



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Rzeszowie

LRZ.410.006.02.2020

Pan Jarosław Skolik
Podkarpacki Wojewódzki Inspektor
Transportu Drogowego
Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego
w Rzeszowie
ul. Hanasiewicza 21
35-103 Rzeszów

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Rzeszowie
ul. Kraszewskiego 8, 35-016 Rzeszów
T +48 17 780 23 00, F +48 17 780 23 06
lrz@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Rzeszowie (WITD), ul. Hanasiewicza 21, 35-103 Rzeszów
Kierownik jednostki kontrolowanej	Jarosław Skolik, Podkarpacki Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego (Inspektor Wojewódzki), powołany na stanowisko z dniem 18 marca 2019 r. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnił Jerzy Mika, w okresie od dnia 6 maja 2016 r. do dnia 15 marca 2019 r. (akta kontroli str.1-3)
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	Od dnia 1 stycznia 2018 r. do dnia 19 czerwca 2020 r.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art.2 ust.1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Rzeszowie
Kontroler	Wojciech Ostrowski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LRZ/63/2020 z dnia 21 kwietnia 2020 r. (akta kontroli str.4-5)

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA	W okresie objętym kontrolą WITD realizował na terenie województwa podkarpackiego zadania z zakresu przeciwdziałania procesowi degradacji dróg poprzez m.in. kontrole masy całkowitej, nacisków osi oraz wymiarów pojazdów ciężarowych. Zadania te ujmowane były w <i>Kierunkach działania WITD</i> ³ oraz w planach kontroli. Poziom zatrudnienia inspektorów Wydziału Inspekcji, ich kwalifikacje oraz wyposażenie sprzętowe (wagi, pojazdy) były wystarczające do skutecznego prowadzenia kontroli ważeńowych. Na terenach zurbanizowanych kontrole takie przeprowadzane były w 4 miastach. Analiza kontroli w Stalowej Woli wykazała ich skuteczność, również w wymiarze finansowym. Krytycznie ocenić należy natomiast brak w Rzeszowie miejsc kontroli niezbędnych do ważenia pojazdów przy wykorzystaniu funkcjonujących w mieście systemów preselekcji wagowej, co uniemożliwiało WITD zapobieganie przejazdowi samochodów
---------------------	--

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

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

³ Dokumenty opracowane na podstawie przepisów Zarządzenia Nr 10/2017 Głównego Inspektora Transportu Drogowego z dnia 9 lutego 2017 r. w sprawie zasad i trybu opracowania *Kierunków działania Inspekcji Transportu Drogowego, Ramowego Planu Kontroli Inspekcji Transportu Drogowego oraz Kierunków działania Wojewódzkich Inspektoratów Transportu Drogowego* (Dz. Urz. GITD z 2017 r. poz. 10).

przeciążonych tj. pojazdów, w przypadku których została przekroczona dopuszczalna masa całkowita lub dopuszczalny nacisk na osie. WITD uczestniczył w uzgodnieniach lokalizacji miejsc kontroli na terenie miasta, posiadał także dostęp do systemów preselekcyjnych. Za budowę miejsc kontroli w mieście odpowiadał natomiast zarządca dróg tj. Miejski Zarząd Dróg w Rzeszowie.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej⁴ kontrolowanej działalności

OBSZAR

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

Opis stanu faktycznego

1. W WITD nie tworzono wewnętrznych procedur prowadzenia kontroli masy całkowitej, nacisków osi oraz wymiarów pojazdów. Zadania kontrolne w tym zakresie prowadzone były na podstawie wytycznych zawartych w zarządzeniu Nr 28/2014 Głównego Inspektora Transportu Drogowego (GITD) z dnia 17 września 2014 r. w sprawie zasad planowania, prowadzenia oraz dokumentowania kontroli przewozów drogowych przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego⁵.

