



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Katowicach

LKA.410.006.03.2020

Pani
Anna Sokołowska-Olesik
Śląski Wojewódzki Inspektor
Transportu Drogowego
ul. Żeliwna 38, 40-599 Katowice

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Śląski Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego ¹ , ul. Żeliwna 38, 40-599 Katowice.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Anna Sokołowska-Olesik, Śląski Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego ² , od 11 lutego 2016 r. (akta kontroli str. 5)
Zakres przedmiotowy kontroli	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 (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 ³ .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Katowicach
Kontrolerzy	1. Tomasz Kaczyński, doradca techniczny, upoważnienie do kontroli nr LKA/94/2020 z 1 kwietnia 2020 r. 2. Dariusz Bienek, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKA/96/2020 z 16 kwietnia 2020 r. (akta kontroli str.1-4)

¹ Dalej „WITD”

² Dalej „Wojewódzki Inspektor”.

³ Dz. U. z 2019 r., poz. 489 ze zm., dalej: „ustawa o NIK”.

II. Ocena ogólna⁴ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Dla realizacji zadań związanych z eliminacją udziału w ruchu pojazdów przeciążonych w okresie objętym kontrolą, WITD zapewniła właściwą obsadę kadrową, sprzęt i wyposażenie (m.in. pojazdy i wagi z aktualną legalizacją), a także dokonała podziału zadań w zakresie kontroli ważeniowych na właściwe komórki organizacyjne. Inspektorzy mieli zapewniony dostęp do danych z trzech spośród siedmiu funkcjonujących w latach 2018-2020 (I kw.) na terenie województwa śląskiego systemów preselekcji wagowej pojazdów, które były wykorzystywane podczas kontroli pojazdów.

W *Kierunkach działania ustalonych dla WITD na lata 2018-2020* ujęto cele w zakresie przeciwdziałania procesowi degradacji dróg oraz zapewnienia uczciwej konkurencji w przewozach drogowych, które zostały uwzględnione również w *Ramowych Planach Kontroli dla WITD*⁵ na lata 2018-2019 i planach pracy inspektorów WITD. Przyjęte w ww. dokumentach założenia w zakresie kontroli masy pojazdów i nacisków osi zostały w badanym okresie w pełni zrealizowane.

W okresie objętym kontrolą WITD współpracowała na terenie województwa śląskiego z zarządcami dróg, zarówno w zakresie przeprowadzania wspólnych kontroli ważeniowych, jak i w zakresie zgłaszania koniecznych remontów miejsc kontroli pojazdów oraz napraw systemów wag preselekcyjnych. Czynnie uczestniczyła również w konsultacjach dotyczących budowy i legalizacji nowych miejsc kontroli pojazdów i lokalizacji wag preselekcyjnych na terenie województwa.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej⁶ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Przygotowanie WITD do realizacji zadań w zakresie eliminacji ruchu pojazdów przeciążonych

Opis stanu faktycznego

1.1. W okresie objętym kontrolą zadaniami związanymi z prowadzeniem kontroli ważeniowych zajmowały się trzy komórki organizacyjne WITD: Wydział Prawny, Wydział Finansowo-Księgowy i realizujący zadania w terenie Wydział Inspekcji⁷, w ramach którego wyodrębnionych było pięć oddziałów w: Gliwicach, Częstochowie, Myszkowie, Skoczowie i Wodzisławiu Śląskim.

Do zadań inspektorów WI należało m.in.:

- wykonywanie kontroli ruchu drogowego w zakresie transportu krajowego i międzynarodowego, w tym: masy, nacisków na oś, dopuszczalnej masy całkowitej⁸ oraz wymiarów pojazdu i jego stanu technicznego;
- prowadzenie postępowań administracyjnych w związku z wynikami przeprowadzonych kontroli;
- przygotowanie decyzji, postanowień oraz zawiadomień w zakresie prowadzonych postępowań;

⁴ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁵ Dalej „RPK”.

⁶ 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.

⁷ Dalej „WI”.

⁸ Dalej „dmc”.

- prowadzenie spraw związanych z wniesieniem zażaleń na postanowienia oraz formułowaniem wniosków o wszczęcie postępowań⁹;
- sporządzanie wniosków do sądów i zawiadomień do prokuratury;
- opracowywanie planów kontroli na terenie województwa;
- przygotowywanie instrukcji, schematów, harmonogramów i planów pracy dla inspektorów;
- wprowadzanie i stosowanie *Kierunków działań dla WITD* oraz realizacja RPK;
- opracowanie wystąpień pokontrolnych oraz wniosków, prowadzenie postępowań wyjaśniających będących wynikiem kontroli przeprowadzonych u przedsiębiorców.

Do zadań Wydziału Prawnego należało prowadzenie spraw związanych m.in. z:

- procedurą odwoławczą od decyzji i postanowień wydanych przez Wojewódzkiego Inspektora;
- procedurą stwierdzenia nieważności, wygaśnięcia lub uchylecia, jak również procedurą wznowienia postępowania administracyjnego zakończonego decyzją wydaną przez Wojewódzkiego Inspektora;
- postępowaniami administracyjnymi w sprawach przekazanych do ponownego rozpoznania przez organ drugiej instancji oraz spraw po wyrokach Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego lub Naczelnego Sądu Administracyjnego i ich ewidencjonowaniem;
- postępowaniami administracyjnymi w sprawach przekazanych przez Policję, w tym: przesłuchiwanie świadków i stron postępowania, prowadzenie postępowania dowodowego oraz wydawanie decyzji administracyjnych o nałożeniu kary lub umorzeniu postępowania.

Do zadań Wydziału Finansowo-Księgowego należało m.in.:

- ewidencjonowanie wpłat za gotówkowe mandaty karne, kary pieniężne i kaucje pobrane przez inspektorów od kontrahentów zagranicznych;
- sprawowanie nadzoru nad terminowym rozliczeniem wpłat;
- prowadzenie rozrachunków i korespondencji z kontrahentami w zakresie rozliczeń z tytułu nałożonych kar i mandatów;
- uzgadnianie stanu należności WITD z tytułu kar pieniężnych oraz wszczynanie z tego tytułu procedury ich egzekucji.

(akta kontroli str. 7-8, 12-13, 15-20, 30)

Kontrole ważeń pojazdów przeprowadzane były w oparciu o zasady określone w Zarządzeniu nr 28/2014 GITD z dnia 17 września 2014 r. w sprawie zasad planowania, prowadzenia oraz dokumentowania kontroli przewozów drogowych przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego. Według tych zasad, w momencie rozpoczęcia dnia pracy, inspektorzy otrzymywali - drogą elektroniczną za pomocą SMS na numer telefonu służbowego, na służbowy adres poczty elektronicznej i w aplikacji ST CEN - informacje dotyczące miejsca kontroli i pojazdu służbowego, przydzielonych im do wykonywania czynności kontrolnych, dane osób przypisanych do zespołu kontrolnego oraz zakres zaplanowanych zadań kontrolnych w danym dniu pracy. Po sprawdzeniu kompletności i sprawności wyposażenia oraz pojazdu inspektor wraz z drugim członkiem zespołu kontrolnego udawał się do punktu kontrolnego, wskazanego w planie kontroli, gdzie po

⁹ Administracyjnych, karnych, karno-skarbowych, w sprawach o wykroczenia, przez organy Państwowej Inspekcji Pracy i przewidzianych w umowach międzynarodowych w stosunku do przedsiębiorców zagranicznych.

dokonaniu oceny stanu technicznego punktu kontrolnego oraz panujących na jego terenie warunków bezpieczeństwa rozpoczynali czynności kontrolne. Pojazdy do kontroli zatrzymywane były w sposób statyczny¹⁰ lub dynamiczny¹¹. Po dokonaniu ważenia pojazdu i sprawdzenia pozostałych wymiarów pojazdu (odległość pomiędzy poszczególnymi osiami pojazdu lub zespołu pojazdów, długość, szerokość i wysokość pojazdu) inspektor wypełniał protokół kontroli, korzystając z aplikacji ST CEN. Prawidłowo sporządzony protokół, z dokładnie opisanym stanem faktycznym, wskazującym na przekroczenie przepisów, był podstawą do wszczęcia postępowania administracyjnego, w wyniku którego nakładana była kara. W każdym przypadku strona miała możliwość wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów. Projekt decyzji przygotowywał inspektor, który przeprowadził kontrolę, a następnie przysyłał go do zaopiniowania przez Wydział Prawny WITD. Po uwzględnieniu poprawek naniesionych przez pracownika Wydziału Prawnego, inspektor drukował, podpisywał i przekazywał decyzję do wysyłki.

(akta kontroli str. 520-525)

W okresie objętym kontrolą pracownicy WI posiadali dostęp do danych z funkcjonujących na terenie województwa śląskiego trzech systemów preselekcji wagowej w zakresie opisanym w pkt. 1.6. niniejszego wystąpienia.

(akta kontroli str. 275, 331-333)

1.2. W *Kierunkach działania ustalonych dla WITD na lata 2018-2020* ujęto cele w zakresie przeciwdziałania procesowi degradacji dróg (bez wyszczególnienia bezpośrednich działań w miastach)¹² oraz zapewnienia uczciwej konkurencji w przewozach drogowych¹³. W ramach ww. celów, przewidziano do realizacji następujące działania:

- prowadzenie systematycznych i zintensyfikowanych kontroli mas i nacisków osi pojazdów ciężarowych w wyznaczonych punktach wyposażonych w wagi stacjonarne lub przystosowanych do pomiaru wagami przenośnymi,
- kontynuowanie i rozszerzenie działań zmierzających do budowy przez zarządców dróg nowych punktów kontrolnych przystosowanych do realizacji zadań kontrolnych przez organy kontroli transportu drogowego, a także zmierzających do modernizacji i tworzenia nowych urzędów do preselekcji wagowej,
- podejmowanie działań zmierzających do ujawniania oraz sankcjonowania rażących naruszeń przepisów związanych z przekraczaniem masy przez pojazdy o dmc do 3,5 t,

¹⁰ Polecenie do zatrzymania pojazdu podawano z dostatecznej odległości, w sposób zapewniający jego dostrzeżenie przez kierującego pojazdem.

¹¹ Miało ono miejsce, gdy inspektorzy jadący pojazdem służbowym zauważyli pojazd, co do którego zachodziło podejrzenie, iż może on naruszać przepisy lub stwarzać zagrożenie. Wówczas kierowcy pojazdu podawany był sygnał świetlny i dźwiękowy oraz wyświetlany był na belce świetlnej pojazdu komunikat „JEDŹ ZA MNA”, w ten sposób pojazd przewidziany do kontroli był w sposób bezpieczny doprowadzany do miejsca kontroli.

