



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Łodzi

LLO. 410.005.02.2020

Pan
Paweł Onisk
Łódzki Wojewódzki
Inspektor Transportu Drogowego
Łagiewnicka 54/56,
91-463 Łódź

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Łodzi ¹ , ul. Łagiewnicka 54/56, 91-463 Łódź
Kierownik jednostki kontrolowanej	Paweł Onisk, Łódzki Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego ² od dnia 7 sierpnia 2018 r. W okresie od 8 marca 2016 r. do 30 września 2018 r. Łódzkim Wojewódzkim Inspektorem Transportu Drogowego był Michał Mostowski.
Zakres przedmiotowy kontroli	<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 (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 Łodzi
Kontroler	Agnieszka Tomalska, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LLO/37/2020 z 30 kwietnia 2020 r. (dowód: akta kontroli str.1, 10)

II. Ocena ogólna⁴ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA	W ocenie Najwyższej Izby Kontroli, Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Łodzi był właściwie przygotowany do realizacji w latach 2018-2020 (I kwartał) zadań w zakresie eliminacji ruchu pojazdów przeciążonych, w tym na obszarze miasta Łodzi.
Uzasadnienie oceny ogólnej	W badanym okresie WITD planował kontrole w zakresie masy, nacisków osi oraz wymiarów pojazdów (dalej: „kontrole ważeniowe”) w sposób spójny z Kierunkami działania WITD na lata 2018-2020, zatwierdzonymi przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego i liczbie określonej w Ramowych Planach Kontroli. Zarówno liczba zatrudnionych pracowników, posiadających wymagane kwalifikacje, jak i ilość posiadanego sprzętu i wyposażenia oraz liczba miejsc kontroli na terenie miasta, były wystarczające do właściwej realizacji na terenie Łodzi ciągłych kontroli w zakresie masy, nacisków osi oraz wymiarów pojazdów. Plany kontroli sporządzane były zgodnie z § 6 Zarządzenia w sprawie zasad planowania, prowadzenia oraz dokumentowania kontroli ⁵ i uwzględniały

¹ Zwany dalej: „WITD” lub „Inspektorat”.

² Zwany dalej: „Wojewódzkim Inspektorem”.

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

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

prorowadzenie kontroli ważeńiowych w Łodzi. Pomimo braku wykorzystania wskazań systemu preselekcji wagowej, posiadane zasoby pozwoliły na pełną realizację przez WITD założonych planów. Łączna liczba kontroli ważeńiowych przeprowadzonych w badanym okresie na terenie województwa łódzkiego wyniosła 1.706 w 2018 r., 1.757 w 2019 r. oraz 472 w I kwartale 2020 r. i stanowiła odpowiednio: 106,5%, 117,6% i 33,6% planowanej liczby kontroli ważeńiowych na poszczególne lata. Kontrole ważeńiowe przeprowadzone na terenie Łodzi stanowiły od 32,2% do 38,8% liczby zrealizowanych kontroli ważeńiowych w poszczególnych latach i głównie (w 73,2%) dotyczyły pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej⁶ powyżej 3,5 t. Do przeprowadzania kontroli ważeńiowych na terenie miasta WITD wykorzystywał oba miejsca kontroli wyposażone w wagi stałe.

Prowadzone kontrole były skuteczne - w ich wyniku zidentyfikowano 402 pojazdy przeciążone a łączna kwota wymierzonych przez WITD kar za przejazdy przeciążonych poruszających się po Łodzi wyniosła 331,5 tys. zł, w tym 254 tys. zł zostało nałożonych w wyniku wydanych 43 decyzji administracyjnych oraz 77,5 tys. zł w wyniku nałożonych 352 mandatów karnych. W wyniku podjętych przez WITD działań windykacyjnych, do dnia 18 maja 2020 r. zaległości z tytułu niezapłaconych kar pieniężnych za przejazdy pojazdów przeciążonych po mieście zmniejszyły się do kwoty 29,5 tys. zł. Kontrola działań windykacyjnych prowadzonych przez WITD wobec trzech wybranych dłużników wykazała jednak, że windykację zaległości na kwotę 1,5 tys. zł prowadzono z opóźnieniem w stosunku do daty zakończenia postępowania administracyjnego w przedmiocie nałożenia kary oraz otrzymania przez WITD akt prowadzonej sprawy. Ponadto kontrola wykazała przypadki prowadzenia postępowań administracyjnych w sprawie wydania decyzji o nałożeniu kary pieniężnej za poruszania się pojazdem nienormatywnym po terenie miasta Łodzi bez zezwolenia, z przekroczeniem terminów określonych w art. 35 Kpa oraz nieinformowanie podmiotów o niezatawieniu sprawy w terminie zgodnie z art. 36 Kpa.

Prowadzona w badanym okresie współpraca WITD z zarządcą dróg miejskich była efektywna. W wyniku przekazywanych przez ZDiT sygnałów, WITD przeprowadzał kontrole na wskazanych obszarach miasta.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej⁷ kontrolowanej działalności

OBSZAR

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

Opis stanu faktycznego

1.1. W obowiązującym regulaminie organizacyjnym WITD⁸, jako jedno z zadań Wojewódzkiego Inspektora wskazano prowadzenie kontroli masy, nacisków osi oraz wymiarów pojazdów. Jednocześnie realizację zadań Wojewódzkiego Inspektora w zakresie kontroli zewnętrznej (w tym dotyczących kontroli masy, nacisków osi

⁵ Zarządzenie 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 Drogowego (Dz. Urz. GITD z 2014 r. poz.14 ze zm.).

⁶ Dalej: „dmc”.

⁷ 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.

⁸ Regulamin ustalony Zarządzeniem nr 17/2017 Łódzkiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego z dnia 21 września 2017 r., zatwierdzony z tą datą przez Wojewodę Łódzkiego.

oraz wymiarów pojazdów) przypisano Wydziałowi Inspekcji. Wśród zadań Wydziału wymieniono m.in. wykonywanie na drogach publicznych kontroli przestrzegania przepisów ruchu drogowego w zakresie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym⁹. W Regulaminie nie wskazano wprost, wśród zadań do wykonania, zadań związanych z kontrolą pojazdów przeciążonych. Określono je natomiast w zakresach obowiązków Naczelnika i pracowników Wydziału Inspekcji, których zobowiązano ich m.in. do wykonywania kontroli drogowych zgodnie z uprawnieniami inspektorskimi wynikającymi z przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym¹⁰, w tym do kontrolowania masy, nacisków osi i wymiarów pojazdu przy użyciu przyrządu pomiarowego.

W skład Wydziału wchodziły Oddziały w: Piotrkowie Trybunalskim, Sieradzu i Łowiczu oraz Oddział ds. Kontroli w Siedzibie Przedsiębiorstwa.

(dowód: akta kontroli str. 11-35, 380-411)

W WITD nie opracowano dodatkowych procedur dotyczących wykonywania zadań w zakresie kontroli ważeniowych. Szczegółowy sposób organizacji kontroli masy, nacisków osi oraz wymiarów pojazdów określało Zarządzenie 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 Drogowego.

Wytyczne przekazywane przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego dotyczyły ujednoczenia stosowania przepisów określających zasady sankcjonowania naruszeń z tytułu przejazdu pojazdem nienormatywnym¹¹, a także odnosiły się do kwestii wynikających z wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 21 marca 2019 r.¹².

(dowód: akta kontroli str. 2-9, 261-279)

Sposób prowadzenia postępowań administracyjnych WITD uregulowany został w „Zasadach kontroli wewnętrznej inspektorów oraz zasadach prawidłowego i terminowego prowadzenia postępowań administracyjnych przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego oraz pracowników Wydziału Prawnego w Wojewódzkim Inspektoracie Transportu Drogowego w Łodzi”¹³.

Upřednio kwestie te regulowało Zarządzenie Nr 43/2016 Głównego Inspektora Transportu Drogowego z dnia 20 grudnia 2016 r.¹⁴.

(dowód: akta kontroli str. 36-65)

1.2. Kierunki działania WITD na lata 2018-2020, zatwierdzone przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego, zawierały główne założenia kontrolne WITD, zgodne z kierunkami działania Inspekcji Transportu Drogowego zatwierdzonymi przez Ministra Infrastruktury i wynikające z określonych do realizacji przez GITD celów działania Inspekcji. Jako jeden z kierunków działania w każdym roku wskazano poprawę stanu infrastruktury drogowej.

We wszystkich latach kierunek ten obejmował:

⁹ Dz. U. z 2020 r. poz. 110 ze zm., dalej: „PRD”.

¹⁰ Dz. U. z 2019 r. poz. 2140 ze zm., dalej: „UTD”.

¹¹ Pisma GITD: PB.073.29.2018.0169 z 10 października 2018 r., BNI.WKI.033.188.2018.0157 z 26 października 2018 r. (dotyczące interpretacji Ministra Transportu w sprawie długości zespołu pojazdów złożonego z pojazdu silnikowego i przyczepy), BP.070.37.2018.0500.0147 7064 z 20 grudnia 2018 r.

