Gdańsku przypisał realizację zadań związanych z kontrolą transportu ciężkiego kilku funkcjonariuszom, którzy prowadzą kontrole w takim zakresie, w jakim prowadzą je inspektorzy tuż inspektoratu. W przypadkach kontroli trudnych, kontakt odbywa się na bieżąco w miarę potrzeb. W przypadku, gdy policja zatrzyma pojazd podejrzewany o nienormatywność, a na terenie ich działania znajduje się zespół inspektorów WITD działania zmierzające do zważenia pojazdu są podejmowane w tym zakresie przez inspektorów. WITD nie prowadzi statystyki w zakresie ilości pojazdów, które w ramach takiego sposobu współpracy doraźnej zostały zważone. Z inicjatywy Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Gdańsku w dniu 12.02.2020 r. prowadzone były działania ważenia pojazdów na punkcie zlokalizowanym przy ul. Armii Krajowej w Gdańsku. Inspektorzy skontrolowali w tym dniu 5 pojazdów, które zostały zatrzymane inspekcyjnym pojazdem nieoznakowanym. Policjanci w tym dniu kontrolowali tylko pojazdy o dmc do 3,5 t, które sami zatrzymywali swoimi środkami i siłami. Inspektorzy obecni na punkcie kontrolnym, prowadzili czynności ważenia tych pojazdów i przekazywali funkcjonariuszom wyniki ważenia. Wyciąganie konsekwencji w stosunku do kierujących pozostało w gestii funkcjonariusza Policji, który pojazd zatrzymał.

Analiza planów kontroli WITD wykazała, że roczny rozkład kontroli ważeniowych nie jest równomierny oraz że nie są one planowane i realizowane w soboty, niedziele i dni wolne od pracy

W okresie objętym kontrolą liczba kontroli ważeniowych w miesiącach październik, listopad, grudzień, styczeń, luty i marzec przedstawiała się następująco:

01.10 - 31.10.18 - 70 kontroli;
01.11.-30.11.18 - 23 kontrole;
01.12.-31.12.18 - 1 kontrola;
01.1.- 31.01.19 - 1 kontrola;
01.2.- 28.02.19 - brak kontroli;
01.3.- 31.03.19 - 110 kontroli;
01.10.-31.10.19 - 14 kontroli;
01.11.-31.11.19 - 2 kontrole;
01.12.-31.12.19 – brak kontroli;
01.01.-31.01.20 - brak kontroli;
01.02.-29.02.20 -16 kontroli;
01.03. - 31.03.20 - 30 kontroli

W okresie objętym kontrolą w przybliżeniu 90% kontroli ważeńiowych przeprowadzono w godzinach 8 – 16.

Pomorski Inspektor wyjaśnił, że w miesiącach listopad, grudzień, styczeń i luty działania kontrolne polegające na ważeniu pojazdów z uwagi na występujące niskie temperatury nie są planowane w takim natężeniu jak w pozostałych miesiącach roku kalendarzowego. W przypadkach, gdy temperatury spadają poniżej 0 stopni C, podejmowanie ważenia pojazdu wiązać się będzie ze zwiększoną ilością odwołań od wydanych decyzji gdyż z doświadczeń lat ubiegłych wynika, że strona podważa wiarygodność wyników ważenia argumentując to prowadzeniem czynności w przy skrajnym zakresie temperatury pracy urządzenia. Na punktach kontroli gdzie występują pokrywy zakrywające gniazda wagowe przy temperaturach bliskich 0 stopni dochodzi do sytuacji ich przymarzania do podłoża, co uniemożliwia odkrycie gniazda i umieszczenie w nim wag. Pozostawienie realizacji zadań wynikających z RPK dot. ważenia nawet w 10% na miesiące zimowe, np. listopad i grudzień może przy złych warunkach pogodowych doprowadzić do sytuacji, w której wskaźnik nie zostanie zrealizowany.