¹² Jeden z przyjętych celów w tym zakresie to intensyfikacja kontroli stosowania się przez przedsiębiorców i kierowców do określonych przepisami ograniczeń wymiarów, masy i nacisków osi pojazdów, a także kontrolę zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych. Drugi to współpraca z zarządcami dróg w celu projektowania i budowy bezpiecznych miejsc parkingowych umożliwiających przeprowadzanie uprawnionym organom kontroli drogowych pojazdów ciężarowych i autobusów. Trzeci to ochrona nawierzchni dróg publicznych związaną z przejazdami pojazdów nienormatywnych, którymi wykonywany jest przewóz drogowy drewna i innych ładunków.

¹³ Przyjęto m.in. cel w postaci zwalczania i przeciwdziałania przypadkom nieuczciwej konkurencji, w szczególności poprzez przeprowadzanie kontroli pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, realizujących przewozy rzeczy z przekroczeniem dopuszczalnej ładowności.

- wykonywanie kontroli dynamicznych polegających na zatrzymywaniu pojazdów w ruchu i kierowaniu na miejsce kontroli¹⁴,
- prowadzenie kontroli pojazdów wykonujących przewóz drewna.

W *Kierunkach działania* nie planowano kontroli z wykorzystaniem systemów wag preselekcyjnych, co zostało opisane w pkt. 2.1. niniejszego wystąpienia.

(akta kontroli str. 32-49, 52-70, 73-88, 342)

1.3. W *Ramowych Planach Kontroli*, opracowanych przez GITD dla województwa śląskiego na lata 2018-2020, zaplanowano 41 343 kontroli, z czego 23 507 kontroli (60%) dotyczyć miało pojazdów zagranicznych. Spośród ogólnej liczby planowanych kontroli, 6%¹⁵ dotyczyć miało sprawdzenia masy pojazdu, nacisków na oś oraz jego wymiarów. W RPK nie wyodrębniono spośród planowanych kontroli ważeńiowych liczby kontroli zaplanowanych do przeprowadzenia w granicach administracyjnych miast. Wojewódzki Inspektor wyjaśniła, że RPK opracowywane przez GITD dla WITD na poszczególne lata nie uwzględniały takich szczegółów, jak wskazanie konkretnych miejscowości, w których powinny być przeprowadzane kontrole masy i nacisków osi pojazdów. Plany te cechował większy stopień ogólności, a ustalenia w nich zawarte odnosiły się raczej do liczby planowanych kontroli ważeńiowych, rodzajów pojazdów i ich udziału procentowego w ogólnej liczbie planowanych kontroli drogowych. Z tego względu, RPK na lata 2018-2020 nie wskazywały, ile kontroli w poszczególnych miastach województwa śląskiego powinien przeprowadzić inspektorat. Zdaniem Wojewódzkiego Inspektora taki kształt RPK dla poszczególnych województw był związany z kształtem *Ramowego planu kontroli GITD*, który również miał charakter ogólny i nie wskazywał poszczególnych obszarów, lecz odnosił się do minimalnych, zakładanych ilości poszczególnych działań. Wojewódzki Inspektor dodała, że RPK dla wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego były przygotowywane przez poszczególne inspektoraty, a następnie zatwierdzane przez GITD. Z tego względu, treść projektu tego planu należy traktować jako propozycję ze strony WITD, która w okresie objętym kontrolą w całości była akceptowana przez GITD.

(akta kontroli str. 50-51, 71-72, 88-89, 337, 342-343)

Wśród głównych kierunków działań „*Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Województwie Śląskim na lata 2013-2020*” wpisano „*zadanie zmierzające do budowy, w ramach środków posiadanych przez właściwych zarządców dróg, nowych punktów kontrolnych przystosowanych do realizacji zadań związanych z kontrolą wymiarów, masy i nacisków osi pojazdów, wyposażonych w system automatycznego ważenia wstępny umożliwiający preselekcję ważonych pojazdów*”. W „*Programach Realizacyjnych Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Katowicach na lata 2017-2018 i 2019-2020*”¹⁶, wśród zadań określonych dla WITD, nie zostały odrębnie ujęte działania związane z kontrolą masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów.

(akta kontroli str. 111-120)

1.4. Na koniec 2018 r. WITD posiadała 19 kompletów wag przenośnych (w tym jeden do ważenia dynamicznego), natomiast na koniec 2019 r.¹⁷ WITD posiadała 16 kompletów wag (jeden do ważenia dynamicznego)¹⁸. Wagi przeznaczone były do

¹⁴ Taki sposób organizacji kontroli miał na celu zapobieganie omijania stałych miejsc kontroli przez kierowców i przewoźników najczęściej naruszających przepisy. W tym celu planowana był intensyfikacja działań z wykorzystaniem motocykli z WITD.

¹⁵ 4 961 kontroli.

¹⁶ Opublikowane na stronie: http://www.wrbrd.katowice.pl/menu-14-Dzialania_BRD-12543169005945.html

¹⁷ Stan ten na dzień 31 marca 2020 r. nie uległ zmianie.

¹⁸ Przez komplet wag należy rozumieć zestaw dwóch wag niezbędnych do przeprowadzenia kontroli jednego pojazdu.

kontroli masy i nacisków osi. Wszystkie wagi miały zachowaną ciągłość legalizacyjną. Wagi były wspomagane oprogramowaniem IRD SA WReader 4.0¹⁹.

W okresie objętym kontrolą WITD posiadała 17 pojazdów służbowych służących do przewożenia wag przenośnych.

W latach 2018-2019 przerwy w użytkowaniu wag miały związek z koniecznością przeprowadzania ich legalizacji²⁰. W 2019 r. na stałe wyłączono z użytkowania trzy wagi, ze względu na wysoki koszt naprawy i brak części zamiennych. W ocenie Wojewódzkiego Inspektora powyższe przypadki nie wpłynęły na prowadzenie przez inspektorów kontroli wrażeńiowych ponieważ ilość posiadanych wag w okresie objętym kontrolą pozwalała na realizację zadań w tym zakresie, pomimo wycofania z użytku niektórych urządzeń. Stwierdziła także, że liczba posiadanych kompletów wag była w okresie objętym kontrolą wystarczająca w stosunku do liczby zatrudnionych inspektorów, czyli do możliwości kontrolnych w ramach posiadanych zasobów kadrowych. Jej zdaniem „(...) kontrole masy i nacisków osi oraz wszelkie inne kontrole mogłyby być wykonywane w znacznie szerszym zakresie bez konieczności kupowania kolejnych wag, ale tylko wówczas, gdyby liczba inspektorów była większa. Przy tak skromnych zasobach kadrowych w powiązaniu z ogromną ilością nałożonych zadań, trudno nam sprostać nawet obecnym normom w zakresie ważenia pojazdów”.

(akta kontroli str. 128-150, 337-338, 345, 511-512)

1.5. Do 31 marca 2020 r. na terenie województwa śląskiego wyznaczonych było 107 miejsc do przeprowadzenia kontroli samochodów ciężarowych²¹, a 48 z nich było przystosowanych do ważenia pojazdów. Na terenie administracyjnym Jaworzna znajdowało się sześć punktów kontroli²², z tego cztery były dostosowane do kontroli masy oraz nacisków osi samochodów ciężarowych. Na terenie Częstochowy znajdowały się cztery miejsca kontroli, przy czym na trzech z nich była możliwość przeprowadzenia ważenia samochodów ciężarowych²³. Jak wyjaśniła Wojewódzki Inspektor na wszystkich miejscach kontroli oznaczonych „ww”²⁴ oraz „wp”²⁵ można było stosować wagi będące na wyposażeniu WITD. Jednak ze względu na niebezpieczeństwo i trudności związane z przeprowadzeniem kontroli ważeniowej z użyciem podkładek²⁶ działania kontrolne w miejscach kontrolnych oznaczonych „wp” nie były planowane. Dodatkowo wyjaśniła, że waga używana - bez umieszczenia jej we wpuście - ulegała znacznie częściej awariom i szybszemu

¹⁹ System ten pozwalał na odczyt sumy nacisków z wyświetlacza jednej wagi lub z ekranu komputera.

²⁰ W 2018 r. trzy wagi były legalizowane przez okres 12 dni, w 2019 r. jedna waga legalizowana była przez okres dwóch miesięcy

²¹ Siedem kolejnych miejsc kontroli pojazdów miało być uruchomionych do końca 2020 r.

²² Miejsca kontroli przystosowane do kontroli masy i nacisku na osie umiejscowione były: w centrum miasta na DK79 (ul. Grunwaldzka), w Byczynie (Dzielnicy Jaworzna) na drodze dojazdowej do centrum miasta z autostrady A4 (ul. Krakowska) oraz na terenach Miejsc Odpoczynku Pasażerów: Kępnica-Jaworzno i Zastawie-Jaworzno (przy autostradzie A-4, poza terenem zabudowanym oraz bez możliwości zjazdu z autostrady bezpośrednio do miasta). Kolejne dwa miejsca kontroli bez możliwości ważenia samochodów były umiejscowione w dzielnic Byczyna przy wjeździe i zjeździe z autostrady A-4.

²³ Ważenie samochodów ciężarowych było możliwe na miejscu kontrolnym umiejscowionym przy DK1 (na wyjeździe z miasta w kierunku Warszawy, przy Tesco), przy ul. Prostej (w okolicy węzła DK1 z Autostradą A-1 z koniecznością 3,5 km dojazdu samochodu ciężarowego (boczną drogą gminną ul. Połaniecką i Meliorantów) oraz na DK908 w dzielnicy Dźbów (za rondem w kierunku centrum Częstochowy). Miejsce kontroli bez możliwości ważenia samochodów ciężarowych znajdowało się przy DK1 (kierunek Katowice, przy Castoramie).

²⁴ Miejsca kontroli z wpustami, używane do ważenia z użyciem wag, będących w posiadaniu WITD.

²⁵ Miejsca kontroli z użyciem wag i podkładek, używane wyjątkowo, tylko w sytuacjach nagłych.

²⁶ Użycie podkładek w procesie ważenia wymagało wielokrotnego przekładania ciężkich wag i podkładek w trakcie ważenia, a co za tym idzie także wielokrotnego najeżdżania pojazdem na wagi i podkładki (ważenie pojazdu 5 osiowego wymagało dziesięciokrotnego przełożenia wag i podkładek oraz pięciokrotnego najeżdżania pojazdu na wagi i podkładki). Taki sposób ważenia był również niebezpieczny, ponieważ nieumiejętne czy wręcz celowe działanie kierowcy mogło spowodować, że w trakcie najeżdżania na wagę (której krawędzie nie są wyprofilowane wzorem) może ona zostać „wyrzucona” spod koła pojazdu z wielką siłą odrzucona na znaczną odległość.

zużyciu. Zatem ze względów bezpieczeństwa, ekonomiki i zbyt długiego czasu na kontrolę unikano takich ważeń. W Jaworznie dwa miejsca do kontroli były wykorzystywane do ważenia przy pomocy wag będących na wyposażeniu Miejskiego Zarządu Dróg i Mostów w Jaworznie²⁷. W ramach kontroli ważeńowych inspektorzy wykorzystywali oprogramowanie wspomagające IRD SAWReader 4.0.