¹² Pismo GITD: BNI.WKI.4070.2019.0311 z 3 września 2019 r.

¹³ Wprowadzonych zarządzeniami Łódzkiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego: Nr 10/2016 z dnia 27 września 2016 r. (zmienionym Zarządzeniem nr 3/2017 z 15 lutego 2017 r.), Nr 1/2019 z dnia 22 stycznia 2019 r. oraz Nr 21/2019 z dnia 9 października 2019 r.

¹⁴ Zarządzenie Nr 43/2016 Głównego Inspektora Transportu Drogowego z dnia 20 grudnia 2016 r. w sprawie metodyki prowadzenia postępowań administracyjnych, obiegu dokumentacji kontrolnej i jej weryfikacji (Dz. Urz. GITD z 2016 r., poz. 43), uchylone z dniem 11 października 2018 r. Zarządzeniem Nr 47/2018 Głównego Inspektora Transportu Drogowego z dnia 10 października 2018 r. (Dz. Urz. GITD z 2018 r. poz. 47).

- intensyfikację 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;
- współpracę z zarządcami dróg w celu projektowania i budowy bezpiecznych miejsc parkingowych przeznaczonych do postoju pojazdów realizujących przewozy drogowe oraz umożliwiających przeprowadzanie uprawnionym organom kontroli drogowych pojazdów ciężarowych i autobusów.

W Kierunkach działania WITD na lata 2019 i 2020 ujęto dodatkowo działanie: ochrona nawierzchni dróg przed ich degradacją, związaną z przejazdem pojazdów nienormatywnych, którymi wykonywany jest przewóz drewna.

Ponadto, we wszystkich latach, w ramach poprawy rozwoju ekonomicznego i regulacji sektora transportowego, przewidziano działanie: zwalczanie i przeciwdziałanie przypadkom nieuczciwej konkurencji, w szczególności poprzez przeprowadzanie kontroli pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, realizujących przewozy rzeczy z przekroczeniem dopuszczalnej ładowności.

Realizacja celu poprawy stanu infrastruktury drogowej polegać miała na działaniach zwiększających skuteczność i efektywność kontroli ważeńiowych. Przewidziano przeprowadzenie dodatkowych szkoleń dla inspektorów oraz inicjowanie współpracy z zarządcami dróg w celu zwiększenia sieci punktów ważenia pojazdów, w tym wyposażonych w skuteczne systemy ważenia preselekcyjnego. W Kierunkach działania na 2020 r. wskazano, że dodatkowo do realizacji tego celu przyczyni się przekazanie przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego czterech pojazdów wyposażonych w przenośne wagi do ważenia pojazdów w ruchu w ramach projektu „Wzmocnienie potencjału Inspekcji Transportu Drogowego”.

Kierunki działań nie obejmowały zagadnień wprost związanych z przeciwdziałaniem procesowi degradacji dróg w Łodzi. Nie określały również dodatkowych założeń w zakresie kontroli masy, nacisków osi oraz wymiarów pojazdów, np. blokowania dróg objazdowych podczas przeprowadzania kontroli ważeńiowych lub wykorzystywania w działaniach kontrolnych systemów preselekcyjnego ważenia pojazdów.

Jak wyjaśnił Wojewódzki Inspektor, wskazywanie w tym dokumencie konkretnych lokalizacji oraz określanie szczegółach metod i taktyki działań kontrolnych jest niecelowe, chociażby ze względu na dynamicznie zmieniającą się infrastrukturę drogową oraz konieczność reagowania na zmienność zjawisk występujących w transporcie drogowym.

(dowód: akta kontroli str. 66-210, 885-893)

1.3. W Ramowych Planach Kontroli Inspekcji Transportu Drogowego na lata 2018-2020 (dalej RPK), zatwierdzonych przez Ministra Infrastruktury, dla WITD przewidziano przeprowadzenie: 13.949 kontroli w 2018 r., 12.452 w 2019 i 11.718 w 2020 r., w tym odpowiednio: 1.602, 1.404 i 1.406 kontroli masy, nacisków i wymiarów. We wszystkich RPK zaplanowana do przeprowadzenia w kolejnych latach liczba kontroli masy, nacisków i wymiarów stanowiła 12% łącznej liczby kontroli. Wg RPK na 2020 r. zaplanowaną do przeprowadzenia liczbę kontroli podzielono w zależności od dmc pojazdów: po 703 kontrole (tj. po 6%) w odniesieniu do pojazdów o dmc powyżej 3,5 t oraz poniżej 3,5 t.

W żadnym z RPK nie uwzględniono przeprowadzania kontroli ważeńiowych w granicach administracyjnych miasta Łodzi.

Jak wyjaśnił Wojewódzki Inspektor, Ramowy Plan Kontroli, zgodnie z którym planowane są działania kontrolne wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego, opracowywany jest przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego, zgodnie z założeniami zatwierdzonej przez Ministra Infrastruktury Krajowej Strategii Kontroli oraz przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych

przerw i czasu odpoczynku kierowców, a planowane kontrole dotyczące mas pojazdów lub zespołów pojazdów ujmowane w RPK są ilościowo, w taki sposób, aby - zgodnie z art. 90c ust. 1 UTD - obejmowały one co najmniej 5% ogólnej liczby kontroli w zakresie przewozu drogowego, realizowanych w każdym roku kalendarzowym.

(dowód: akta kontroli str. 211-247, 885-893)

Wojewódzki Inspektor nie przedkładał do GITD propozycji kontroli na 2018 r. W trakcie prac przygotowawczych RPK na lata 2019 i 2020 przekazywał do GITD głównie informacje o planowanym zatrudnieniu na stanowiskach inspektorskich. Dodatkowo, na wniosek GITD, wskazał liczbę planowanych do przeprowadzenia 10 akcji tematycznych, a do ujęcia w planie na 2020 r. proponowany udział kontroli mas pojazdów powyżej 3,5 t (od 9 do 10%) i poniżej 3,5 t (od 2 do 3% ogólnej liczby kontroli).

Wojewódzki Inspektor wyjaśnił, że w dotychczasowej praktyce tworzenia RPK WITD w Łodzi odpowiadał jedynie na zapytania ze strony GITD i nie wносił o dokonanie korekt w zadaniach określonych przez GITD.

(dowód: akta kontroli str. 248-260, 875-883)

Zadania związane z intensyfikacją kontroli pojazdów ciężkich, eliminowaniem z ulic miasta pojazdów przeciążonych oraz prowadzeniem kontroli w ruchu drogowym w porze nocnej i dni wolne od pracy wymienione zostały w Miejskim Programie Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Łodzi na lata 2014 - 2020 (Cel 5: Bezpieczny pojazd, priorytet 5.1 Działania kontrolne)¹⁵. Przyjętymi wskaźnikami monitorowania realizacji tego celu były: liczba skontrolowanych stacji diagnostycznych (%) oraz liczba kontroli stanu pojazdów.

Ponadto, od 17 października 2016 r. na terenie miasta Łodzi obowiązuje ograniczenie w ruchu dla samochodów ciężarowych o dmc powyżej 12 ton¹⁶.

1.4. W badanym okresie do przeprowadzania w Łodzi kontroli masy, nacisków osi WITD wykorzystywał wyłącznie, stanowiące własność Miasta Łodzi/Zarządu Dróg i Transportu oraz użytkowane przez WITD na podstawie porozumienia z 29 marca 2012 r. o współpracy dotyczącym ochrony stanu technicznego dróg na terenie miasta Łodzi, dwie wagi stacjonarne do ważenia pojazdów w ruchu:

- o TENZOVAHY S.R.O. VM 1.2 (zlokalizowaną na Al. Włókniarzy przy skrzyżowaniu z ul. 11-Listopada) oraz
- o TAMTRON DW600 (zlokalizowaną przy ul. Papierniczej przy skrzyżowaniu z ul. Lodową).

Waga przy Al. Włókniarzy posiadała świadectwa legalizacyjne na okresy: od dnia 28 października 2016 r. do dnia 1 października 2018 r. oraz od dnia 23 kwietnia 2019 r. do dnia 30 kwietnia 2021 r., zaś waga przy ul. Papierniczej posiadała świadectwa legalizacyjne obejmując okresy: od dnia 9 grudnia 2015 r. do dnia 31 grudnia 2017 r., od dnia 14 marca 2018 r. do dnia 31 marca 2020 r. oraz od dnia 12 marca 2020 r. do dnia 12 kwietnia 2022 r. Wagi nie posiadały świadectwa legalizacji w okresach:

- od 1 listopada 2018 r. do 22 kwietnia 2019 r. w przypadku wagi przy Al. Włókniarzy;
- od 1 stycznia 2018 r. do 13 marca 2018 r. w przypadku wagi przy

¹⁵ Program przyjęty Uchwałą nr XVII/365/15 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 16 września 2015 w sprawie przyjęcia „Programu Realizacji Miejskiego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Łodzi na lata 2015-2020” i zmieniony Uchwałą nr XXVI/584/16 z dnia 10 lutego 2016 r. (http://archiwum.bip.um.lodz.pl/plik.php?plik=uchwaly/rm/07_365.PDF).