W regulaminie organizacyjnym jednostki⁶ określono, iż opracowywanie projektów harmonogramów kontroli, prowadzenie kontroli ruchu pojazdów przeciążonych i postępowań administracyjnych w związku z przeprowadzonymi kontrolami, wydawanie stosownych decyzji, postanowień oraz zawiadomień należało do kompetencji Wydziału Inspekcji (w strukturze którego funkcjonowały Oddziały w Krośnie i Jarosławiu). Analiza formalno-prawna wydawanych decyzji oraz prowadzenie postępowań odwoławczych stanowiło zadanie Wydziału Prawnego, natomiast prowadzenie postępowań egzekucyjnych - Wydziału Finansowo-Księgowego.

(akta kontroli str.6-45)

2. W Kierunkach działania WITD na rok 2018 i 2019 ujęto m.in.:

- przeciwdziałanie procesowi degradacji dróg poprzez: prowadzenie systematycznych i zintensyfikowanych kontroli mas i nacisków osi pojazdów ciężarowych, wykorzystywanie w możliwie największym stopniu miejsc kontroli wyposażonych w wagi preselekcyjne, kontrole uzyskiwania i przestrzegania przez przewoźników zezwoleń na przejazd pojazdów ponadnormatywnych, prowadzenie działań zmierzających do budowy przez zarządców dróg nowych miejsc kontroli,
- zapewnienie uczciwej konkurencji w przewozach drogowych poprzez prowadzenie kontroli pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej

⁴ 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.

⁵ Dz. Urz. GITD z dnia 18.09.2014r., poz. 14. Zarządzenie zmienione zarządzeniem Nr 5/2019 Głównego Inspektora Transportu Drogowego z dnia 11 lutego 2019r. (Dz. Urz. GITD z dnia 11.02.2019r., poz. 5)

⁶ Regulamin organizacyjny WITD stanowiący załącznik do zarządzenia Nr 15/11 Podkarpackiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego z dnia 1 września 2011r., zatwierdzony przez Wojewodę Podkarpackiego w dniu 18 października 2011r., zmieniony zarządzeniem Nr 2/2012 Podkarpackiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego z dnia 1 marca 2012r. (zatwierdzonym przez Wojewodę Podkarpackiego w dniu 19 kwietnia 2012r.) oraz zarządzeniem Nr 8/2015 Podkarpackiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego z dnia 5 listopada 2015r. (zatwierdzonym przez Wojewodę Podkarpackiego w dniu 10 listopada 2015r.).

nieprzekraczającej 3,5 tony, realizujących przewozy rzeczy z przekroczeniem dopuszczalnej ładowności.

Powyższe zapisy odnosiły się do całej sieci dróg w województwie, nie precyzowano zadań do realizacji w granicach miast, jak również szczegółowych zasad prowadzenia kontroli.

(akta kontroli str. 46-79)

3. Ramowe Plany Kontroli (RPK) na lata 2018-2020 określały m.in. liczbę ogółem kontroli ważeńiowych dla poszczególnych województw bez rozróżnienia miejsca ich wykonywania. W roku 2018 zaplanowano przeprowadzenie w województwie podkarpackim 1.513 takich kontroli, w roku 2019 – 1.513, a w roku 2020. Kantrole te w każdym roku stanowiły 12% ogółu planowanych kontroli.

Inspektor Wojewódzki nie podejmował działań (nie składał propozycji) w celu ujęcia w RPK takich kontroli na obszarze miast, gdyż jak wyjaśnił *jest to tematyka bardzo szczegółowa i nigdy nie była ujmowana w RPK, który jest planem ogólnym. Planowanie kontroli na terenach miejskich lub poza nimi odbywa się w sposób szczegółowy w planach kontroli WITD na dany miesiąc. Wszelkie wytyczne otrzymywane z GITD w sprawie RPK dotyczące ilości przeprowadzanych kontroli masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów miały charakter ogólny i nie dotyczyły konkretnie kontroli ważeńiowych na obszarze miast lub poza nimi.*