W opinii Wojewódzkiego Inspektora kontrole ważeńowe mogły być prowadzone systematycznie na niespełna dwudziestu spośród istniejących miejsc kontrolnych wymienionych w „Wykazie Miejsc Kontrolnych”. Pozostałe miejsca albo posiadały lokalizację utrudniającą prowadzenie kontroli, albo były zbyt małe, aby skutecznie i efektywnie zorganizować pracę inspektorów. Niektóre z nich są zlokalizowane na drogach, na których ruch był/jest bardzo niewielki i ograniczony do przejazdów lokalnych. Stwierdziła też, że praca na nich jest niebezpieczna bądź wymagająca zatrzymywania dynamicznego pojazdów do kontroli. Wojewódzki Inspektor stwierdziła ponadto, że: *„Istotnym problemem, jaki dostrzegam, jest fakt, że istniejąca infrastruktura drogowa służąca do prowadzenia kontroli jest przestarzała i nieadekwatna do obecnej sytuacji związanej z ruchem pojazdów ciężarowych na Śląsku i przebiegiem najczęściej użytkowanych dróg. Nie posiadamy na przykład sensownie usytuowanych punktów kontroli ważeńowej na autostradzie A-4 i nowo otwartym odcinku autostrady A-1, którymi przebiega większość tras pojazdów przewoźników zagranicznych, przejeżdżających przez województwo śląskie. Brakuje znaków zmiennej treści pozwalających na bezpieczne zatrzymywanie i skuteczne kontrole na drogach ekspresowych i autostradach. (...) Na Śląsku powstało wiele nowych dróg, na których nie zorganizowano punktów ważenia, a istniejące dotąd punkty znajdują się na drogach, z których ruch przeniósł się na nowo powstałe odcinki²⁸. O utworzeniu nowych miejsc kontroli prowadzone są rozmowy z dyrekcją GDDKiA o/Katowice, jednak na razie miejsca takie nie powstały”*.

(akta kontroli str. 121-126, 338-339)

1.6. W okresie objętym kontrolą WITD posiadała dostęp²⁹ do trzech systemów wag preselekcyjnych zabudowanych w województwie śląskim, które zlokalizowano:

- a. w Siewierzu-Brudzowicach przy DK1 w kierunku Katowic (jedna waga umiejscowiona w terenie niezabudowanym),
- b. w Mikołowie-Śmiłowicach przy DK44 (dwie wagi umiejscowione w terenie pozamiejskim),
- c. na terenie Gliwic przy drogach DK88 i DP7237.

Wagi w Siewierzu i Mikołowie funkcjonowały po naprawie od listopada 2018 r., natomiast waga w Gliwicach została uruchomiona II półroczu 2019 r. Wszystkie ww. miejsca ujęte były w wykazie miejsc kontroli pojazdów.

Ponadto, na terenie miasta Częstochowa, do 2020 r., zabudowane były łącznie cztery wagi preselekcyjne, przy czym – jak wyjaśniła Wojewódzka Inspektor - Miejski Zarząd Dróg i Transportu w Częstochowie³⁰ nigdy oficjalnie nie udostępnił WITD dostępu do danych z tych wag. Wprawdzie w 2016 r. inspektorzy pracujący w Częstochowie otrzymali nieoficjalnie taki dostęp³¹ do wagi preselekcyjnej

²⁷ Miejsca kontroli 12PK-073/wp/SD (zlokalizowane przy ulicy Grunwaldzkiej) oraz 12PK-115/wp/SD (zlokalizowane przy ulicy Krakowskiej). Miejski Zarząd Dróg i Mostów w Jaworznie (zwany dalej: „MZDiM”) posiadał w zestawie dwie wagi HAENNI i cztery wagi najazdowe.

²⁸ Np. punkt ważenia w Siewierzu, przy DK-1, z której duża część ruchu przeniosła się na nowy odcinek autostrady A-1, gdzie brak infrastruktury kontrolnej, w tym przede wszystkim miejsc do ważenia i odpowiedniego oznakowania, w celu zwiększenia bezpieczeństwa.

²⁹ Na podstawie przekazanych przez zarządców dróg loginów i hasel do systemu.

³⁰ Dalej „MZDiM”.

³¹ Protokół przekazania loginu z dnia 28 czerwca 2016 r..

umiejscowionej na drodze DK1 (Al. Wojska Polskiego przy wjeździe od strony Katowic)³², lecz na dzień 20 maja 2020 r. loginy i hasła do tego systemu były już nieaktywne. Wojewódzka Inspektor wyjaśniła przy tym, że nie zna przyczyny, dlaczego MZDiT nie dał WITD w sposób oficjalny dostępu do danych ze wszystkich funkcjonujących w Częstochowie w latach 2018-2020 systemów ważenia preselekcyjnego. Dodała przy tym, że MZDiT nie podjął współpracy z WITD w tym zakresie mimo wielokrotnych rozmów telefonicznych z jego prezesem oraz mimo poruszania tego problemu w trakcie spotkania z jego zastępcą.

NIK zauważa, że brak dostępu do danych z zainstalowanych na terenie Częstochowy wag preselekcyjnych, uniemożliwia przeprowadzanie przez WITD efektywnych kontroli ważeniowych z ich wykorzystaniem, a co za tym idzie efektywniejszego przeciwdziałania przemieszczaniu pojazdów przeciążonych na terenie tego miasta.

(akta kontroli str. 125, 127, 275-276, 331-333,)

Na podstawie badania sposobu organizacji³³ wykorzystywanych przez WITD systemów ważenia preselekcyjnego stwierdzono, że zatrzymanie i skontrolowanie pojazdu, wskazanego przez systemy jako przeciążonego możliwe było w Mikołowie-Śmiłowicach (DK44), Siewierzu-Brudzowicach (DK1) i Gliwicach (DK88). Odnosząc się do przydatności systemu wagi preselekcyjnej na Alei Wojska Polskiego w Częstochowie Wojewódzki Inspektor stwierdziła, że inspektorzy próbowali go wykorzystywać podczas służby na jedynym dostępnym w tym kierunku punkcie kontrolnym, wyposażonym we wpusty na wagi³⁴. Wyjaśniła, że to jedyne miejsce kontroli na tej drodze jest miejscem bardzo niebezpiecznym, wąskim i stwarzającym realne zagrożenie dla inspektorów. W jej opinii ta lokalizacja, poza brakiem zabezpieczenia dla inspektorów, była niekorzystna ze względu na odległość 7,6 km od ww. wagi preselekcyjnej, a liczba dróg i skrzyżowań pomiędzy wagą i miejscem kontroli czynił ten system w zasadzie bezużytecznym, gdyż samochody przeciążone miały szerokie możliwości zjazdu na inne drogi. Jedyne system wagi preselekcyjnej, którego samochód nie mógł ominąć znajdował się w Mikołowie-Śmiłowicach. W przypadku dwóch pozostałych istniała taka możliwość³⁵.

(akta kontroli str. 275-276, 331-333, 370-398)

Wyjaśniając kwestie wykorzystania systemów ważenia preselekcyjnego Wojewódzki Inspektor stwierdziła, że system ten powinien być znacznie bardziej rozbudowany, a jego lokalizacja powinna być związana z głównymi ciągami komunikacyjnymi, ewentualnie z drogami wjazdowymi do miast. W jej ocenie umiejscowienie ww. systemów w centrach miast jest nieużyteczne, ze względu na gęstą sieć dróg, którymi można objechać punkty kontroli, jak również ze względu na bardzo ograniczoną powierzchnię miejsc kontroli (o ile takie punkty w poszczególnych miastach w ogóle istnieją). Ponadto Wojewódzki Inspektor stwierdziła, że wielokrotnie zdarzały się przypadki, w których pojazd wskazany przez preselekcję jako przeciążony, w wyniku weryfikacji na wadze statycznej, okazywał się normatywny. Według niej przyczyn tego zjawiska można doszukiwać się m.in. w zachowaniu się kierowców, którzy mogą w trakcie przejazdu przez wagę zahamować, przyspieszyć bądź zmienić tor jazdy (tzn. przejechać środkiem jezdni), co w konsekwencji powoduje niemiarodajne i nieprawidłowe wskazania wagi. Innym

³² W okolicy skrzyżowania Alei Wojska Polskiego i ulicy Bohaterów Katyń - kier. Warszawa, przed skrzyżowaniem z DK-46.

³³ Umiejscowienie wag w odniesieniu do miejsca kontroli oraz czas przesyłu danych z urządzeń rejestrujących (waga i kamera) do komputera kontrolera.

³⁴ Przy wyjeździe z Częstochowy na DK1 przy markecie Tesco.

³⁵ W Gliwicach w kierunku Zabrze/Bytom zjazd na DP 902 i ul. Portową oraz na Centrum Handlowe Arena, natomiast w kierunku Wrocławia na DK 78 i na DW 911 (ul. Toszecka). W Siewierzu na kopalnię kruszców, z możliwością zawrócenia.

źródłem tego typu nieprawidłowości może być dekalibracja wagi lub inne problemy techniczne.

(akta kontroli str. 339-342)

1.7. Na koniec 2018 r. w WITD zatrudnionych było 41 inspektorów, natomiast na koniec 2019 r. i pierwszego kwartału 2020 r. - 38, z czego w oddziałach WITD w Częstochowie (odpowiednio): siedmiu i dziewięciu, w Wodzisławiu Śląskim czterech, Gliwicach i Myszkowie po dwóch i Skoczowie pięciu. Poza inspektorami, w okresie objętym kontrolą w WITD zatrudnionych było 24 pracowników.

W 2018 r. kontrole drogowe wykonywało 30 inspektorów, a w 2019 r. i w 2020 r. - 28 inspektorów. Na terenie Częstochowy kontrole ważeńiowe prowadzili wszyscy inspektorzy zatrudnieni w tamtejszym oddziale w latach 2018-2020, a w Jaworznie dwóch inspektorów zatrudnionych w Katowicach.