¹⁶ Zarządzenie Nr 4560 VII/16 Prezydenta Miasta Łodzi z dnia 27 września 2016 r. w sprawie wprowadzenia ograniczeń w ruchu na terenie miasta Łodzi dla samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12 ton (https://bip.um.lodz.pl/files/bip/public/akty_prawne/VII_4560.pdf).

ul. Papierniczej.

Jako przyczyny braku świadectw legalizacji wag stacjonarnych w ww. okresach, w przekazanej informacji Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu w Łodzi („ZDiT”) wskazał m.in. na brak dostępności terminów legalizacji w Okręgowym Urzędzie Miar w Łodzi, długotrwałą procedurę testowania wag przed potwierdzeniem ich legalizacji oraz warunki atmosferyczne, utrudniające terminowe przeprowadzenie testów. Dyrektor ZDiT podał również, że ZDiT zawsze planuje wykonywanie tych czynności w taki sposób, aby jedno stanowisko stacjonarnego ważenia było czynne i nie ograniczało możliwości kontrolnych Inspekcji Transportu Drogowego na terenie miasta.

Jak wyjaśnił Wojewódzki Inspektor, wagi te nie były użytkowane w okresach braku legalizacji, co jednak nie miało wpływu na wykonywanie zadań realizowanych przez WITD z uwagi na możliwość dywersyfikacji zadań wyznaczonych Ramowym Planem Kontroli i realizację kontroli nie obejmujących ważenia pojazdów.

(dowód: akta kontroli str. 313-322, 342-344, 875-883, 901-912)

Ponadto, do kontroli ważeńowych na terenie województwa łódzkiego WITD użytkował:

- stanowiące własność GITD i przekazane do WITD 30 kwietnia 2018 r. do użytkowania trzy komplety (6 szt.) wag przenośnych SAW III do pomiaru statycznego;
- stanowiące własność WITD 2 zestawy (4 szt.) wag przenośnych nieautomatycznych do pomiarów statycznych SAW 10C, wyłączone z użytkowania z dniem 9 kwietnia 2019 r.¹⁷.

Wszystkie wagi przenośne posiadały aktualne w badanym okresie świadectwa legalizacji (SAW 10C) lub deklaracje zgodności (SAW III).

- dwie wagi stacjonarne do ważenia pojazdów w ruchu zlokalizowane:
 - o w Kaszewach, w ciągu drogi 91 Warszawa – Poznań (365 km);
 - o w Piotrkowie Trybunalskim, w ciągu drogi 92 Radomsko – Piotrków.

Wagi te nie były wykorzystywane do kontroli ważeńowych na terenie Łodzi.

(dowód: akta kontroli str. 323-341)

Podczas działań kontrolnych w zakresie ważenia inspektorzy WITD wykorzystywali oprogramowanie:

- ST CEN - do dokumentowania przeprowadzonych kontroli;
- oprogramowanie producentów wag stacjonarnych: Waga celna 2000 i SCALEX 2000dwo;
- Ms Office - pomocniczo podczas sporządzania dokumentacji;
- IRD SWA Reader 4.0 stosowany do obsługi wag przenośnych SAW III.

(dowód: akta kontroli str. 323-341, 875-883)

Jak wyjaśnił Wojewódzki Inspektor, liczba wag, jaką dysponuje WITD, jest wystarczająca do wykonywania kontroli ważeńowych, w tym również na terenie Łodzi.

(dowód: akta kontroli str. 2-9)

1.5. WITD na terenie województwa łódzkiego do kontroli pojazdów wykorzystywał 50 miejsc kontroli, w tym 25 zlokalizowanych było na terenach miast, z czego sześć znajdowało się w granicach administracyjnych Łodzi, tj.:

- 05PK 01 (GPS: szer. 51.492, dł. 19.350), zlokalizowany na drodze krajowej nr 14 Stryków – Łódź (na utwardzonym parkingu publicznym oświetlonym, powierzchnia utwardzona), zarządzanej przez ZDiT w Łodzi;
- 05PK 02/Ws (GPS: szer. 51.484, dł. 19.253), wyposażony w wagę stacjonarną,

¹⁷ W związku z uruchomieniem wagi stacjonarnej w Piotrkowie Tryb

zlokalizowany w obrębie skrzyżowania Al. Włókniarzy z ul. 11-go Listopada, w ciągu DK 91, 72 Gdańsk – Katowice (oświetlony, powierzchnia utwardzona), zarządzanej przez ZDiT w Łodzi;

- 05PK 03/Ws (GPS: szer. 51.445, dł. 19.311), wyposażony w wagę stacjonarną, zlokalizowany na drodze gminnej przy ul. Papierniczej przy skrzyżowaniu z ul. Lodową (ogrodzony, oświetlony, powierzchnia utwardzona), zarządzanej przez ZDiT w Łodzi;
- 05PK 42 (GPS: szer. 51.422, dł. 19.275), zlokalizowany na Trasie Górnej, w ciągu DK 91 Katowice – Łódź (oświetlony, wyposażony w nielegalizowane miejsce do ważenia, powierzchnia utwardzona), zarządzanej przez ZDiT w Łodzi;
- 05PK 47 (GPS: dł. 51.703, szer. 19.605), zlokalizowany na autostradzie A1 Gdańsk - Piotrków Tryb. (316 km kierunek Piotrków Trybunalski w MOP - Wiśniowa Góra Zachód, parking publiczny, oświetlony, powierzchnia utwardzona z miejscem do umieszczenia wag przenośnych, tylko do kontroli mobilnych) zarządzanej przez GDDKiA Oddział w Łodzi;
- 05PK 48 (GPS: dł. 51.703, szer. 19.602), zlokalizowany na autostradzie A1 Piotrków Tryb. – Gdańsk (318 km kierunek Gdańsk w MOP - Wiśniowa Góra Wschód, parking publiczny, oświetlony, powierzchnia utwardzona z miejscem do umieszczenia wag przenośnych, tylko do kontroli mobilnych), zarządzanej przez GDDKiA Oddział w Łodzi.

(dowód: akta kontroli str. 308-312)

Możliwość przeprowadzania kontroli ważeńiowych istniała we wszystkich miejscach kontroli wyposażonych w wagi stacjonarne. Miejsce 05PK 01 nie było przystosowane do ważenia pojazdów, natomiast miejsca 05PK 42, 05PK 47 i 05PK 48, pomimo zbudowania wnek na wagi, nie były wykorzystywane przez WITD do kontroli ważeńiowych z uwagi na nieprzekazanie przez zarządców dróg protokołów pomiarów nachylenia powierzchni.

Jak wyjaśnił Wojewódzki Inspektor, miejsce kontroli 05PK 42 zlokalizowane na Al. W. Bartoszewskiego (Trasa Górna, okolice skrzyżowania z ulicą Siostrzaną) wymaga dostosowania do wykorzystywania na nim wag przenośnych do pomiarów dynamicznych, które WITD ma pozyskać wraz z nowymi radiowozami w ramach projektu „Wzmocnienie potencjału Inspekcji Transportu Drogowego” w czerwcu 2020 r.¹⁸ Dodatkowo, WITD nie posiada protokołu z pomiaru pochylenia terenu na stanowisku ważenia pojazdów dotyczących tej lokalizacji.

Dyrektor ZDiT poinformował natomiast, że teren kontrolny przygotowany został w oparciu o obowiązki zarządców dróg wynikające z UTD i zapowiedział, że w najbliższym czasie ZDiT podejmie próbę dostosowania tego stanowiska do dynamicznego ważenia pojazdów za pomocą urządzeń, w które zostaną wyposażeni Inspektorzy Transportu Drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 308-312, 875-884, 901-912)

Jak wyjaśnił Wojewódzki Inspektor, liczba zlokalizowanych na terenie Łodzi miejsc kontroli pojazdów, jest wystarczająca do wykonywania kontroli ważeńiowych.

(dowód: akta kontroli str. 2-9)

1.6. W badanym okresie, do marca 2019 r., na terenie Łodzi funkcjonowały dwa systemy preselekcji. Pierwszy zlokalizowany na ulicy Zgierskiej (DK 91, wjazd do Łodzi), drugi na ulicy Pabianickiej (DK 14, wjazd do Łodzi). Ich lokalizacja uzgodniona została pomiędzy zarządcą drogi (ZDiT), WITD oraz Policją.

Dane z tych systemów mogły być wykorzystywane do typowania pojazdów nienormatywnych do marca 2019 r. (możliwość dostępu w czasie rzeczywistym),

¹⁸ <https://qidt.gov.pl/dla-mediow/aktualnosci/arttykul/news/nowoczesne-radiowozy-w-szeregach-itd/>

tj. do czasu wyłączenia systemu.