(akta kontroli str. 6-9, 80-116)

4. W okresie objętym kontrolą WITD posiadał 30 wag przenośnych do pomiarów statycznych. Użytkowanych było 18 wag (9 kompletów) SAW III, znajdujących się na wyposażeniu 8 samochodów służbowych (1 komplet wag stanowił rezerwę na wypadek awarii. Pozostałych 12 wag było wycofanych z użycia. Użytkowane wagi posiadały aktualną legalizację. Nie wystąpiły przypadki wyłączenia wag z użytkowania, mające wpływ na realizację planów kontroli. WITD nie dysponował wagami do pomiarów dynamicznych.

(akta kontroli str. 117)

Inspektor Wojewódzki wyjaśnił, iż w jego ocenie liczba posiadanych wag jest wystarczająca. Dodał ponadto, iż na przełomie czerwca i lipca 2020 r. WITD doposażony zostanie przez GITD w dodatkowe 4 komplety wag do ważenia dynamicznego.

(akta kontroli str. 118-119)

5. Na terenie właściwości miejscowej WITD zlokalizowanych było łącznie 21 miejsc kontroli masy i nacisków osi, z tego 4 w miastach: w Przemyślu (kontrola pojazdów wjeżdżających do miasta), Mielcu, Jaśle (kontrole pojazdów wjeżdżających i wyjeżdżających) oraz Stalowej Woli (miejsce wykorzystywane głównie do kontroli pojazdów zatrzymanych mobilnie na terenie miasta). W mieście Rzeszowie brak było takich miejsc kontroli.

Wszystkie miejsca kontroli mas i nacisków osi przystosowane były do kontroli za pomocą wag do pomiarów statycznych SAW będących w posiadaniu WITD w Rzeszowie.

W związku z przeprowadzanymi kontrolami ważeńiowymi WITD, korzystało z systemu CEN, z pomocą którego sporządzano protokół z kontroli oraz sporadycznie z programu IRD SAW Reader dedykowanego do obsługi wag SAW 10/C II.

(akta kontroli str. 6-9)

Inspektor Wojewódzki wyjaśnił, iż w jego ocenie liczba miejsc kontroli na terenie miast województwa podkarpackiego jest niewystarczająca. W żadnym z 4 będących w dyspozycji WITD takich miejsc nie ma możliwości skorzystania z systemu wag preselekcyjnych. System preselekcji wagowej został kilka lat temu zainstalowany na terenie miasta Rzeszowa, jednak pomimo podejmowanych przez WITD działań, do tej pory na terenie miasta nie powstało żadne miejsce kontroli mas i nacisków osi pojazdów. System preselekcji wagowej zamontowany na terenie miasta Rzeszowa nie jest z tego względu wykorzystywany przez inspektorów WITD. Przeprowadzenie kontroli na przystosowanym do tego punkcie kontrolnym jest konieczne do uzyskania wiarygodnych i miarodajnych wyników pomiarów będących podstawą do nałożenia kary na użytkownika pojazdu. Brak miejsca przystosowanego do ważenia pojazdów powoduje, iż dający duże możliwości w eliminacji z ruchu pojazdów stwarzających zagrożenie dla innych uczestników ruchu oraz samej nawierzchni dróg – nie jest praktycznie w ogóle wykorzystywany.

(akta kontroli str. 118-119)

6. W żadnym z wykazanych w pkt 5 miejsc kontroli masy i nacisków osi (na terenie miast) nie było możliwości wykorzystywania systemów preselekcji wagowej - systemy takie nie były zainstalowane w pobliżu miejsc kontroli. W Rzeszowie w okresie objętym kontrolą funkcjonowało 5 systemów preselekcji (zlokalizowanych na drogach wjazdowych do miasta), w ocenie Inspektora Wojewódzkiego bezużytecznych dla WITD z uwagi na brak miejsc kontroli w mieście (wyjaśnienia Inspektora Wojewódzkiego w kwestii przydatności tych systemów przedstawiono powyżej w pkt 5 niniejszego wystąpienia pokontrolnego). Na terenie województwa podkarpackiego WITD miał dostęp (w czasie rzeczywistym) do ogółem 8 miejsc preselekcji zlokalizowanych i wykorzystywanych do kontroli poza terenami zurbanizowanymi.