Wszyscy inspektorzy zatrudnieni w WITD oraz w oddziałach WI stosownie posiadali uprawnienia do przeprowadzania kontroli ważeńiowych, potwierdzone zdaniem egzaminem państwowym. Ich staż pracy w Inspekcji wynosił od jednego roku do 18. lat. W WITD nie wyznaczono inspektorów do wykonywania wyłącznie kontroli drogowych natomiast były powoływane przez Wojewódzkiego Inspektora zespoły do przeprowadzania kontroli w siedzibach przedsiębiorstw³⁶.

(akta kontroli str. 155, 271-274, 310-316, 328-330)

Wojewódzki Inspektor wyjaśniła, że „w okresie objętym kontrolą, jak i poza nim nie było praktyki tworzenia stałych, niezmiennych zespołów kontrolnych, w tym do prowadzenia kontroli w zakresie nacisków osi i mas całkowitych pojazdów. Inspektorzy pracują co prawda w zespołach kontrolnych, złożonych - z uwagi na warunki prowadzenia czynności w pojeździe służbowym - zwykle z dwóch pracowników, jednak składy zespołów są zmienne. U podstaw takiego planowania kontroli leżą kwestie polityki antykorupcyjnej, jak również typowo organizacyjne sprawy związane z urlopami, zwolnieniami lekarskimi, czy innymi sytuacjami nagłymi i niespodziewanymi. Przy tak niewielkiej ilości inspektorów, tylu różnorodnych zadaniach i innych okolicznościach, na które nie mamy wpływu (m. in. sprawy pracownicze), nie da się utrzymać stałych zespołów kontrolnych”.

Osobą upoważnioną do wydawania decyzji administracyjnych o nałożeniu kary pieniężnej, poza wszystkimi zatrudnionymi inspektorami transportu drogowego była Naczelnik Wydziału Prawnego WITD.

Inspektorzy, którzy wykonywali kontrole ważeńiowe, w okresie objętym kontrolą brali udział w szkoleniach związanych z obsługą i wykorzystaniem systemu CEN oraz innych szkoleniach z zakresu takich kontroli³⁷.

W ocenie Wojewódzkiego Inspektora, liczba inspektorów nie była i nie jest wystarczająca do skutecznego wykonywania kontroli ważeńiowych na terenie miast. Wyjaśniając swoją ocenę stwierdziła: „Województwo śląskie jest najbardziej zurbanizowanym obszarem Polski. Na terenie Śląska znajduje się nagromadzenie zakładów produkcyjnych, kopalń, fabryk. Dodatkowym aspektem jest bliskość granic z Czechami i Słowacją, których przewoźnicy wykonują przez nasze województwo przewozy dwustronne i tranzytowe. To wszystko w połączeniu z niezwykle gęstą siecią dróg sprawia, że WITD ma ogrom zadań do wykonania. Są to zarówno

³⁶ W okresie objętym kontrolą skład zespołu był w pewnym zakresie niezmienny (dotyczyło to siedmiu osób). Dodatkowo, biorąc pod uwagę stopień realizacji ramowego planu kontroli, włączalne były do niego dodatkowe osoby.

³⁷ W 2018 r. realizowane były to szkolenia w zakresie: obsługi wag (przeprowadzone przez dostawcę wag), zezwoleń w międzynarodowym przewozie rzeczy i kontroli wraz z procedurą ważenia (GITD), monitorowania przewozów drogowych oraz zabezpieczenia ładunków (GITD). W 2019 r. odbyły się szkolenia w zakresie: obsługi systemu wag preselekcyjnych w Gliwicach (Zarząd Dróg Miejskich w Gliwicach), przewóz odpadów oraz przewozów nienormatywnych (GITD), zabezpieczenia ładunków (GITD) oraz systemu ST CEN (GITD).

zadania ustawowe, które znajdują swoje odzwierciedlenie w corocznie sporządzanym RPK (m.in. kontrola czasu pracy kierowców, kontrola przewozu osób, taksówek, w tym szarej strefy w tym zakresie, kontrola przewozu żywych zwierząt, odpadów, art. szybko psujących się, towarów niebezpiecznych, towarów wrażliwych, ciśnieniowych urządzeń transportowych i wiele innych), jak również wynikające z konieczności podejmowania doraźnych działań, reagowania na skargi i wnioski obywateli, nagłe zdarzenia, wsparcie innych służb podczas często organizowanych na Śląsku imprez i konferencji (np. COP w 2018 r.). Zatem do wykonania tej ogromnej ilości zadań potrzeba wielu inspektorów. Tymczasem ich liczba nie tylko nie wzrasta, ale także na przestrzeni lat 2011-2016 bardzo zmalała, co było efektem zamrożenia płac w administracji. Dla skutecznego wykonywania ustawowych zadań Inspekcji Transportu Drogowego, w tym do prowadzenia kontroli wrażeńiowych, liczba inspektorów zatrudnionych w WITD, powinna być w moim przekonaniu znacznie wyższa”. Dodała też, że „Jako jednostka wchodząca w skład wojewódzkiej administracji zespolonej, potrzebę zatrudnienia, czy raczej potrzebę zwiększenia środków umożliwiających zatrudnienie dodatkowych pracowników, zgłaszamy do wojewody. W okresie objętym kontrolą czyniłam to regularnie (...). Pisma te nie poskutkowały zwiększeniem budżetu na stworzenie nowych etatów inspektorskich. GITD, w przypadku organizowania przez niego naboru, zgłaszałam jedynie ilość możliwych do zatrudnienia kandydatów na inspektorów, w miarę bieżących środków, powstałych przede wszystkim w wyniku powstania wakatów z powodu odejścia z pracy inspektorów”.

(akta kontroli str. 271-316, 328-330)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki, w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

WITD była przygotowana do realizacji nałożonych zadań w badanym zakresie, a zwłaszcza za zapewnienie – w miarę swoich możliwości - obsady kadrowej, sprzętu i wyposażenia (m.in. pojazdów i wag z aktualną legalizacją), a także za przypisanie zadań ważeńiowych właściwym komórkom organizacyjnym. WITD zapewniła też inspektorom dostęp do danych z trzech systemów preselekcji wagowej pojazdów. W *Kierunkach działania ustalonych dla WITD na lata 2018-2020* ujęto cele w zakresie przeciwdziałania procesowi degradacji dróg oraz zapewnienia uczciwej konkurencji w przewozach drogowych.

OBSZAR

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

Opis stanu
faktycznego

2.1. W okresie objętym kontrolą WITD przeprowadziła łącznie 3 445 kontroli samochodów transportowych w zakresie ich masy, wymiarów i nacisków osi, z czego: 1 582 w 2018 r. (przy planowanych 1 557), 1 698 w 2019 r. (przy zaplanowanych 1 654) i 165 do 31 marca 2020 r. Wśród tych kontroli 2 083³⁸ dotyczyło pojazdów o dmc do 3,5 t, a 1 362³⁹ dotyczyło pojazdów o dmc powyżej 3,5 t. Skuteczność kontroli ważeńiowych⁴⁰ w województwie śląskim wyniosła 60,2% w 2018 r., z czego dla 1,3% przypadków wydano decyzje administracyjne, a w odniesieniu do pozostałych 58,9% nałożono mandaty karne, natomiast

³⁸ Z czego w 2018 r. - 969, w 2019 r. - 1008 i do 31 marca 2020 r. - 106.

³⁹ Z czego w 2018 r. - 613, w 2019 r. - 690 i do 31 marca 2020 r. - 59.

⁴⁰ Rozumiana jako procent kontroli ujawniających nieprawidłowości w kontrolowanym zakresie.

w 2019 r. skuteczność kontroli wyniosła 61,7%, z czego dla 2% przypadków wydano decyzje administracyjne, a w odniesieniu do pozostałych 59,7% nałożono mandaty. Wyjaśniając niską skuteczność kontroli wrażeńowych, w wyniku których wydane zostały decyzje administracyjne (tzn. kontroli pojazdów o dmc powyżej 3,5 t). Wojewódzki Inspektor stwierdziła: „(...) *Przeciążenie pojazdu o dmc do 3,5 t. jest widoczne dla inspektora z daleka i nie budzi wątpliwości. Innymi słowy wystarczy rzut oka, aby wiedzieć, że dany pojazd należy zatrzymać i zważyć. Wychodzimy bowiem z założenia, że przeciążanie tego typu pojazdów powoduje nie tylko ogromne zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym (pojazd taki nie hamuje ani nie skręca prawidłowo), ale także stanowi zagrożenie dla uczciwej konkurencji w transporcie (zawodowy przewoźnik musi posiadać uprawnienia transportowe, używać tachografu i stosować się do norm czasu jazdy, kierować kierowców na szkolenia). W przypadku pojazdów ciężarowych, których dmc przekracza 3,5 t., przeciążenie nie jest tak widoczne i nie da się go z taką łatwością zidentyfikować. Aby stwierdzić czy taki pojazd jest normatywny czy nie, należy go zważyć. Ta czynność (...) jest bardzo pracochłonna, jak również czasochłonna. Wielokrotnie wynik ważenia, po odjęciu błędów pomiarowych okazuje się być w normie i kontrola, która w okresie objętym kontrolą zawsze musiała się kończyć równie czasochłonnym sporządzeniem protokołu, okazuje się być kontrolą bez naruszeń. Opisany wyżej stan wpływa znacznie na skuteczność działań. Pragnę w tym miejscu zauważyć, że są wojewódzkie inspektoraty, mogące się poszczycić znacznie wyższą skutecznością. Mogę do nich zaliczyć Kujawsko-Pomorski WITD czy Małopolski WITD. Są też takie inspektoraty, które - podobnie jak Śląski WITD, mają niską skuteczność kontroli wrażeńowych – Mazowiecki WITD, Świętokrzyski WITD i wiele innych. Aby zrozumieć, skąd takie wyniki w poszczególnych województwach, wystarczy ocenić lokalizację, ilość i sprawność działania wag preselekcyjnych w poszczególnych województwach. Na Śląsku, mimo naszych wieloletnich starań i rozmów z zarządcami dróg, preselekcja na większości dróg nie istnieje, a tam, gdzie jest, nie działa na tyle sprawnie, aby dało się z niej systematycznie korzystać. Są też zarządcy, którzy inwestują w preselekcję, jednak czynią to bez żadnej konsultacji z WITD, co powoduje, iż wagi preselekcyjne – o ile w ogóle się o nich dowiemy - są zlokalizowane w sposób nie pozwalający na ich wykorzystanie podczas kontroli. Zaznaczam, iż naszym wielkim marzeniem jest posiadanie tak sprawnych urządzeń do wstępnej oceny parametrów pojazdów, pozwalających na eliminację z ruchu rzeczywiście przeciążonych pojazdów”.*

(akta kontroli str. 155, 518-519)

W *Kierunkach działań WITD* na 2018 r. i 2019 r. nie zaplanowano kontroli z wykorzystaniem wag preselekcyjnych ponieważ w momencie ich sporządzania na terenie województwa śląskiego nie działała żadna tego typu waga, do której dostęp posiadała WITD.