Wskazując przyczyny wyłączenia systemów preselekcji, w przekazanej informacji Dyrektor ZDiT wymienił m.in. stan techniczny elementów przestarzałego w chwili obecnej systemu, które uległy zużyciu (czujniki pomiarowe, analogowe kamery wizyjne, znaki zmiennej treści itp.), konieczność wykonania kosztownej modernizacji systemu, która w ostateczności może okazać się nieopłacalna ze względu na potrzebę wymiany urządzeń na nowe. Z uwagi na bardzo małą efektywność wykorzystywania systemu preselekcyjnego przez uprawnione służby, brak rekomendacji ITD o konieczności modernizacji systemu, a także uszkodzenia systemu powstałe na skutek wypadków drogowych, ZDiT nie zdecydował o reaktywacji systemu.

(dowód: akta kontroli str. 342-344, 901-912)

WITD obecnie nie wykorzystuje żadnego z systemów preselekcji do przeprowadzania kontroli ważenia pojazdów oraz nie dysponuje dokumentacją potwierdzającą wykorzystanie tych systemów w przeszłości. Jak wyjaśnił Wojewódzki Inspektor, po wyłączeniu systemu, WITD nie zgłaszał potrzeby przywracania systemowi funkcjonalności z uwagi na trudności związane z użytkowaniem tych systemów (m.in. dużą odległość od miejsc kontroli wyposażonych w wagi, powodującą konieczność zaangażowania dodatkowego patrolu inspektorów, błędne wskazania przez system pojazdów przeciążonych oraz spadek natężenia ruchu tranzytowego na drogach, na których zostały zainstalowane te systemy w wyniku oddania do użytku stanowiących obwodnicę miasta dróg A1, A2, S8 i S14). Brak tych systemów w Łodzi nie stanowi problemu w przeprowadzaniu kontroli ważeniowych i realizacji Kierunków Działań oraz Ramowego Planu Kontroli. Jednocześnie, jak wyjaśnił Wojewódzki Inspektor, brak preselekcji jest dotkliwie odczuwalny na drogach krajowych, w szczególności na autostradach i drogach ekspresowych. Ze względu na natężenie ruchu i prędkość jadących tymi drogami pojazdów, typowanie i zatrzymywanie potencjalnie przeciążonych pojazdów do kontroli stanowi potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Jest też bardziej czasochłonne, m.in. z uwagi na konieczność pokonywania przez kontrolujących długich odcinków pomiędzy węzłami i punktem kontrolnym.

(dowód: akta kontroli str. 2-9, 342-344, 875-883)

1.7. W badanym okresie, w WITD zatrudnionych było: 51 osób wg stanu na dzień 31 grudnia 2018 r. oraz 52 osoby wg stanu na koniec 2019 r. i I kwartału 2020 r. Liczba inspektorów zatrudnionych w WITD wynosiła odpowiednio 35 osób na koniec 2018 r. oraz 34 na koniec 2019 r. i I kwartału 2020 r., a liczba pozostałych pracowników odpowiednio: 16 i 18 osób.

Zgodnie z wyjaśnieniami Wojewódzkiego Inspektora, liczba inspektorów zatrudnionych w WITD była wystarczająca do wykonywania kontroli ważeniowych na terenie Łodzi.

Na koniec 2018 r. w Oddziale WITD w Łodzi zatrudnionych było sześciu inspektorów, siedmiu na koniec 2019 r. oraz ośmiu na 31 marca 2020 r. Ich staż pracy w WITD wynosił od 9 do 18 lat, wszyscy posiadali zdany państwowy egzamin kwalifikacyjny oraz uprawnienia do wykonywania kontroli ważeniowych i przeprowadzali takie kontrole na terenie Łodzi. Dodatkowo, w badanym okresie trzy osoby odbyły szkolenia z zakresu kontroli ważeniowych¹⁹, a jedna z zakresu obsługi i wykorzystania Centralnej Ewidencji Naruszeń²⁰.

W każdym z okresów w WITD zatrudnieni byli dodatkowo Naczelnik Wydziału

¹⁹ Szkolenia organizowane przez GITD w zakresie: kontroli i procedury ważenia (11-13.06.2018 r.) oraz przewozów nienormatywnych (29-31.05.2019 i 10-12.2019 r.).

²⁰ Szkolenie w dniu 18.11.2019 r. zorganizowane przez GITD.

Inspekcji oraz Zastępcą Naczelnika Wydziału Inspekcji, również uprawnieni do przeprowadzania kontroli ważeńiowych.

Pozostali inspektorzy (27 w 2018 r., 25 w 2019 r. i 24 na koniec marca 2020 r.) zatrudnieni byli w Oddziałach w: Łowiczu, Piotrkowie Trybunalskim, Sieradzu oraz Oddziale ds. Kontroli w Siedzibie Przedsiębiorstwa.

Jednemu z pracowników zatrudnionych w Wydziale Prawnym WITD, wśród przypisanych zadań wskazano prowadzenie postępowań administracyjnych i zakończenie ich decyzją administracyjną w wyniku wydania decyzji kasatoryjnej przez organ II instancji oraz postępowań wynikających z prawomocnych wyroków sądów i z trybów nadzwyczajnych przewidzianych w kodeksie postępowań administracyjnych.

(dowód: akta kontroli str. 2-9, 345-411)

W WITD nie funkcjonowały stałe zespoły kontrolne do przeprowadzania kontroli w zakresie nacisków osi i mas całkowitych pojazdów.

Jak wyjaśnił Wojewódzki Inspektor, w WITD nie tworzone stałych zespołów w żadnej z dziedzin kontroli drogowych Inspekcji. Ilość zadań realizowanych w ramach kontroli drogowych (np. przewóz osób, materiałów niebezpiecznych, odpadów, zwierząt, artykułów szybko psujących się, kontrola zezwoleń zagranicznych, czasu pracy kierowców, zadymienia spalin, rodzaju używanego paliwa, stanu technicznego pojazdów i inne) wymusza elastyczne przydzielanie zadań inspektorom wykonującym kontrole drogowe. Również praktyki antykorupcyjne wymuszają rotację składów zespołów kontrolnych.

(dowód: akta kontroli str. 532-819, 885-893)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Łodzi był właściwie przygotowany do realizacji zadań w zakresie eliminacji ruchu pojazdów przeciążonych, w tym na obszarze miasta Łodzi. WITD planował kontrole ważeńiowe, w tym na terenie miasta Łodzi, w sposób spójny z Kierunkami działania WITD na lata 2018-2020, zatwierdzonymi przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego i liczbie określonej w Ramowych Planach Kontroli. Zarówno liczba zatrudnionych pracowników, jak i ilość posiadanego sprzętu i wyposażenia oraz liczba miejsc kontroli na terenie miasta, były wystarczające do właściwej realizacji na terenie Łodzi ciągłych kontroli w zakresie masy, nacisków osi oraz wymiarów pojazdów. W każdym roku badanego okresu kontrole ważeńiowe na terenie miasta Łodzi realizowało od 8 do 10 pracowników, posiadających wymagane kwalifikacje i uprawnienia do przeprowadzania takich kontroli. Pomimo braku wykorzystania wskazań systemu preselekcji wagowej, posiadane zasoby pozwoliły na pełną realizację przez WITD założonych planów w zakresie liczby kontroli ważeńiowych.

OBSZAR

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

Opis stanu
faktycznego

2.1. WITD podejmował działania związane z kontrolami mas, wymiarów i nacisków. Łączna liczba takich kontroli zrealizowanych w badanym okresie na terenie województwa łódzkiego wyniosła łącznie 3.935 (w tym: 1.706 w 2018 r., 1.757 w 2019 r. oraz 472 w I kwartale 2020 r.), co stanowiło odpowiednio: 106,5%, 117,6% i 33,6% liczby kontroli ważeńiowych zaplanowanych na dany rok w Ramowych

Planach Kontroli²¹ oraz 12,4%, 12,6% i 8,1% łącznej liczby kontroli zrealizowanych w poszczególnych latach²².

Spośród przeprowadzonych kontroli ważeńiowych, łącznie 3.224 kontrole (1.496 kontroli w 2018 r., 1.438 w 2019 r. i 290 w I kwartale 2020 r.) dotyczyły pojazdów o dmc powyżej 3,5 t, zaś 709 kontroli (odpowiednio: 210, 317 i 182) pojazdów o dmc do 3,5 t.

Skuteczność kontroli ważeńiowych²³ wyniosła: 14,77% w 2018 r., 20,32% w 2019 r. i 41,53% w I kwartale 2020 r. Liczony dla 2019 r. wskaźnik skuteczności decyzji administracyjnych wyniósł 6,19%, a wskaźnik skuteczności nałożonych mandatów 84,54%.

Jak wyjaśnił Wojewódzki Inspektor, na poziom wskaźnika skuteczności ważenia, wynoszący od 4,48% do 15,86%, ma wpływ duża ilość przeprowadzonych kontroli ważenia pojazdów o dmc powyżej 3,5 tony.