W zakresie nieprzewodzenia kontroli ważeńiowych w dni wolne od pracy Pomorski Inspektor wyjaśnił, że WITD działań związanych z ważeniem pojazdów w soboty, niedziele, święta nie planował i nie realizował. Biorąc pod uwagę np. specyfikę pracy portów oraz natężenie ruchu pojazdów ciężarowych związanych z ich obsługą to koncentruje się ono głównie w dni robocze. W sobotę od godz. 12 i całą niedzielę port w Gdańsku nie prowadzi przeładunków. Ponadto w dni świąteczne obowiązują zakazy ruchu pojazdów i zespołów pojazdów o dmc pow. 12 t. Działania w tych dniach skupiają się na zadaniach związanych z sankcjonowaniem kierowców, którzy nie stosują się do tych ograniczeń. W miesiącach lipiec i sierpień wszystkie soboty i niedziele objęte są zakazami ruchu co powoduje konieczność wystawienia patroli w każdy weekend wakacyjny. Do tego dochodzą dni świąteczne, w które również należy zaplanować patrol związany z zakazami ruchu. W ocenie Pomorskiego Inspektora liczba inspektorów WITD nie pozwala na wykonywanie kontroli ważeńiowych w systemie ciągłym (24/7). Wyjaśnił ponadto, że inspektorzy są pracownikami korpusu służby cywilnej i mają do nich zastosowanie przepisy ustawy o służbie cywilnej m.in. w zakresie czasu ich pracy. Obecnie przepisy ustawy o służbie cywilnej nie pozwalają bez zgody pracownika na planowanie zadań w porze nocnej, niedziele i święta tym, którzy sprawują opiekę nad dziećmi do lat 8. Liczba inspektorów zatrudnionych w WITD nie jest wystarczająca do prowadzenia kontroli w systemie ciągłym w ujęciu ogólnym, tym bardziej w odniesieniu do jednego „wycinka” działalności kontrolnej.

WITD nie występował do zarządcy drogi o udostępnienie danych w zakresie ruchu pojazdów ciężarowych i dostawczych na terenie miasta w celu wytypowania obszarów i tras ruchu tych pojazdów i planowania kontroli ważeńiowych na terenie miasta.

Jak wyjaśnił Pomorski Inspektor powodem tego stanu rzeczy jest fakt, iż koncentracja ruchu pojazdów ciężarowych na terenie miasta jest WITD znana i w dużej mierze niezmienna. Punkty kontrolne znajdują się w bliskości tych szlaków komunikacyjnych. Dodatkowo wiele obszarów miasta Gdańska jest wyłączonych z ruchu pojazdów ciężarowych przez zarządców dróg.

Dyrektor ZDIZ poinformował²⁹, że GZDiZ nie przekazywał danych z dokonanych pomiarów ruchu do WITD. Zastosowana metodologia przeprowadzania pomiarów jest optymalna do zakresu zadań zarządcy drogi jest. Dzięki uzyskiwanym wynikom wprowadzane są rozwiązania, w efekcie których ruch pojazdów ciężarowych kierowany jest na układ do tego dedykowany, a z ulic do tego nieprzeznaczonych wykluczany poprzez odpowiednie rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu drogowego (urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, zmiany geometrii dróg itd.). Uzyskiwane przez GZDiZ wyniki nie pozwalają precyzyjnie określić dmc pojazdu a zwłaszcza jego przeciążenia. Dlatego też GZDiZ danych pomiarowych do WITD nie przekazywał.