W listopadzie 2018 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad⁴¹ Oddział w Katowicach poinformowała WITD o naprawieniu dwóch wag preselekcyjnych⁴² (na DK44 w Mikołowie i na DK1 w Siewierzu). Z kolei Zarząd Dróg Miejskich w Gliwicach w lipcu 2019 r. zaprosił do wspólnych kontroli z wykorzystaniem posiadanych w Gliwicach systemów wag preselekcyjnych⁴³, przy czym w *Kierunkach działań* na 2019 r. określono konieczność ich kalibracji.

W *Kierunkach działań* na 2020 r., w części „*Główne kierunki działania*” pkt 4 – „*Przeciwdziałanie procesowi degradacji dróg*”, wpisano m.in.: „*prowadzenie*

⁴¹ Dalej „GDDKiA”

⁴² Działania WITD związane z koniecznością ich naprawy były prowadzone od 2016 r. Informacja została przekazana pismem z 6 listopada 2018 r.

⁴³ Pismo z lipca 2019 r. (sygn.. ZDM.46.223.20129.BM1).

systematycznych i zintensyfikowanych kontroli masy i nacisków osi pojazdów ciężarowych w wyznaczonych punktach przystosowanych do pomiarów wagami przenośnymi” oraz „kontynuowanie współpracy z zarządcami dróg w celu modernizacji istniejących i tworzenia przez nich nowych urządzeń preselekcji pojazdów przeciążonych”. W pkt IV „Działania w pozostałych obszarach” w pkt 1 „Zakres prowadzonych kontroli na drogach”, zapisano wykonywanie kontroli dynamicznych polegających na zatrzymaniu pojazdów w ruchu i kierowaniu ich na miejsce prowadzenia kontroli w celu zapobiegania omijaniu stałych miejsc kontroli. W tym celu założono wykorzystanie pojazdów nieoznakowanych WITD.

(akta kontroli str. 32-49, 52-70, 73-87, 218-223, 236-240, 262-265)

Wyjaśniając brak w *Kierunkach działań* na lata 2018-2020 działań z wykorzystaniem systemów wag preselekcyjnych, Wojewódzki Inspektor stwierdziła, że był on związany z tym, że taki system był tworzony, administrowany i zarządzany przez zarządców dróg, a WITD w większości przypadków nie miała wpływu na jego lokalizację, sprawność, jakość połączeń i inne aspekty działania wag preselekcyjnych. Z kolei o powstaniu nowych punktów ważenia pojazdów zarządcy dróg często nie informowali WITD, niejako nie dostrzegając potrzeby takiej współpracy⁴⁴. Wyjaśniła ponadto, że „na przestrzeni lat funkcjonowania nawet te wagi, do których mieliśmy dostęp, przestawały działać i na ich naprawę nie mieliśmy żadnego wpływu⁴⁵. Naprawa wag preselekcyjnych trwała kilka lat, a Kierunki działania są pewnego rodzaju zobowiązaniem, planem podejmowanych czynności, które muszą być do zrealizowania. W takiej sytuacji trudno zobowiązywać się do realizacji określonych działań, nie mając jednocześnie wpływu na narzędzie niezbędne do tych czynności, dlatego w Kierunkach działania WITD w okresie objętym kontrolą nie były ujmowane kontrole ważeniowe z wykorzystaniem systemów wag preselekcyjnych”.

(akta kontroli str. 342, 347-369)

2.2. W latach 2018-2020 (do 31.03.2020 r.) WITD wydała, w wyniku kontroli ważeniowych przeprowadzonych na terenie województwa śląskiego, 73 decyzje⁴⁶ dotyczące pojazdów przeciążonych o dmc powyżej 3,5 t, z czego 38⁴⁷ (52% wszystkich decyzji wydanych dla ww. pojazdów) dotyczyło przejazdów w miastach województwa śląskiego (w tym sześć w Częstochowie – 8%).

(akta kontroli str. 152-153)

W okresie objętym kontrolą, w wyniku przeprowadzonych na terenie województwa śląskiego kontroli ważeniowych przeciążonych pojazdów o dmc do 3,5 t, WITD wystawiła 2 049 mandatów karnych⁴⁸, z czego 1 845⁴⁹ (90% wszystkich mandatów dla ww. pojazdów) dotyczyło przejazdów w miastach województwa śląskiego (w tym 319⁵⁰ w Częstochowie i osiem w Jaworznie).

(akta kontroli str. 152-153)

⁴⁴ Np. zarządcy dróg w Częstochowie i Chorzowie.

⁴⁵ Przykładem są wagi zarządzanych przez GDDKiA drogach krajowych w Siewierzu i Śmíłowicach.

⁴⁶ W 2018 r. wydano 21 decyzji (w tym 18 w wyniku kontroli z tego roku), w 2019 r. wydano 33 decyzje (w tym 31 w wyniku kontroli z tego roku), natomiast w okresie od 1 stycznia do 31 marca 2020 r. wydano 19 decyzji (w tym 17 w wyniku kontroli z tego roku).

⁴⁷ W 2018 r. wydano 11 decyzji (52% decyzji wydanych w całym województwie), w 2019 r. wydano 9 decyzji (27%), a w okresie od 1 stycznia do 31 marca 2020 r. wydano 18 decyzji (95%).

⁴⁸ W 2018 r. wystawiono 932 mandaty, w 2019 r. 1013 mandatów i w okresie od 1 stycznia do 31 marca 2020 r. wystawiono 104 mandaty.

⁴⁹ W 2018 r. wystawiono 881 mandatów (95% mandatów wystawionych w całym województwie śląskim), w 2019 r. wystawiono 861 mandatów (27%), w okresie od 1 stycznia do 31 marca 2020 r. wystawiono 103 mandaty (99%).

⁵⁰ Z czego 129 w 2018 r., 167 w 2019 r. i 23 do 31 marca 2020 r.

2.3. Wysokość kar nałożonych przez WITD w województwie śląskim w latach 2018-2020 (do 31 marca) w wyniku wystawionych decyzji administracyjnych z tytułu przejazdu pojazdów przeciążonych wyniosła łącznie 108 000 zł, z czego 46 500 zł w 2018 r., 48 000 zł w 2019 r. i 13 500 zł w okresie od 1 stycznia do 31 marca 2020 r.

(akta kontroli str. 154)

W okresie objętym kontrolą od wydanych przez WITD decyzji administracyjnych złożono sześć odwołań do GITD⁵¹. Wyżej wymienione decyzje zostały wydane po kontrolach przeprowadzonych w Katowicach (cztery) i w Częstochowie (dwie). Przyczynami odwołań według podmiotów je wnoszących było m.in.: zastosowanie do ważenia nieodpowiedniej wagi, nieprzedstawienie aktualnego pomiaru nachylenia terenu w miejscu dokonywania ważenia, niedokonanie ponownego ważenia potwierdzającego przekroczenie normy, nieprzesłuchanie przez kontrolera kierowcy na okoliczność związaną z przyczyną nałożenia kary, podanie w dokumentacji sprawy (w decyzji i protokole) różnych miejsc ważenia pojazdu, nieokazanie kierowcy instrukcji obsługi urządzeń pomiarowych w języku dla niego zrozumiałym, niewzięcie pod uwagę przez kontrolera trudnych warunków załadunku oraz zróżnicowanie materiału załadunkowego (różny ciężar właściwy) oraz brak możliwości zważenia ciężarówki po załadunku. Jedno odwołanie zostało odrzucone przez GITD, dwa kolejne zostały uwzględnione przez GITD i przekazane do ponownego rozpatrzenia, po którym zostały wydane decyzje administracyjne, od których nie wniesiono ponownego odwołania. W przypadku trzech pozostałych decyzji na dzień 20 maja 2020 r. prowadzone były postępowania, przy czym w dwóch przypadkach postępowania były prowadzone po wstępnym uchyleniu decyzji przez GITD.

(akta kontroli str. 266-268)

Łączna wysokość mandatów karnych nałożonych przez WITD z tytułu przejazdów pojazdów przeciążonych w miastach województwa śląskiego w latach 2018-2020 (do 31 marca) wynosiła 408 050 zł, w tym 187 620 zł w 2018 r., 198 430 zł w 2019 r. i 22 000 zł w 2020 r.

Na terenie Częstochowy w ww. okresie łącznie nałożono kary i mandaty w kwocie 113 690 zł (z czego: 31 320 zł w 2018 r., 73 820 zł w 2019 r. i 8 550 zł w 2020 r.) natomiast na terenie Jaworzna w wysokości 2 500 zł.

WITD na bieżąco egzekwowała należności z tytułu kar wynikających z decyzji administracyjnych wydanych w związku z przejazdem pojazdów przeciążonych w miastach województwa śląskiego.

(akta kontroli str. 152-153)

2.4. W latach 2018-2020 WITD prowadziła kontrole w oparciu o ustalenia zawarte w RPK oraz w planach pracy, które były opracowywane na okres dwóch tygodni. Jak wyjaśnił Wojewódzki Inspektor, przy planowaniu pracy inspektorów i ustalaniu miejsc kontroli brane były pod uwagę m.in. informacje o popełnianych naruszeniach i nieprawidłowościach, jak również pisma innych organów. Wojewódzki Inspektor stwierdziła także, że w tym okresie *„większość kontroli ważeniowych przeprowadzonych przez WITD odbywała się w ramach codziennych czynności kontrolnych, kiedy to inspektor, w konkretnych okolicznościach, decydował, czy dany pojazd poddać kontroli ważeniowej. Na podjęcie decyzji wpływ miały: stan pojazdu, masa i wielkość ładunku oraz dostępność miejsca do ważenia na punkcie kontrolnym, na którym prowadził czynność”*. Dodała, że planowano też kontrole

⁵¹ W 2018 r. trzy, w 2019 r. dwie i w pierwszym kwartale 2020 r. jedną. Decyzja z 23 lipca 2019 r. została wydana wskutek przekroczenia dopuszczalnej wysokości samochodu.

ukierunkowane, np. na ważenie pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t., czy też pojazdów przewożących drewno. Wyjaśniła również, że przy planowaniu miejsc kontrolnych pod uwagę brano własne obserwacje w zakresie natężenia transportu drogowego, dlatego większość kontroli była planowana na głównych trasach międzynarodowych i krajowych. W jej opinii, utrudnieniem w takich przypadkach była konieczność zatrzymania pojazdu na drodze, którą się poruszał (np. w przypadku wjazdu do kraju - na autostradzie lub drodze ekspresowej), a następnie doprowadzenie go do miejsca przystosowanego do ważenia, oddalonego często o kilkadziesiąt kilometrów. Wojewódzki Inspektor podkreśliła, że obecnie jedynym miejscem na terenie województwa śląskiego umożliwiającym zważenie pojazdu wjeżdżającego do Polski na miejscu, bez konieczności dłuższego przejazdu, jest miejscowość Zwardoń-Myto, gdzie na terenie byłego terminala zlokalizowany jest punkt ważenia pojazdów. Przy innych przejściach granicznych nie ma miejsc przystosowanych do ważenia pojazdów. Dodała, że w Cieszynie-Boguszowicach istniał taki punkt wraz z wagą stacjonarną, jednak podczas przebudowy byłego terminala granicznego został on całkowicie zlikwidowany. Obecnie pojazd, np. przewożący drzewo z Czech musi być z Cieszyna prowadzony na punkt ważenia aż do Bielska-Białej. Powyższe ograniczenia znacznie utrudniają i spowalniają proces kontroli i ważenia. Podkreśliła, że gorsza sytuacja jest na przejściu granicznym w Gorzyczkach, skąd pojazdy do zważenia trzeba prowadzić aż do punktu zlokalizowanego w Zabelkowie.