(dowód: akta kontroli str. 420-433, 885-893)

2.2. W wyniku kontroli ważeńiowych przeprowadzonych na terenie województwa, WITD wydał w badanym okresie:

- 158 decyzji administracyjnych²⁴ dotyczących pojazdów nienormatywnych o dmc powyżej 3,5 t, na mocy których nałożono kary pieniężne na łączną kwotę 853 tys. zł, z tego 85 decyzji na łączną kwotę 373,5 tys. zł wydanych zostało w wyniku kontroli przeprowadzonej w tym samym roku²⁵;
- 598 mandatów karnych²⁶ na łączną kwotę 146,4 tys. zł, dotyczących pojazdów przeciążonych o dmc do 3,5 t.

W przypadku pojazdów przeciążonych poruszających się po Łodzi, łączna kwota wymierzonych przez WITD kar wyniosła 331,5 tys. zł, w tym 254 tys. zł w wyniku wydanych 43 decyzji administracyjnych²⁷ oraz 77,5 tys. zł w wyniku nałożonych 352 mandatów karnych²⁸.

(dowód: akta kontroli str. 423-442)

W 45 przypadkach ukarani złożyli odwołania od wydanych w badanym okresie decyzji administracyjnych²⁹, w tym 12 odwołań dotyczyło decyzji³⁰ za przejazd pojazdem przeciążonym poruszającym się po terenie Łodzi. W złożonych odwołaniach wskazywano m.in. na:

- brak wpływu na załadunek dokonany zgodnie z Dyrektywą 96/53/WE,
- wyrok TSUE z 21.03.2019 r. w sprawie C-127/17,
- błędną kwalifikację prawną naruszenia,
- naruszenie przepisów procedury administracyjnej,

²¹ W Ramowych Planach Kontroli dla WITD zaplanowano realizację 1.602 kontroli ważeńiowych w 2018 r., 1.494 w 2019 r. i 1.406 w 2020 r.

²² Łączna liczba zrealizowanych kontroli ważeńiowych wyniosła: 13.753 w 2018 r., 13.990 w 2019 r. oraz 3.200 w I kwartale 2020 r. i stanowiła odpowiednio: 103,03%, 112,35% i 27,31% planu na poszczególne lata.

²³ W 2018 r. wskaźnik skuteczności kontroli wagowych WITD mierzony był liczbą wydanych decyzji administracyjnych do całkowitej liczby przeprowadzonych kontroli, w 2019 r. wskaźnik skuteczności kontroli wagowych WITD mierzony był łączną liczbą wydanych decyzji administracyjnych i mandatów karnych na kierujących do całkowitej liczby przeprowadzonych kontroli.

²⁴ Z tego: 66 decyzji na kwotę 224.500 zł w 2018 r., 53 na kwotę 347.000 zł w 2019 r. i 39 na kwotę 281.500 zł w I kwartale 2020 r.

²⁵ Z tego: 48 decyzji na 145 tys. zł w 2018 r., 35 decyzji na 221,5 tys. zł w 2019 r. i 2 decyzje na kwotę 7 tys. zł w I kwartale 2020 r.

²⁶ Z tego: 183 mandatów na łączną kwotę 46.010 zł w 2018 r., 268 na kwotę 67.400 zł w 2019 r. i 147 na kwotę 32.940 zł w I kwartale 2020 r.

²⁷ Liczba decyzji wydanych w wyniku kontroli przeprowadzonych na terenie miasta stanowiła 27,2% łącznej liczby decyzji wydanych w wyniku kontroli ważeńiowych w województwie.

²⁸ Liczba mandatów wystawionych w wyniku kontroli przeprowadzonych na terenie miasta stanowiła 58,9% liczby mandatów karnych wystawionych w wyniku kontroli ważeńiowych w województwie.

²⁹ Spośród łącznej liczby, odwołań 6 dotyczyło decyzji wydanych w wyniku kontroli przeprowadzonych przed 2018 r.

³⁰ W tym 3 odwołania dotyczyły decyzji wydanych w wyniku kontroli przeprowadzonych przed 2018 r.

- naruszenie przepisów prawa materialnego poprzez niewłaściwe zastosowanie przepisów PRD,
- zwiększenie tonażu po namoknięciu ładunku,
- brak możliwości skorzystania z innej drogi dojazdu do miejsca rozładunku,
- brak wiedzy kierowcy, że załadowany towar przekroczy dmc.

Do dnia 22 maja 2020 r. organ wyższej instancji (GITD) po rozpatrzeniu wydał pięć decyzji o utrzymaniu w mocy zaskarżonych decyzji. W siedmiu przypadkach sprawy administracyjne są w toku, a w jednym przypadku skarżący wniósł skargę od decyzji organu odwoławczego do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego.

(dowód: akta kontroli str. 443-449)

2.3. Łączna kwota niezapłaconych kar pieniężnych za przejazdy pojazdów przeciążonych w województwie łódzkim, nałożonych w wyniku wydanych w badanym okresie decyzji administracyjnych, wynosiła: 55,5 tys. zł na dzień 31 grudnia 2018 r., 125 tys. zł na dzień 31 grudnia 2019 r. oraz 188 tys. zł na 31 marca 2020 r. W ramach ww. kwot, niezapłacone kary za przejazdy pojazdów przeciążonych w granicach Łodzi wynosiły odpowiednio 10,5 tys. zł, 44 tys. zł i 90,5 tys. zł.

W wyniku podejmowanych przez WITD działań windykacyjnych, do dnia 18 maja 2020 r. zaległości te zmniejszyły się do kwoty 29,5 tys. zł³¹.

(dowód: akta kontroli str. 423-442)

Analiza trzech³² losowo wybranych decyzji administracyjnych wydanych w badanym okresie, na mocy których nałożono karę pieniężną na łączną kwotę 31,5 tys. zł³³, za przejazd pojazdami przeciążonymi w mieście Łodzi, wykazała, że:

- wszystkie badane decyzje zawierały elementy określone w art. 107 §1 Kpa;
- WITD wystawił tytuł wykonawczy na kwotę 15 tys. zł³⁴;
- w jednym przypadku została wydana decyzja o rozłożeniu zaległości w kwocie 15 tys. zł³⁵ na raty. Postępowanie w tym przedmiocie zostało przeprowadzone zgodnie z zasadami określonymi w treści art. 189 Kpa;
- w przypadku decyzji wydanej w dniu 28 lutego 2018 r.³⁶, pierwsze upomnienie dotyczące zaległości na kwotę 1,5 tys. zł zostało wystawione w dniu 9 czerwca 2020 r.;
- do dnia 5 czerwca 2020 r. zostały zapłacone kary pieniężne na łączną kwotę 24 tys. zł, tj. 76,2% łącznej kwoty kar nałożonych badanymi decyzjami.

(dowód: akta kontroli str. 450-531)

2.4. Plany kontroli każdorazowo obejmowały okresy dwóch tygodni (tj. od 14 do 16 dni kalendarzowych) i zatwierdzane były przez Wojewódzkiego Inspektora.

Analiza sporządzonych w badanym okresie siedmiu losowo wybranych planów kontroli³⁷ wykazała, że uwzględniały one założenia Kierunków działań WITD. Ujęto w nich wszystkie rodzaje kontroli planowanych do realizacji na terenie województwa łódzkiego przez wszystkich inspektorów WITD, w tym kontrole ważeńiowe na terenie Łodzi. Plany aktualizowane były z uwzględnieniem absencji poszczególnych

³¹ W kwocie tej zaległości w wysokości 7 tys. zł dotyczyły decyzji wydanej w 2018 r., 7,5 tys. zł – wydanych w 2019 r. i 15 tys. zł – wydanych w 2020 r.

³² Analizie poddano decyzje o nałożeniu kary pieniężnej: nr WITD.DI.W.0152.V0120/1/18 z 28 lutego 2018 r. na kwotę 1,5 tys. zł, nr WITD.DI.W.0152.V0136/3/19 z 17 maja 2019 r. na kwotę 15 tys. zł i nr WITD.DI.W.0152.V0101/18/20 z 11 lutego 2020 r. na kwotę 15 tys. zł.

³³ Tj. 7% z łącznej liczby decyzji administracyjnych wydanych wobec pojazdów przeciążonych poruszających się po Łodzi (43).

³⁴ Wynikającej z decyzji nr WITD.DI.W.0152.V0101/18/20 z 11 lutego 2020 r.

³⁵ Wynikająca z decyzji nr WITD.DI.W.0152.V0136/3/19 z 17 maja 2019 r.

³⁶ Decyzja WITD.DI.W.0152.V0120/1/18 z 28 lutego 2018 r.