(akta kontroli str. 118-119)

7. Według stanu na dzień 19 czerwca 2020 r. w WITD zatrudnionych było 60 osób (na koniec 2018 i 2019 – 61), z tego 39 inspektorów. Kontrole drogowe realizowało 34 inspektorów, z tego 6 w Oddziale w Jarosławiu i 8 w Krośnie. Staż pracy inspektorów wynosił od 3 do 18 lat (od 3 do 5 lat – 2 osoby, od 5 do 10 lat – 6 osób i od 10 do 18 lat – 26 osób).

Wszyscy inspektorzy (z wyjątkiem kierującego Wydziałem Inspekcji) wykonywali czynności kontrolne zarówno drogowe, jak i w siedzibach przedsiębiorstw. Nie tworzone stałych zespołów do przeprowadzania kontroli w zakresie nacisków osi i mas całkowitych pojazdów. Nie zatrudniano dodatkowych pracowników do prowadzenia spraw związanych z wydawaniem decyzji administracyjnych - od lipca 2019 roku prowadzenie postępowań administracyjnych powierzono dodatkowo pracownikom Wydziału Prawnego WITD. Wszyscy inspektorzy posiadali uprawnienia do kontroli ważeńiowych - przed przyjęciem do służby odbyli półroczne szkolenia w ramach kursu specjalistycznego zakończonego egzaminem kwalifikacyjnym (tematyka szkolenia dotyczyła m.i. pojazdów nienormatywnych). Corocznie odbywali planowe szkolenia organizowane przez GITD w celu podniesienia poziomu wiedzy fachowej (tematyka szkoleń w 2018 i 2019 roku obejmowała między innymi zagadnienia z zakresu kontroli i procedury ważenia oraz przewozów nienormatywnych). Ponadto w marcu 2018 r. w siedzibie WITD odbyło się szkolenie z zakresu obsługi urządzeń do ważenia pojazdów SAW III C, które przeprowadzone zostało przez dostawcę tych urządzeń (uczestniczyło w nim 11 inspektorów). W dniach 20-24 września 2018 r. w Bydgoszczy odbyły się międzynarodowe warsztaty pn. „Ważenie dynamiczne pojazdów ciężarowych oraz manipulacje w systemach SCR – kontrola i wykrywanie”, w których uczestniczyło

dwóch inspektorów z WITD w Rzeszowie. Warsztaty zorganizowane zostały przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego, Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Bydgoszczy wspólnie z organizacją Euro Controle Route.

W listopadzie 2019 r. czterech inspektorów było uczestnikami specjalistycznego szkolenia z zakresu obsługi systemu ST CEN organizowanym przez GITD, uzyskaną na szkoleniu wiedzę przekazali pozostałym pracownikom.

(akta kontroli str. 6-9, 120-131)

Inspektor Wojewódzki wyjaśnił, iż w jego ocenie liczba inspektorów zatrudnionych w WITD jest wystarczająca dla realizacji zadań jednostki.

(akta kontroli str. 118-119)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

Liczba zatrudnionych w WITD inspektorów, ich staż i kwalifikacje oraz wyposażenie w wagi do kontroli masy i nacisku osi pojazdów były wystarczające dla prawidłowej realizacji przez jednostkę zadań z zakresu kontroli pojazdów przeciążonych.