Wojewódzki Inspektor wyjaśniła też, że WITD planując kontrolę, nie stosowała rozróżnienia na kontrole prowadzone na obszarze miast i poza nimi. Kierowano się dostępnością infrastruktury drogowej, tzn. parkingów oraz punktów kontroli i ważenia, intensywnością i natężeniem ruchu pojazdów, a także treścią złożonych skarg, wniosków o kontrolę lub informacjami o nieprawidłowościach.

Kontrole były przeprowadzane z reguły stacjonarnie. Inspektor miał możliwość dynamicznego zatrzymania pojazdu w razie zaobserwowania bądź podejrzenia występowania naruszeń przepisów lub braku możliwości zatrzymania stacjonarnego ze względu na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego i samego inspektora.

Zdaniem Wojewódzkiego Inspektora, dane z systemu preselekcji nie były przydatne do planowania kontroli wrażeńiowych, gdyż liczba wag preselekcyjnych na terenie województwa śląskiego była niewielka, a wskazania z urządzeń rejestrujących były trudne do odczytu, ze względu na to, że urządzenia przesyłające dane nie działały prawidłowo. Poza tym gromadzone w ten sposób dane nie wykazywały żadnej systematyczności w zakresie przekraczania dopuszczalnych norm.

(akta kontroli str. 50-51, 71-72, 88-89, 212-213, 337, 519)

Na podstawie badania przeprowadzonego na próbie siedmiu losowo wybranych planów kontroli z lat 2018-2020⁵² stwierdzono, że zarówno dla całego WI, jak i jego oddziałów planowano systematycznie przeprowadzanie kontroli ważeniowych stacjonarnych oraz dynamicznych, przy czym nie wyodrębniano ich lokalizacji na terenie konkretnych miast. W odniesieniu do nieplanowania kontroli na terenie miasta Jaworzna, Wojewódzki Inspektor wyjaśniła: „Przez miasto Jaworzno przebiega droga krajowa 78, będąca trasą alternatywną dla autostrady A-4. Ruch na tej drodze jest nieznaczny, głównie lokalny. Miejsca przystosowane do ważenia pojazdów (...) to dwa punkty zlokalizowane na autostradzie A-4 (MOP Kępnica i MOP Zastawie), jeden punkt o bardzo małych rozmiarach na drodze krajowej 78 tuż przy zjeździe z autostrady A-4 (w bezpośrednim sąsiedztwie przystanku autobusowego i zjazdu na drogę lokalną). Punkt ten jest sporadycznie wykorzystywany, lecz jedynie do zatrzymywania pojazdów zjeżdżających

⁵² Do badania wybrano losowo po trzy plany kontroli z każdego roku i jeden z pierwszego kwartału 2020 r.

z autostrady, ale nie do ich kontroli, gdyż jest na to za mały. Kolejny punkt na tej samej drodze jest zlokalizowany na przydrożnym parkingu, często całkowicie zajęty przez parkujące tam pojazdy. Dwa kolejne punkty na drodze krajowej 78 są niedostosowane do użycia wag będących na wyposażeniu WITD, lecz jedynie do wag będących w posiadaniu zarządcy dróg w Jaworznie. Następne miejsce kontroli zlokalizowane jest w centrum miasta, gdzie odbywa się jedynie ruch lokalny. Z tego względu unikamy planowania tam kontroli. Kontrole nie były też planowane także na punktach na autostradzie A-4. Przyczyną tego jest efektywność tych kontroli, co w świetle ogromnej ilości nałożonych na nas zadań i bardzo skromnych zasobów kadrowych ma ogromne znaczenie. Zatrzymanie pojazdu do kontroli na autostradzie nie może się bowiem odbywać w sposób statyczny – na tego typu drodze, na której dopuszczalna prędkość wynosi 140 km/h, inspektor nie może wyjść na pas ruchu i zatrzymać pojazdu, gdyż naraziłoby go to na realne niebezpieczeństwo utraty życia. Na tego typu drodze zatrzymanie pojazdu może się odbywać tylko w sposób dynamiczny, tj. przy użyciu pojazdu służbowego. Aby do takiego zatrzymania mogło dojść, inspektorzy znajdujący się np. na MOP Kępnica, muszą zjechać z punktu kontroli i przejechać do punktu na autostradzie znajdującego się odpowiednio wcześniej przed MOP Kępnica (czyli do PPO Mysłowice-Brzęczkowice). To wiąże się z koniecznością ponad czterdziesto-kilometrowego objazdu do punktu poboru opłat w Brzęczkowicach autostradą A-4. Początkowo w kierunku Krakowa przez węzeł Balin, na którym należy zawrócić i dojechać do Mysłowic-Brzęczkowic (i ponownie zawrócić przed bramkami opłat z uwagi na nieuregulowaną wciąż kwestię przejazdu przez punkt poboru opłat pojazdem oznakowanym, ale bez włączonych sygnałów uprzywilejowania). Nie ma innej, krótszej możliwości przejechania do punktu poprzedzającego MOP Kępnica. Na trasie pomiędzy punktem poboru opłat w Mysłowicach Brzęczkowicach a MOP Kępnica inspektorzy mogą zatrzymać w sposób mobilny tylko jeden pojazd, wytypowany jedynie na podstawie własnego doświadczenia i obserwacji. Po doprowadzeniu pojazdu na MOP Kępnica inspektorzy mogą dopiero ustalić, jaką ilość ładunku pojazd przewozi i przeprowadzić kontrolę parametrów pojazdu. W czasie gdy jeden z inspektorów sporządza protokół kontroli i ewentualnie opisuje naruszenia, drugi nie może prowadzić innej kontroli, bo przecież nie ma możliwości zatrzymania w tym czasie innego pojazdu. Nie może odjechać z tego miejsca, gdyż jego partner z patrolu nie może zostać sam na miejscu kontroli – potrzebuje pojazdu, który jest jego biurem. Drugi inspektor czeka więc na kolegę w zasadzie beczynnie. Dopiero po zakończeniu przez niego czynności, wielokrotnie trwających kilka godzin, inspektorzy mogą udać się ponownie w drogę, aby zatrzymać kolejny pojazd do kontroli. Aby to zrobić, muszą schować do pojazdu sprzęt kontrolny – ciężkie wagi samochodowe, następnie poświęcić ok. godziny na objazd i zatrzymanie kolejnego pojazdu i po raz kolejny prowadzić czynności, podczas których jeden z inspektorów jest przez długi czas beczynny. Tego typu działania są bardzo czasochłonne, kosztowne i przynoszą bardzo skromne wyniki”.

Ponadto, z badanych planów wynikało, że nie planowano kontroli w godzinach nocnych oraz w niedziele. Wojewódzki Inspektor wyjaśniła, że okresie objętym kontrolą planowanie pracy w porze nocnej oraz w dni wolne od pracy było dostosowane do możliwości WITD związanych z zasobami kadrowymi w powiązaniu z ogromną ilością nałożonych na WITD zadań, z których część zawarta jest w RPK, w związku z zapisami zawartymi w Kierunkach działań dla WITD. Dodała również, że kilku inspektorów skorzystało z ustawowego prawa niewyrażenia zgody na pracę w godzinach nocnych i w dni wolne od pracy, co jeszcze bardziej ograniczało możliwości planowania kontroli w godzinach nocnych i w dni wolne od pracy .

(akta kontroli str. 92-94, 342-344)

W planach pracy uwzględnione były działania określone w *Kierunkach Działań WITD* na latach objęte kontrolą, w tym m.in. kontrole: z wykorzystaniem pojazdów doprowadzających (motocykli), kontrole przewozu odpadów, osób lub towarów niebezpiecznych, a także ruchu pojazdów nienormatywnych.

(akta kontroli str. 32-49, 52-70, 73-87, 92-110, odp-4)

W okresie od 1 stycznia 2018 r. do 31 marca 2020 r. WITD przeprowadziła wspólne kontrole ważeń z przedstawicielami zarządców dróg na terenie Gliwic oraz Jaworzna.

Dnia 26 lutego 2018 r. WITD zawarła porozumienie z Regionalną Dyrekcją Lasów Państwowych w Katowicach⁵³ w zakresie sprawowania nadzoru nad warunkami przewozu drogowego drewna. Współpraca polegała w szczególności na wymianie informacji, wiedzy i doświadczeń podczas oceny stanu kontrolowanego ładunku⁵⁴ oraz na prowadzeniu wspólnych kontroli. W okresie od 25 października do 15 listopada 2019 r. inspektorzy WITD przeprowadzili wspólnie z pracownikami Straży Leśnej z Nadleśnictwa Węgierska Górka 23 kontrole przewozu drzewa, natomiast w dniach 12 i 13 lutego 2020 r. - 10 takich kontroli. W ramach powyższej współpracy przeprowadzono jedno szkolenie dla pracowników RDLP⁵⁵ i trzy dla inspektorów WITD⁵⁶. Jak wyjaśniła Wojewódzka Inspektor w okresie objętym kontrolą nie planowano prowadzenia wspólnych kontroli z innymi uprawnionymi do tego służbami (m.in. z Policją, Krajową Administracją Skarbową, Strażą Graniczną) ani z pozostałymi zarządcami dróg, gdyż żadna z tych instytucji nie była zainteresowana takimi działaniami.