³⁷ Obejmujące okresy: 16-30 kwietnia 2018 r., 1-15 sierpnia 2018 r., 1-15 października 2018 r., 1-15 marca 2019 r., 16-31 lipca 2019 r., 16-31 października 2019 r. oraz 16-29 lutego 2020 r.,

inspektorów. Do realizacji poszczególnych zadań wyznaczano zespoły liczące od dwóch do trzech pracowników. Każdemu zespołowi przypisano numer rejestracyjny samochodu służbowego, określone miejsce lub obszar do kontroli oraz wyznaczano godziny pracy. Planami objęto oba zlokalizowane w Łodzi miejsca kontroli wyposażone w wagi stacjonarne. Pracę planowano głównie w godzinach 6-14 dla punktów stacjonarnych (w tym na terenie Łodzi) oraz 7-15 dla zespołów wyposażonych w wagi przenośne (poza Łodzią). Sporadycznie planowano inne godziny pracy: np. 4-12 (w dniach 7, 9 i 14 sierpnia 2018 r.) dla zespołów w punkcie kontroli 05PK 02 przy Al. Włókniarzy.

Kontrole ważeń na terenie województwa przeprowadzane były średnio w ciągu 8 dni³⁸, w tym na terenie miasta Łodzi średnio w ciągu 6 dni³⁹ w każdym z dwutygodniowych okresów objętych badanymi planami.

(dowód: akta kontroli str. 532-819)

Jak wyjaśnił Wojewódzki Inspektor, o wyborze miejsca do kontroli decyduje bezpośredni przełożony inspektora w oparciu o Ramowy Plan Kontroli oraz inne czynniki (np. skargi, akcje kontrolne, współdziałanie z innymi służbami). Wybór miejsc w dużej mierze jest uzależniony od położenia samego punktu kontroli w kontekście rodzajów kontrolowanych regulacji oraz stopnia realizacji Ramowego Planu Kontroli. Prowadzenie kontroli pojazdów w zakresie mas, nacisków osi i wymiarów odbywa się zarówno poprzez typowanie pojazdów z łańcucha poruszającego się przy punkcie kontroli jak również poprzez typowanie mobilne (w ruchu). W działaniach tych wykorzystuje się wiedzę i doświadczenie zawodowe inspektorów. Inspektorzy na podstawie rodzaju i wyglądu pojazdu, dokumentów przewozowych oraz przewożonego ładunku są w stanie wytypować pojazd, który jest nienormatywny.

(dowód: akta kontroli str. 885-893)

W badanym okresie, wspólnie z Policją WITD przeprowadził w Łodzi jedną akcję w zakresie kontroli masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów (w dniu 17 kwietnia 2018 r.). Skontrolowano 10 pojazdów o dmc powyżej 3,5 t oraz 7 pojazdów o dmc do 3,5 t. W wyniku kontroli, siedmiu kierowców pojazdów o dmc poniżej 3,5 t ukarano mandatami karnymi na łączną kwotę 2,2 tys. zł, a w wyniku kontroli pojazdów o dmc powyżej 3,5 t wydano trzy decyzje administracyjne za naruszenie przepisów PRD (dot. masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów) na łączną kwotę 1,5 tys. zł oraz dwie – za naruszenie przepisów UTD na łączną kwotę 1,25 tys. zł.

Ponadto, w dniu 31 października 2019 r. WITD przeprowadził akcyjną kontrolę ważeń, którą na terenie miasta Łodzi objęto 15 pojazdów. W wyniku tych kontroli WITD nałożył cztery mandaty karne na łączną kwotę 0,9 tys. zł oraz wszczął cztery postępowania w sprawie nałożenia kar.

Nie przeprowadzano kontroli ważeń wspólnie z innymi służbami czy zarządcą drogi.

(dowód: akta kontroli str. 423-433, 813-843, 875-883)

2.5. Przeprowadzone w badanym okresie kontrole ważeń na terenie Łodzi w łącznej liczbie 1.314 (549 w 2018 r., 582 w 2019 r. oraz 183 w I kwartale 2020 r.), stanowiły od 32,2% do 38,8% liczby zrealizowanych kontroli ważeń w poszczególnych latach na terenie województwa⁴⁰. Spośród ww. kontroli na obszarze Łodzi, łącznie 962 kontrole⁴¹ (73,2%) dotyczyły pojazdów o dmc powyżej

³⁸ Od 3 dni (plan na okres 1-15.10.2018) do 13 dni (plan na okres 16-31.10.2019).

³⁹ Od 2 dni (plan na okres 1-15.10.2018) do 10 dni (plan na okres 16-31.10.2019).

⁴⁰ Liczba kontroli ważeń przeprowadzonych na terenie miasta stanowiła odpowiednio: 32,2% w 2018 r., 33,1% w 2019 r. i 38,8% w I kwartale 2020 r. łącznej liczby zrealizowanych kontroli ważeń w poszczególnych latach.

⁴¹ Z czego: 407 kontroli w 2018 r., 436 w 2019 r. i 119 w I kwartale 2020 r.

3,5 t, a 352 (odpowiednio: 142, 146 i 64) dotyczyły pojazdów o dmc do 3,5 t. W ich wyniku zidentyfikowano 402 pojazdy przeciążone (odpowiednio: 163 w 2018 r., 168 w 2019 r. oraz 71 w I kwartale 2020 r.). Do przeprowadzania kontroli ważeńiowych na terenie miasta WITD wykorzystywał oba miejsca kontroli wyposażone w wagi stałe.

W żadnym przypadku nie wykorzystywano wskazań systemu preselekcji wagowej.

Wszystkie kontrole przeprowadzono z wykorzystaniem systemu CEN.

Większość kontroli (1.299, tj. 98,9%) przeprowadzono na terenie Łodzi w dni robocze, w tym głównie (1.195, tj. 90,9%) w godzinach 8-16. W dniach wolnych od pracy przeprowadzono 15 kontroli (wszystkie w 2020 r.), a 119 kontroli w godzinach 16-8.

Jak wynika z wyjaśnień Wojewódzkiego Inspektora, WITD najczęściej prowadził kontrole w godzinach największego natężenia ruchu drogowego, a wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszar miasta spowodowało, że działania kontrolne ukierunkowane na kontrolę mas pojazdów w porach nocnych stały się mniej efektywne w zakresie typowania pojazdów do kontroli ze względu na niewielki ruch.

(dowód: akta kontroli str. 412-432, 436, 885-893)

Po ogłoszeniu wyroku TSUE z dnia 21 marca 2019 r. w sprawie C-127/17⁴², WITD nie zaniechał przeprowadzania na terenie miasta Łodzi kontroli ważeńiowych pojazdów o dmc powyżej 3,5 t oraz pojazdów, których nacisk na pojedynczą oś napędową przekracza 11,5 t.

(dowód: akta kontroli str. 885-893)

Analiza dokumentacji WITD dotyczącej przebiegu kontroli ważeńiowych na terenie miasta Łodzi w dniach 17 kwietnia 2018 r. i 24 stycznia 2020 r. wykazała, że w tych dniach:

- inspektorzy WITD przeprowadzili łącznie 26 kontroli ważeńiowych⁴³, którymi objęli 18 pojazdów⁴⁴ o dmc powyżej 3,5 t i osiem pojazdów⁴⁵ o dmc do 3,5 t;
- przeciążenia zidentyfikowano łącznie w przypadku 11 pojazdów⁴⁶, z tego:
 - w przypadku ośmiu pojazdów o dmc poniżej 3,5 t⁴⁷ przeciążenia wynosiły od 0,1 t do 2,25 t. Kierowców ukarano mandatami karnymi na łączną kwotę 2,3 tys. zł i nakazano rozładunek;
 - w przypadku trzech pojazdów o dmc powyżej 3,5 t⁴⁸ stwierdzone przeciążenia wynosiły:
 - przekroczenie o 1,4 t nacisku na oś podwójną napędową przy braku zezwolenia kat. VII;
 - przekroczenie o 0,04 t nacisku na grupę osi, z których jedna jest osią napędową, a druga nienapędową przy braku zezwolenia kat. I;
 - przekroczenie o 0,58 t nacisku na jedną z osi;

Wobec stwierdzenia ww. przeciążeń wszczęto postępowania administracyjne i wydano 5 decyzji⁴⁹ w sprawie nałożenia na przewoźników i załadowców kar pieniężnych w łącznej kwocie 2,5 tys. zł za naruszenie zakazu przewozu pojazdem nienormalnym ładunków innych niż ładunek

⁴²<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=212012&pageIndex=0&doclang=pl&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=5100206>

⁴³ W tym 17 podczas kontroli 17.04.2018 r. i 9 podczas kontroli 24.01.2020 r.

⁴⁴ Odpowiednio 10 podczas kontroli 17.04.2018 r. i 8 podczas kontroli 24.01.2020 r.

⁴⁵ Z tego 7 podczas kontroli 17.07.2018 r. i 1 podczas kontroli 24.01.2020 r.

⁴⁶ Odpowiednio 9 podczas kontroli 17.04.2018 r. i 2 podczas kontroli 24.01.2020 r.

⁴⁷ W tym 7 podczas kontroli 17.04.2018 r. i 1 podczas kontroli 24.01.2020 r.

⁴⁸ W tym 2 podczas kontroli 17.04.2018 r. i 1 podczas kontroli 24.01.2020 r.