(akta kontroli str. 60-69, 241-252, 259-267, 448-506)

2.5. ZDIZ nie zgłaszał do WITD potrzeb prowadzenia kontroli ważeńiowych³⁰. Współpraca z ZDIZ nie została sformalizowana. Pomorski Inspektor wyjaśnił, że dotychczasowa współpraca z tą jednostką nie wskazywała na konieczność wprowadzenia w tym zakresie rozwiązań formalnych. WITD zgłaszał do ZDIZ potrzeby dotyczące infrastruktury ważeńiowej. Korespondencja prowadzona z zarządcą dróg w Gdańsku dotyczyła przystosowania punktu kontroli do nowego typu wag (wniosek WITD z dnia 25 kwietnia 2018 r. miał zostać zrealizowany przez Zarząd do dnia 30.06.2018 r.) oraz wprowadzenia przed trzema punktami kontrolnymi (przy ul. Armii Krajowej i Sucharskiego w Gdańsku) oznakowania zmiennej treści w postaci znaków ograniczających prędkość oraz informującego o kontroli drogowej (wniosek z dnia 14.11.2017 r. uzyskał zgodę Zarządu; z powodów finansowych ma być wykonywany etapowo począwszy od 2020 r.).

Pomorski Inspektor wyjaśnił, że w latach 2018-2020 punkty kontrolne zlokalizowane przy ulicach Armii Krajowej oraz Sucharskiego w m. Gdańsk były wykorzystywane do prowadzenia kontroli ważeńiowych. Z uwagi na specyfikę punktu kontroli zlokalizowanego przy ul. Armii Krajowej, dozwolona prędkość 100 km/h na łuku drogi i braku oznakowania zmiennej treści informującego o kontroli oraz ograniczającego dozwoloną prędkość – mając na uwadze względy bezpieczeństwa oraz posiadaną wiedzę o zdarzeniach drogowych w tym miejscu, co do zasady podczas pracy na tym punkcie nie przeprowadza się kontroli zatrzymując pojazdy statycznie. Pojazdy wytypowane do kontroli zatrzymywane są dynamicznie, co eliminuje ewentualne ryzyko wystąpienia zdarzenia drogowego. Pojazdy kontrolowane na punkcie kontroli przy ul. Sucharskiego zatrzymywane są zarówno w sposób statyczny jak i dynamiczny. Punkty te nie są zlokalizowane w pobliżu łuku drogi, dlatego też ryzyko związane z zatrzymaniem statycznym nie jest tak duże jak na punkcie przy ul. Armii Krajowej.

(akta kontroli str. 62, 69, 156-173, 183, 190)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

WITD realizował kontrole ważeńiowe w liczbie zbliżonej do ilości zaplanowanej w RPK, jednakże ich skuteczność w zakresie pojazdów o dmc powyżej 3,5 t. była na poziomie 4% w mieście oraz 6% w skali województwa. WITD nie prowadził kontroli

²⁹ Odpowiedź z dnia 17.06.2020 r. na pytanie z dnia 15.06.2020 r. zadane na podstawie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK.

³⁰ Zgłaszane potrzeby dotyczyły: zanieczyszczenia drogi publicznej, niewłaściwego postoju pojazdów i zabezpieczenia ładunków

ważeniowych w dni ustawowo wolne od pracy oraz święta, a kontrole ważeniowe po godzinie 16 odbywały się sporadycznie. Liczba inspektorów zatrudnionych w WITD oraz wielość i różnicowanie realizowanych przez WITD zadań nie pozwalała na prowadzenie kontroli ważeniowych w trybie ciągłym.

IV. Uwagi i wnioski

W związku z nie stwierdzeniem nieprawidłowości Najwyższa Izba Kontroli, nie formułuje uwag ani wniosków

V. Pozostałe informacje i pouczenia

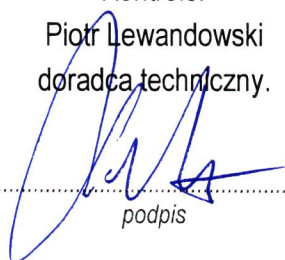
Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Gdańsku. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Gdańsk, 30 czerwca 2020 r.

Kontroler
Piotr Lewandowski
doradca techniczny.



.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Gdańsku
Dyrektor
Ewa Jasiurska-Kluczek



.....
podpis