(akta kontroli str. 213, 345, 513-515)

2.5. W latach 2018-2020⁵⁷ WITD skontrolowała w województwie śląskim 3 445 pojazdów w ramach kontroli ważeń, z czego 2 610 w miastach (w tym 658 w Częstochowie i 10 w Jaworznie). W ramach ww. kontroli sprawdzono w miastach 1 826 pojazdów⁵⁸ o dmc do 3,5 t (w tym 326 w Częstochowie i osiem w Jaworznie) oraz 784 pojazdy⁵⁹ powyżej 3,5 t (w tym 332 w Częstochowie i dwa w Jaworznie).

Spośród wszystkich kontroli ważeń 3 387 zostało przeprowadzonych w dni robocze, 58 w dni wolne od pracy, 2 805 kontroli zostało przeprowadzonych w godzinach 6⁰⁰ – 14⁰⁰, 635 kontroli zostało przeprowadzonych w godzinach 14⁰⁰ – 22⁰⁰, a pięć kontroli zostało przeprowadzonych w godzinach 22⁰⁰ - 8⁰⁰. Wszystkie wagi wykorzystywane do ich przeprowadzania posiadały legalizację.

W Częstochowie kontrole ważeń były przeprowadzane systematycznie od marca do listopada każdego roku. natomiast kontrole w Jaworznie przeprowadzono w badanym okresie jedynie raz, w październiku 2019 r. Jak wyjaśnił Wojewódzki Inspektor, kontrole ważeń nie były przeprowadzane w miesiącach zimowych ponieważ ważenie pojazdów wymaga określonych warunków atmosferycznych.

⁵³ Dalej „RDLP”.

⁵⁴ Np. wilgotności i gęstości przewożonego drewna, co jest niezbędne do obliczenia masy ładunku.

⁵⁵ W dniu 27 marca 2018 r. w Katowicach inspektorzy z WITD przeprowadzili szkolenie dla pracowników RDLP w zakresie mocowania ładunku.

⁵⁶ W dniach 31 maja 2019 r. w Nadleśnictwie Rudy Raciborskie odbyło się szkolenie dla wszystkich inspektorów Oddziału WI w Wodzisławiu Śląskim. Szkolenie dotyczyło zagadnień związanych z kontrolowaniem legalności przewożonego drewna oraz obowiązujących dokumentów przewozowych na drewno pochodzące z Lasów Państwowych. W dniu 7 stycznia 2018 r. i 28 sierpnia 2019 r. w Katowicach odbyło się szkolenie dla WITD przeprowadzone przez RDLP - Nadleśnictwo Siewierz.

⁵⁷ Według stanu na 31 grudnia 2018 r., 31 grudnia 2019 r. i 31 marca 2020 r.

⁵⁸ Z czego w 2018 r. - 725, w 2019 r. - 692 i do 31 marca 2020 r. - 75.

⁵⁹ Z czego w 2018 r. - 248, w 2019 r. 160 i do 31 marca 2020 r. - 42.

Wagi mogą być używane wyłącznie w temperaturze powyżej 10⁰ C oraz nie mogą mieć kontaktu z wilgocią. Groziłoby to uszkodzeniem tego bardzo drogiego wyposażenia kontrolnego oraz powodowałoby nieważność wyników kontroli.

(akta kontroli str. 151, 155, 519)

Kontrole ważeń w porach nocnych oraz w dni wolne od pracy wykonywane były sporadycznie w okresie objętym kontrolą. Wojewódzki Inspektor wyjaśniła, że tylko na tyle pozwalały zasoby kadrowe oraz konieczność wykonywania wielu innych zadań, których realizacja w nocy bądź w dni wolne od pracy była utrudniona⁶⁰.

Odnosząc się do znikomej ilości przeprowadzonych kontroli w Jaworznie, Wojewódzki Inspektor stwierdziła: *„Miejsca dostosowane do kontroli, położone w Jaworznie, są miejscami ciasnymi, o niewielkiej powierzchni. Ponadto jedno z nich pozwala na kontrolę pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t., gdyż pozostałe, cięższe pojazdy kierowane są za pomocą znaków drogowych na obwodnicę miasta i nie wjeżdżają w jego granice administracyjne. (...) Niezależnie od natężenia ruchu, w Jaworznie obserwujemy transport wyłącznie krajowy, w dużym stopniu lokalny. Nie ma tam możliwości kontroli takich aspektów jak choćby kwestia zezwoleń międzynarodowych, istotnych dla naszego Państwa”*. Zwróciła również uwagę na określoną w RPK na 2020 r. normę w zakresie ważenia pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t. wynoszącą zaledwie 3% ogólnej liczby kontroli. Kolejne 3% to ważenie pojazdów o dmc powyżej 3,5 t. Podkreśliła także, że WITD nie jest służbą miejską czy powiatową i jako inspekcja wojewódzka owe 6% kontroli powinna zrealizować na terenie całego województwa, a nie na terenie każdego z 36 powiatów lub 71 miast. Zapewniła przy tym, że ilość pozostałych zadań w zestawieniu z liczbą zatrudnionych inspektorów nie daje żadnej możliwości realizowania ramowego planu ponad założone ilości. Stąd kontrole w samym Jaworznie odbywały się tylko w takim zakresie.

(akta kontroli str. 155, 344)

W okresie objętym kontrolą, do przeprowadzania kontroli ważeń na terenie Częstochowy WITD nie wykorzystywała wszystkich miejsc kontroli. Wyjaśniając powyższe Wojewódzki Inspektor stwierdziła, że WITD w latach 2018-2020 miała w wykazie miejsc kontrolnych cztery takie miejsca, w tym dysponowała trzema punktami do ważenia pojazdów: 12PK-042/WW/SD i 12PK-043/SD oraz 12PK-029/WW/D. Miejsce 12PK-045/WW/S w okresie objętym kontrolą było remontowane i częściowo budowane, nie nadawało się do użytku. Dokumentację geodezyjną tego miejsca WITD pozyskała od MZDiT dopiero w kwietniu 2020 r., a miejsce 12PK-029/WW/D znajduje się przy remontowanym od kilku lat odcinku DK1, gdzie budowana jest kolejna część autostrady A-1 i z tego względu, nie było możliwości korzystania z niego, gdyż przy dojeździe do niego tworzyły się wielokilometrowe korki.

(akta kontroli str. 121-124, 155, 344)

W okresie objętym kontrolą WITD nie przeprowadzała akcji ważeń na terenie miast. Wojewódzki Inspektor wyjaśniła, że nie organizowano specjalnych akcji w tym zakresie, gdyż według niej najskuteczniejszą metodą wykrycia nieprawidłowości jest użycie nieoznakowanego pojazdu służbowego, z czego WITD korzystała.

Odnosząc się do kwestii współpracy z innymi instytucjami uprawnionymi do kontroli pojazdów w zakresie kontroli ważeń stwierdziła, że w okresie objętym kontrolą zarówno Policja, jak i inne uprawnione na podstawie przepisów ustawy

⁶⁰Korzystając z przepisu art. 77a ust. 10 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r., poz. 2140 ze zm. zwana dalej „ustawą o transporcie”), część inspektorów nie wyrażała zgody na pracę w godzinach nocnych i w dni wolne od pracy oraz w godzinach nadliczbowych, co jeszcze bardziej ograniczało możliwości planowania pracy i wykonywania kontroli w tym czasie.

z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym⁶¹ służby nie zwracały się do WITD z wnioskiem o taką współpracę. Zwróciła przy tym uwagę na regularną współpracę z częstochowską Policją w zakresie kontroli zadymienia spalin, o którą WITD była systematycznie proszona. Ponadto stwierdziła: „*Analizując działania WITD na przestrzeni wielu lat i brak zainteresowania współpracą w zakresie ważenia pojazdów przez zarządy dróg oraz takie służby jak Policja, Krajowa Administracja Skarbowa czy Straż Graniczna (przy jednoczesnej chęci współpracy na wielu innych obszarach) stwierdzam, iż pomimo istnienia przepisów art. 129 ust. 2 pkt 9, ust. 4a oraz art. 129d ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, powszechną opinią jest, iż za ważenie pojazdów odpowiada wyłącznie Inspekcja Transportu Drogowego. Mimo, iż jest to oczywistą nieprawdą, nasz urząd zarówno w okresie objętym kontrolą, jak i poza nim stara się w poczuciu odpowiedzialności za stan śląskich dróg oraz bezpieczeństwo obywateli realizować to zadanie w możliwie najszerszym zakresie. Inne służby nie były zainteresowane wsparciem naszych działań. Bazując na własnym wieloletnim doświadczeniu nie widziałam i nie widzę sensu zwracania się do w/w służb z wnioskiem o współpracę, bowiem ze względu na specyfikę kontroli ważeńiowych, ich skuteczność w dużej mierze zależy od wiedzy i doświadczenia kontrolujących. Ponieważ inne służby nie podejmują działań w zakresie kontroli masy i nacisków osi pojazdów, nie posiadają niezbędnego doświadczenia w tym zakresie i nie są w stanie w żaden sposób udzielić nam wsparcia. Z naszego punktu widzenia zatem ich obecność na miejscu kontroli jest zbędna*”.

(akta kontroli str. 213, 344-345)

Kontrole ważeńiowe w okresie objętym kontrolą były przeprowadzane co do zasady w zespołach dwuosobowych. Wykorzystywano do nich pojazdy inspekcyjne wyposażone w przedział biurowy. Do zatrzymania pojazdów w celu przeprowadzenia kontroli dochodziło w różny sposób: część zatrzymań odbywała się w trakcie jazdy (dynamicznie). Tego typu zatrzymania miały miejsce w sytuacjach, w których warunki drogowe nie pozwalały na zatrzymanie statyczne lub gdy inspektorzy, jadąc na punkt kontrolny, zaobserwowali pojazd mogący naruszać przepisy, a nawet stwarzać zagrożenie na drodze. Gdy występowała potrzeba wynikająca ze specyfiki terenu, albo z pism przesłanych do WITD, do zatrzymania były wykorzystywane pojazdy nieoznakowane – osobowe WITD. W ramach kontroli ważeńiowych inspektorzy stwierdzali różnego rodzaju naruszenia przepisów, zarówno dotyczące przekroczenia dopuszczalnych parametrów pojazdu, jego ciężaru i nacisków na osie, jak i naruszenia czasu pracy kierowców, zasad dostępu do rynku i wyposażenia pojazdu w dokumenty oraz innych zagadnień⁶².