⁴⁹ Decyzje: WITD.DI.W.0152.V0120/3/18 z 19.06.2018 r., WITD.DI.W.0152.V0120/5/18 z 5.07.2018 r.; WITD.DI.W.0152.V0114/2/18 z 7.06.2018 r., WITD.DI.W.0152.V0101/45/20 z 28.05.2020 r. i WITD.DI.W.0152.V0101/46/20 z 28.05.2020 r.

- niepodzielny, z wyłączeniem pojazdów nienormatywnych uprawnionych do poruszania się na podstawie zezwoleń kat. I lub kat. II;
- dodatkowo, na podstawie art. 74 ust 1 i art. 89 ust 1 UTD, inspektorzy WITD przeprowadzili 9 kontroli drogowych⁵⁰, dotyczących m.in. stanu technicznego pojazdu i czasu pracy kierowcy. Nieprawidłowości stwierdzono w wyniku jednej z nich. Dotyczyły one:
 - przekroczenia maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy o czas powyżej 15 minut do 30 minut oraz za każde następne rozpoczęte 30 minut (art. 92 ust. 1 i 2 UTD, w zw. z art. 31 b ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowcy⁵¹);
 - umieszczenia na pojeździe ładunku w sposób powodujący przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej lub dopuszczalnej ładowności pojazdu (art. 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń⁵², w zw. z art. 61 ust. 1 PRD),
 - skrócenia dziennego czasu odpoczynku o czas powyżej 15 minut do jednej godziny oraz za każdą następną rozpoczętą godzinę (art. 92 ust. 1 i 2 UTD w zw. z art. 31c ust. 1 oraz art. 14 ust. 1 i 2 ustawy o czasie pracy kierowcy);

W wyniku stwierdzonych naruszeń kierowcę ukarano trzema mandatami karnymi na łączną kwotę 350 zł.

(dowód: akta kontroli str. 820-842)

Systemy preselekcji zlokalizowane zostały w takiej odległości od punktów ważenia, która pozwala kierowcom na ich ominięcie. Wyniki analizy mapy Łodzi⁵³ wskazują, że z ul. Zgierskiej kierowca ma możliwość jazdy w lewo ulicą Sikorskiego w stronę Łągiewnik lub na wprost Zgierską, a tym samym może ominąć punkt ważenia zlokalizowany na Al. Włókniarzy, zaś w przypadku systemu preselekcji przy ul. Pabianickiej, dotarcie do punktu ważenia przy ul. Papierniczej wymaga pokonania ok. 10 kilometrów przez miasto.

Dyrektor ZDiT poinformował, że wdrażając System Ważenia Pojazdów ZDiT posiadał ograniczone możliwości w zakresie dysponowania gruntami pod budowę stacjonarnych wag dynamicznych, których specyfika wymaga konkretnych wymiarów, a także dodatkowych stanowisk do rozładunku, przechowania materiałów, zadaszeń itp.

(dowód: akta kontroli str. 901-912)

2.6. Poza zawartym w dniu 29 marca 2012 r porozumieniem, o którym mowa w pkt 1.4 niniejszego wystąpienia, i na podstawie którego WITD korzystał z systemów preselekcji i wag stacjonarnych, WITD nie formalizował zasad współpracy z zarządcą drogi.

Jak wynika z wyjaśnień Wojewódzkiego Inspektora oraz informacji Dyrektora ZDiT, pracownicy WITD pozostają z pracownikami ZDiT w ciągłym, bezpośrednim kontakcie mailowym i telefonicznym, m.in. w przypadkach dotyczących:

- remontów, bieżącego utrzymania i modernizacji stacjonarnych stanowisk do ważenia pojazdów,
- konsultacji w zakresie miejsc przeznaczonych do kontroli pojazdów (w tym w przypadku planowanych inwestycji).

Wojewódzki Inspektor wyjaśnił, że kontakty w formie elektronicznej i osobistej były skuteczne i wystarczające do realizacji celów i zamierzeń.

⁵⁰ Odpowiednio 6 kontroli drogowych w dniu 17.04.2018 r. i 3 w dniu 24.01.2020 r.

⁵¹ Dz. U. z 2019 r. poz. 1412.

⁵² Dz.U. z 2019 r. poz. 821.

⁵³<https://www.google.com/maps/place/%C5%81%C3%B3d%C5%BA/@51.7732471,19.3405081,11z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x471bcb24754556af:0xcb7cae639b21dbac18m2!3d51.7592485!4d19.4559833>

(dowód: akta kontroli str. 2-9, 901-912)

W ramach współpracy WITD z zarządcą drogi, w wyniku przekazywanych przez ZDiT sygnałów, Inspektorat przeprowadził kontrole na wskazanych obszarach miasta. W badanym okresie WITD otrzymał od zarządcy dróg miejskich osiem zgłoszeń⁵⁴, które zweryfikował w wyniku przeglądów patrolowych oraz kontroli, zakończonych m.in. nałożeniem 16 mandatów karnych na kierowców nieprzestrzegających znaków B-5 i B-18⁵⁵.

(dowód: akta kontroli str. 844-874)

W wykonaniu uchwały Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Łodzi⁵⁶, pismem z 26 kwietnia 2019 r.⁵⁷ Inspektor Wojewódzki wystąpił do Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi o podjęcie działań inwestycyjnych w celu utworzenia miejsc do kontroli pojazdów ciężarowych, zapewniających należyty poziom bezpieczeństwa, w ośmiu lokalizacjach na drogach klasy A i S w województwie łódzkim, w tym na odcinku pomiędzy węzłami Łódź Północ i Łódź Południe autostrady A1 w obu kierunkach. Wnioskowana zmiana organizacji ruchu na tych drogach na odcinkach przed wyznaczonym miejscem kontrolnym miała obejmować możliwość włączania i wyłączania znaków zmiennej treści ostrzegające o kontroli, ograniczających prędkość oraz nakazujących zjazd pojazdów o dmc powyżej 3,5 t na miejsce kontroli. W piśmie podano, że miejscom kontroli pojazdów winna towarzyszyć infrastruktura preselekcji wagowej oraz wagi stacjonarne lub co najmniej miejsca do ważenia pojazdów wagami przenośnymi. Przy piśmie WITD przekazał do GDDKiA opracowane w ramach prac zespołu ds. miejsc do kontroli działającego przy Wydziale Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego Łódzkiego Urzędu Wojewódzkiego wymagania w zakresie stacjonarnych wag do ważenia pojazdów oraz dostosowania istniejących miejsc do ważenia do nowego typu wagi, które WITD ma otrzymać w czerwcu br. wraz z nowymi pojazdami kontrolnymi typu furgon w ramach projektu *Wzmocnienie Potencjału Inspekcji Transportu Drogowego*. Do dnia 3 czerwca 2020 r. WITD nie otrzymał odpowiedzi od w powyższej sprawie, a GDDKiA Oddział w Łodzi - za wyjątkiem wspólnej z przedstawicielami WITD lustracji miejsc do przebudowy - nie podjął żadnych działań w tym kierunku.

(dowód: akta kontroli str. 280-307, 885-893)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. WITD, w przypadku jednego dłużnika (na trzy przypadki objęte badaniem⁵⁸), nie prowadził działań windykacyjnych w celu wyegzekwowania zaległości na kwotę 1,5 tys. zł wynikającej z decyzji WITD.DI.W.0152.V0120/1/18 z 28 lutego 2018 r., przez okres 23 miesięcy, liczony od daty zwrotu akt przez UMŁ do dnia 9 czerwca 2010 r. (data wystawienia upomnienia). Powyższe działanie było sprzeczne z art. 6 § 1 ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu

⁵⁴ z czego dwa w 2018 r. (dotyczące ruchu pojazdów ciężarowych na ul. Liściastej i ul. Krakowskiej w Łodzi), cztery w 2019 r. (dotyczące ruchu pojazdów ciężarowych w obrębie ulic: Ideowej, Śląskiej, Krakowskiej i Feliksińskiej w Łodzi) i dwa w I kwartale 2020 r. (oba dotyczące ruchu pojazdów ciężarowych w obrębie ulicy Tomaszowskiej w Łodzi).

⁵⁵ Znak B- 5 „Zakaz wjazdu samochodów ciężarowych” i znak B-18 „Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t”.

⁵⁶ Uchwała Nr 31/2019 Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Łodzi z dnia 27 czerwca 2019 r. w sprawie poparcia inicjatywy Łódzkiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego w zakresie lokalizacji i organizacji bezpiecznych miejsc kontroli na autostradach i drogach ekspresowych.

⁵⁷ Pismo znak WI-LD.8112.43.2018.V0101.4994, wystosowane w nawiązaniu do wcześniejsze korespondencji: WI-LD.8112.196.2017.V0101.10738 z 29 listopada 2017 r. i WI-LD.8112.43.2018.V0101.2306 z 8 marca 2018 r.