OBSZAR

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

Opis stanu
faktycznego

1. W roku 2018 WITD zrealizował 1.390 kontroli mas, nacisków osi i wymiarów pojazdów (545 kontroli pojazdów o dmc⁷ do 3,5 tony i 178 kontroli pojazdów o dmc powyżej 3,5 tony), co stanowiło 92% planu (1.513), natomiast w roku 2019 – 1.556 kontroli (448 i 174) – 103% planu (1.513).

Skuteczność kontroli ogółem w roku 2018 wynosiła 52%⁸, z tego skuteczność nałożonych mandatów - 88%⁹, a skuteczność wydanych decyzji - 23%¹⁰. Analogicznie w roku 2019 osiągnięto wskaźniki skuteczności na poziomie 40%, 73% i 18,5%.

Inspektor Wojewódzki wyjaśnił, iż niska skuteczność decyzji administracyjnych wynikała głównie z nieprecyzyjnych systemów preselekcyjnych ważenia pojazdów oraz braku tych systemów przy większości miejsc kontroli. Przy zatrzymywaniu pojazdów w ruchu lub bezpośrednio na drodze przy miejscach kontroli, w większości przypadków nie jest możliwe wzrokowe ocenienie przez inspektora, czy pojazd będzie przeważony czy nie.

(akta kontroli str. 132)

2. Z uwagi na brak możliwości przeprowadzania kontroli masy całkowitej pojazdów i nacisków osi na terenie Rzeszowa (brak miejsc kontroli w mieście), dla zobrazowania skali i efektów działania WITD w tym zakresie, analizie poddano takie kontrole na terenie Stalowej Woli.

⁷ Dopuszczalna masa całkowita

⁸ Skuteczność liczona jako stosunek kontroli, w wyniku których nałożono mandaty i wydano decyzje do łącznej liczby kontroli.

⁹ Skuteczność liczona jako stosunek kontroli, w których nałożono mandaty karne do liczby kontroli pojazdów o dmc do 3,5 tony.

¹⁰ Skuteczność liczona jako stosunek kontroli, w których wydano decyzje do liczby kontroli pojazdów o dmc powyżej 3,5 tony.

W okresie objętym kontrolą WITD:

- wydał łącznie 375 decyzji dotyczących pojazdów przeciążonych o dmc powyżej 3,5 t (w roku 2018 - 178, w roku 2019 - 174, natomiast w I kwartale roku 2020 - 23), z tego w wyniku kontroli na terenie Stalowej Woli - 43 (w roku 2018 - 1 dotycząca kontroli z tego roku, w roku 2019 - 31, z tego 29 dotyczących kontroli z tego roku i 2 - roku 2018, w I kwartale 2020 r. - 12, z tego 7 dotyczyło tego roku, a 5 - roku poprzedniego). Decyzje dotyczące kontroli w Stalowej Woli stanowiły 11,5% wszystkich decyzji wydanych w kontrolowanym okresie.
- wystawił łącznie 1.001 mandatów karnych w odniesieniu do pojazdów przeciążonych o dmc do 3,5 t (w roku 2018 - 545, w roku 2019 - 448, natomiast w I kwartale roku 2020 - 8), z tego w wyniku kontroli na terenie Stalowej Woli - 6 (w kolejnych latach odpowiednio: 2, 4, 0). Mandaty dotyczące kontroli w Stalowej Woli stanowiły 0,6% wszystkich mandatów wystawionych w kontrolowanym okresie.

(akta kontroli str. 133-136)

3. Łączna wysokość kar wynikających z decyzji administracyjnych wydanych w związku z kontrolami zrealizowanymi przez WITD w Stalowej Woli w okresie od dnia 1 stycznia 2018 r. do dnia 31 marca 2020 r. wyniosła 422.000 zł, z tego w roku 2018 - 15.000 zł, w roku 2019 - 283.500 zł, a w I kwartale roku 2020 - 123.500 zł. Zaległości z kar wynosiły 20.000 zł i dotyczyły 2 decyzji wydanych w dniu 13 grudnia 2019 r.¹¹ Ustalono, iż WITD w stosunku do tych zaległości podjął stosowne czynności egzekucyjne, zgodnie *przepisami ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji*¹² (wystawiono upomnienia, a następnie tytuły wykonawcze przekazane do właściwych naczelników urzędów skarbowych¹³).