W okresie objętym kontrolą inspektorzy WITD mieli stały dostęp do systemu Centralnej Ewidencji Naruszeń⁶³, za wyjątkiem przerw technicznych, o wystąpieniu których WITD była uprzedzana. W takich sytuacjach inspektorzy, z wykorzystaniem mobilnego Internetu, mieli do dyspozycji dodatkową funkcjonalność systemu, tzw. CEN Online, w którym mogli sporządzać protokoły i normalnie prowadzić kontrole drogowe. W opinii Wojewódzkiego Inspektora z uwagi na rozwijającą się sieć dróg w województwie śląskim (np. otwarcie odcinka A-1 - obwodnica Częstochowy), jak

⁶¹ Dz. U. z 2020, poz. 110 ze zm.

⁶² Przykładowo: 16 października 2019 r. w Jaworznie inspektorzy kontrolowali pojazdy o dmc do 3,5 t. W tym dniu wszystkie skontrolowane pojazdy przekraczały dopuszczalną normę, przy czym najwyższą odnotowana wartość rzeczywistej masy jednego ze skontrolowanych pojazdów wynosiła 8 150 kg. 30 maja 2019 r. w Częstochowie inspektorzy kontrolowali pojazdy o dmc pow. 3,5 t, w trakcie której w jednym z pojazdów stwierdzono przekroczenie dopuszczalnej wysokości pojazdu o 0,11 m. W tym przypadku stwierdzono również liczne naruszenia związane z przekroczeniem czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku kierowców.

⁶³ Dalej „CEN”.

również modernizację punktu poboru opłat na autostradzie A-4, ruch na drogach w Jaworznie i w Częstochowie zmalał na tyle, że miejsca tam usytuowane używane są w mniejszym zakresie i nie wymagają remontów.

(akta kontroli str. 273-274)

2.6. W okresie objętym kontrolą WITD nie przeprowadzała kontroli ważeńowych na zlecenie zarządcy drogi natomiast w latach 2018-2020 przeprowadzała takie kontrole wspólnie z zarządami dróg w Gliwicach i Jaworznie. WITD korzystając z systemu wag preselekcyjnych na terenie Gliwic (od jego uruchomienia w 2019 r.) przeprowadziła 236 kontroli, z czego 168 w 2019 r. i 68 w 2020 r.

W latach 2018-2020 WITD siedmiokrotnie zgłaszała zarządcom dróg wnioski modernizacyjne, związane z uszkodzeniem bądź koniecznością renowacji dotychczasowych miejsc kontroli i ważenia pojazdów⁶⁴. W wyniku podjętych działań przez GDDKiA wyremontowane zostało stanowisko do ważenia pojazdów w Zabełkowie⁶⁵ i Łędzinach. Natomiast w jednym przypadku otrzymano - dostosowaną do nowych przepisów dotyczących dopuszczalnych nacisków na drogach - dokumentację miejsca do ważenia i kontroli pojazdów na DK1 w Tychach.

W okresie od 1 stycznia 2018 r. do 31 marca 2020 r. Wojewódzki Inspektor pięciokrotnie zgłaszała zarządcom dróg położonych na obszarze województwa śląskiego wnioski o utworzenie nowych miejsc kontroli masy i nacisków osi pojazdów⁶⁶ oraz siedmiokrotnie konsultowała z nimi utworzenie miejsc kontroli⁶⁷. Ponadto, jeden raz w listopadzie 2018 r. Wojewódzki Inspektor opiniowała dla GDDKiA Oddział w Katowicach projekt utworzenia miejsca do kontroli i ważenia pojazdów na DK1 w Podwarpiu.

W okresie objętym kontrolą nie organizowano cyklicznych spotkań przedstawicieli WITD z zarządcami dróg. Jak wyjaśnił Wojewódzki Inspektor, w województwie

⁶⁴Wnioski zostały zgłoszone do:

- Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Katowicach: w 2018 r. i 2019 r. o remont miejsca do kontroli i ważenia pojazdów na: DK1 (S1) w Łędzinach, na DK1 w Siewierzu, na DK86 w Gołaszczach oraz na DK78 w miejscowości Zabełków, natomiast w lutym 2020 r. o modernizację punktów kontroli i ważenia pojazdów w celu dostosowania ich do nowych wag na DK94 w Wieszowej oraz na DK1 w Siewierzu;
- Zarządu Dróg Miejskich w Tychach w lutym 2018 r. o dostosowanie dokumentacji miejsca do ważenia i kontroli pojazdów na DK1 w Tychach do nowych przepisów dotyczących dopuszczalnych nacisków na drogach;
- Miejskiego Zarządu Dróg i Transportu w Częstochowie w listopadzie 2018 r. o rozbudowę punktu ważenia i kontroli pojazdów na DK46 w Częstochowie;
- Miejskiego Zarządu Ulic i Mostów w Tychach w lutym 2020 r. o modernizację punktu kontroli i ważenia pojazdów w celu dostosowania go do nowych wag na DK1 w Tychach;
- Zarządu Dróg Miejskich w Gliwicach w marcu 2020 r. o modernizację punktu kontroli i ważenia pojazdów w celu dostosowania go do nowych wag na DW901 w Gliwicach.

⁶⁵ Pismo z dnia 24 stycznia 2019 r.

⁶⁶ Wnioski o utworzenie miejsca kontroli i ważenia pojazdów zostały zgłoszone do:

- Miejskiego Zarządu Dróg w Bielsku-Białej w maju 2018 r. na DW942 (ul. Międzyrzecka) w Bielsku-Białej;
- Zarządu Dróg Wojewódzkich w Katowicach w maju 2018 r. na DW791 w Myszkowie;
- Zarządu Dróg Powiatowych w Cieszynie w grudniu 2019 r. na terenie byłego terminala granicznego w Cieszynie – Boguszowicach;
- Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Katowicach w styczniu 2020 r. na DK 78 na trasie Wodzisław –Rybnik oraz w lutym 2020 r. o utworzenie punktu do ważenia pojazdów na miejscu kontrolnym na autostradzie A4 (Gliwice PPO Żernica).

⁶⁷ Konsultacje w sprawie budowy/utworzenia stanowisk do kontroli i ważenia pojazdów na:

- odcinku DK1 Siedlec Duży – Koziegłowy w styczniu 2019 r., na terenie węzła Mykanów i w rejonie projektowanych węzłów drogi S1w kwietniu 2019 r. z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad w Katowicach,
- DW 938 w Cieszynie w styczniu 2019 r. i na DW791 na odcinku Zawiercie – Kolonia Poczesna w kwietniu 2019 r. z Zarządem Dróg Wojewódzkich w Katowicach,
- na trasie S-N na odcinku od ul. Magazynowej do ul. Karola Goduli w Rudzie Śląskiej z Zarządem Dróg Miejskich w Rudzie Śląskiej w styczniu 2019 r.

Ponadto z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad w Katowicach w listopadzie 2018 r. odbyły się konsultacje w sprawie lokalizacji oraz wyposażenia miejsc obsługi podróżnych w punkty do kontroli i ważenia pojazdów na projektowanej drodze ekspresowej S-1 od węzła Kosztowy II w Mysłowicach do węzła Suchy Potok w Bielsku-Białej.

śląskim jest 36 powiatowych zarządów dróg, Wojewódzki Zarząd Dróg, GDDKiA Oddział w Katowicach oraz wielu zarządców dróg miejskich. Każdy z zarządców dysponuje odmienną infrastrukturą i odrębnymi uwarunkowaniami i problemami, jak również odmiennymi oczekiwaniami odnośnie współpracy z organami kontrolnymi. Zgodnie z art. 67 ust.1 ustawy o transporcie inspekcja współdziała między innymi z zarządcami dróg w zakresie bezpieczeństwa i porządku ruchu na drogach publicznych oraz zwalczania przestępstw i wykroczeń drogowych dokonywanych w zakresie transportu drogowego lub w związku z tym transportem, z uwzględnieniem właściwości i kompetencji tych organów oraz zadań inspekcji. Zgodnie z tym przepisem, rozmowy i ustalenia z poszczególnymi zarządcami dróg prowadzone są w przypadkach wymagających podjęcia wspólnych działań bądź doraźnej potrzeby współpracy. Odbywa się to z inicjatywy każdej ze stron. W tym stanie – w opinii Wojewódzkiego Inspektora - cykliczne spotkania byłyby bezcelowe, a rozmowy z poszczególnymi zarządami, prowadzone w razie potrzeby, dają znacznie lepsze efekty.

W latach 2018-2020 WITD współpracowała z zarządcami dróg w powiecie żywieckim i Gliwicach oraz z GDDKiA. Współpraca z Powiatowym Zarządem Dróg w Żywcu⁶⁸ dotyczyła przekazania WITD nowo zakupionych wag wraz z oprzyrządowaniem oraz dostosowania do ich użycia miejsca po starej, nieczynnej wadze na terenie byłego terminala granicznego w miejscowości Zwardoń. Z Zarządem Dróg Miejskich w Gliwicach WITD współpracowała w zakresie utworzenia wagi preselekcyjnej i przekazania WITD dostępu do jej wskazań, jak wspólnego prowadzenia kontroli pojazdów. Z kolei współpraca z GDDKiA dotyczyła remontu wag preselekcyjnych na DK1 w Siewierzu i na DK44 w Mikołowie-Śmiłowicach⁶⁹.

(akta kontroli str. 158-209, 218-234, 275, 516)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki, w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

WITD realizowała założenia RPK w zakresie kontroli masy i nacisków osi, a jej *Plany pracy* uwzględniały założenia ujęte w *Kierunkach działań WITD*. W okresie objętym kontrolą przeprowadzane były przez WITD kontrole mas nacisków osi pojazdów dostawczych o dmc do 3,5 t, jak i pojazdów powyżej 3,5 t. WITD na bieżąco egzekwowała należności z tytułu kar wynikających z decyzji administracyjnych wydanych w związku z przejazdem pojazdów przeciążonych w miastach województwa śląskiego. WITD – w miarę możliwości - współpracowała z zarządcami dróg w województwie śląskim, zarówno w zakresie wspólnych kontroli ważeńiowych, jak również w zakresie koniecznych remontów miejsc kontrolnych, naprawy systemów wag preselekcyjnych, czy konsultacji odnośnie tworzenia nowych miejsc kontrolnych.

IV. Uwagi i wnioski

W związku z niestwierdzeniem nieprawidłowości NIK nie formułuje uwag ani wniosków.

⁶⁸ Współpraca została zrealizowana na podstawie umowy z dnia 7 sierpnia 2018 r.

⁶⁹ Rozmowy na temat remontu w/w wag prowadzone były od początku 2016 r., jednak do zakończenia prac i wdrożenia nowego systemu GDDKiA doprowadziła dopiero w listopadzie 2018 r.

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 Katowicach. 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.

Katowice, dnia 30 czerwca 2020 r.

Kontroler
Tomasz Kaczyński
Doradca techniczny

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Katowicach

.....