⁵⁸ Analiza działań windykacyjnych prowadzonych przez WITD wobec trzech wybranych dłużników posiadających na dzień 18 maja 2020 r. zaległości w łącznej kwocie 31,5 tys. zł.

egzekucyjnym w administracji⁵⁹, zgodnie z którym w razie uchylania się zobowiązanego od wykonania obowiązku wierzyciel powinien podjąć czynności zmierzające do zastosowania środków egzekucyjnych. Ponadto, zgodnie z art. 1a pkt 132 i art. 5 § 1 pkt 1 tej ustawy podmiotem uprawnionym do żądania wykonania obowiązku o charakterze pieniężnym, nałożonego decyzją administracyjną, jest właściwy do orzekania organ pierwszej instancji. Z przywołanego przepisu jednoznacznie wynika, że w razie uchylania się przez zobowiązanego od wykonania ciężącego na nim obowiązku, wierzyciel ma prawny obowiązek podjęcia wszelkich czynności służących wykonaniu ustalonego obowiązku.

Zgodnie z dyspozycją Dyrektora Wydziału Finansowego w Departamencie Finansów Publicznych Urzędu Miasta Łodzi⁶⁰, w treści decyzji wskazano numer konta Urzędu Miasta Łodzi, na który miała zostać wpłacona kara wymierzona decyzją.

W dniu 13.07.2018 r.⁶¹ Urząd Miasta Łodzi zwrócił do WITD akta m.in. tej sprawy do dalszego prowadzenia, uzasadniając zwrot kompetencjami organów Inspekcji Transportu Drogowego zapisanymi w art. 56 ust. 1 pkt 2 UTD oraz obowiązującym od 1 czerwca 2017 r. przepisem art. 189k Kpa.

Dopiero w dniu 21 maja 2020 r. (tj. w trakcie kontroli NIK) odpowiedzialny za prowadzenie windykacji pracownik WITD wystąpił do Wydziału Finansowego Urzędu Miasta Łodzi o udzielenie informacji w sprawie płatności kar pieniężnych, w tym kary nałożonej badaną decyzją, a w dniu 9 czerwca wystawił upomnienie.

Jak wyjaśnił Wojewódzki Inspektor, powyższa zwłoka w podjęciu działań windykacyjnych spowodowana była zmianami prawa dotyczącymi gromadzonych i przekazywanych przez WITD dochodów, długotrwałą procedurą weryfikacji dokumentów i zapisów w pozabilansowej ewidencji księgowej, a także długotrwałymi nieobecnościami pracownika prowadzącego m.in. sprawy egzekucyjne.

(dowód: akta kontroli str. 450-531, 894-900)

2. Dwa, z sześciu objętych badaniem, postępowania administracyjne w sprawie wydania decyzji o nałożeniu na podstawie art. 140aa PRD kary pieniężnej za poruszania się pojazdem nienormatywnym po terenie miasta Łodzi bez zezwolenia, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1 PRD, lub niezgodnie z warunkami określonymi dla tego zezwolenia, prowadzone były z naruszeniem art. 35 Kpa.

W wypadku postępowań zakończonych decyzjami:

- WITD.DI.W.0152.V0136/3/19 z 17 maja 2019 r., zawiadomienie o stwierdzonym dodatkowym naruszeniu zakazu przewozu pojazdem nienormatywnym ładunków innych niż ładunek niepodzielny, z wyłączeniem pojazdów nienormatywnych uprawnionych do poruszania się na podstawie zezwoleń kategorii I lub kategorii II, skierowano do przedsiębiorcy w dniu 28 maja 2018 r., tj. po upływie 135 dni od daty doręczenia zawiadomienia o zakończeniu postępowania dowodowego (13 listopada 2018 r.),
- WITD.DI.W.0152.V0101/18/20 z 11 lutego 2020 r., zawiadomienie w ww. przedmiocie skierowano do przedsiębiorcy w dniu 28 maja 2019 r., tj. po upływie 70 dni od daty doręczenia zawiadomienia o wszczęciu z urzędu

⁵⁹ Dz. U. z 2019 poz. 1438, ze zm.

⁶⁰ Pismo DFP-Fn-X.1511.1.2016 z 29.01.2016 r.

⁶¹ Przy piśmie DFP-FN-VII-3222.172.2018 z dnia 9.07.2018 r. (wpływ 13.07.2018 r.).

postępowania administracyjnego w zakresie naruszenia przepisów PRD (19 marca 2019 r.), a zawiadomienie o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie skierował do przedsiębiorcy w dniu 8 stycznia 2020 r., tj. po upływie 219 dni od daty doręczenia wcześniejszego zawiadomienia z 29 maja 2019 r. (3 czerwca 2019 r.),

Ponadto, wbrew obowiązкови określoneму w art. 36 § 1 Kpa, do stron (przedsiębiorców lub przewoźników) nie skierowano zawiadomień o niezafatwieniu sprawy w terminie z podaniem przyczyn zwłoki, nowego terminu załatwienia sprawy wraz z pouczeniem o prawie do wniesienia ponaglenia.

Jak wyjaśnił Wojewódzki Inspektor, w przypadkach przyczyną przekroczenia było zaniedbanie obowiązku terminowego zakończenia postępowania administracyjnego przez osobę je prowadzącą, co zostało ujawnione w wyniku działań nadzorczych, a odpowiedzialny za ich prowadzenie inspektor został ukarany karą upomnienia.

(dowód: akta kontroli str. 450-531, 820-842, 894-900)

OCENA CZĄSTKOWA

W ocenie NIK, WITD podejmował właściwe działania w zakresie eliminacji ruchu pojazdów przeciążonych w mieście.

Plany kontroli sporządzane były w sposób określony w § 6 Zarządzenia w sprawie zasad planowania, prowadzenia oraz dokumentowania kontroli⁶² i uwzględniały prowadzenie kontroli ważeńiowych w Łodzi. Zrealizowane w badanym okresie kontrole ważeńiowe na terenie Łodzi w łącznej liczbie 1.314, stanowiły od 32,2% do 38,8% liczby zrealizowanych kontroli ważeńiowych w poszczególnych latach i obejmowały zarówno pojazdy o dmc do 3,5 t, jak i powyżej tej wartości. Do przeprowadzania kontroli ważeńiowych na terenie miasta, WITD wykorzystywał oba miejsca kontroli wyposażone w wagi stałe.

Prowadzone kontrole były skuteczne - w ich wyniku zidentyfikowano 402 pojazdy przeciążone a łączna kwota wymierzonych przez WITD kar za przejazdy przeciążonych poruszających się po Łodzi wyniosła 331,5 tys. zł, w tym 254 tys. zł zostało nałożonych w wyniku wydanych 43 decyzji administracyjnych oraz 77,5 tys. zł w wyniku nałożonych 352 mandatów karnych. W wyniku podjętych przez WITD działań windykacyjnych, do dnia 18 maja 2020 r. zaległości z tytułu niezapłaconych kar pieniężnych za przejazdy pojazdów przeciążonych po mieście zmniejszyły się do kwoty 29,5 tys. zł. Kontrola działań windykacyjnych prowadzonych przez WITD wobec trzech wybranych dłużników wykazała jednak, że windykację zaległości na kwotę 1,5 tys. zł prowadzono z opóźnieniem w stosunku do daty zakończenia postępowania administracyjnego w przedmiocie nałożenia kary oraz otrzymania przez WITD aktu prowadzonej sprawy. Ponadto kontrola wykazała przypadki prowadzenia postępowań administracyjnych w sprawie wydania decyzji o nałożeniu kary pieniężnej za poruszanie się pojazdem nienormatywnym po terenie miasta Łodzi bez zezwolenia, z przekroczeniem terminów określonych w art. 35 Kpa oraz nieinformowanie podmiotów o niezafatwieniu sprawy w terminie zgodnie z art. 36 Kpa.

Prowadzona w badanym okresie współpraca WITD z zarządcą dróg miejskich była efektywna. W wyniku przekazywanych przez ZDiT sygnałów, WITD przeprowadzał kontrole na wskazanych obszarach miasta.

⁶² Zarządzenie 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 Drogowego (Dz. Urz. GITD z 2014 r. poz.14 ze zm.).

IV. Wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następujące wnioski:

Wnioski

- 1) Rzetelnie i terminowo prowadzić windykację zaległości wynikających z nałożonych decyzji o nałożeniu kary pieniężnej za poruszania się pojazdem nienormatywnym,
- 2) Prowadzić postępowania administracyjne w sprawie wydania decyzji o nałożeniu kary pieniężnej za poruszania się pojazdem nienormatywnym, w terminach określonych w Kpa.

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 Najwyższej Izby Kontroli w Łodzi. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61 b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Łódź, 25 czerwca 2020 r.

Kontroler
Agnieszka Tomalska
Główny specjalista k.p.


.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Łodzi

Dyrektor
Przemysław Szewczyk

DYREKTOR DELEGATURY
Najwyższej Izby Kontroli w Łodzi
z up.

.....
Grażyna Tuzikiewicz-Gnitecka
wicedyrektor
Podpis