Ukarani od wydanych decyzji złożyli łącznie 19 odwołań do GITD (11 w roku 2019 oraz 8 w I kwartale roku 2020). 3 odwołania złożone w roku 2019 uznane zostały za zasadne - GITD uchylił zaskarżone decyzje¹⁴ i przekazał WITD sprawy do ponownego rozpoznania. W 2 przypadkach GITD zakwestionował nałożenie w jednej decyzji kary łącznej na podstawie różnych przepisów prawa, co stanowiło naruszenie normy określonej w art. 62 kpa i wskazał zasadność wydania 2 decyzji załatwiających odrębne sprawy bądź 1 decyzji, w której dokona wyodrębnienia każdego z rozstrzygnięć w przedmiocie stwierdzonych 2 naruszeń. W trzecim przypadku organ odwoławczy wskazał konieczność przeprowadzenia dodatkowych czynności dowodowych niezbędnych dla prawidłowego rozstrzygnięcia sprawy.

Do dnia zakończenia niniejszej kontroli WITD po ponownym rozpatrzeniu sprawy wydał stosowne decyzje¹⁵ dla 2 pierwszych wyżej wymienionych przypadków.

Ustalono, iż powołane wyżej 3 zaskarżone decyzje, jak również 5 decyzji wydanych w postępowaniu odwoławczym zawierało elementy składowe określone w art. 107 §1 kpa.

¹¹ WITD.DI.0152.IX0315/77/19/W oraz WITD.DI.0152.IX0315/88/19.

¹² Dz. U. z 2019 poz. 1438, ze zm.

¹³ Nr 43/2020 z 5.02.2020 r. oraz Nr 75/2020 z 11.03.2020 r.

¹⁴ WITD.DI.0152.IX0337/16/19/W z 23.08.2019 r., WITD.DI.W.0152.IX0315/44/19 z 26.08.2019 r. oraz WITD.DI.W.0152.IX0315/67/19/Z z 20.11.2019 r.

¹⁵ WITD.DI.0152.IX0337/16/19/2/W z 18.03.2020 r., WITD.DI.0152.IX0337/16/19/2/PILOT z 18.03.2020 r., WITD.DI.W.0152.IX0315/44/PILOT z 26.05.2020 r., WITD.DI.W.0152.IX0315/44/19/2 z 26.05.2020 r.

Łączna wysokość mandatów karnych nałożonych przez WITD z tytułu przejazdów pojazdów przeciążonych w Stalowej Woli wynosiła 1.250 zł, z tego w roku 2018 – 350 zł, w roku 2019 – 900 zł, a w I kwartale roku 2020 – 0 zł.

(akta kontroli str.133-241)

4. Kontrolą objęto 6 losowo wybranych planów kontroli z lat 2018- 2019 (po 3 z każdego roku) oraz jednego z pierwszego kwartału 2020 r. i ustalono, iż plany sporządzane były dla poszczególnych miejsc kontroli, jak również ciągów dróg (brak możliwości jednoznacznej identyfikacji konkretnego miejsca ważenia pojazdu, w szczególności na terenie miasta Stalowa Wola). Analiza planów wykazała, iż WITD poza podstawowymi godzinami pracy prowadził kontrole w godzinach popołudniowych i nocnych, również w dni wolne od pracy, a zakres kontroli obejmował również ważenie pojazdów. Planowano kontrole z udziałem Policji i Straży Granicznej.

(akta kontroli str. 242-301)

W odniesieniu do sposobu planowania kontroli, Inspektor Wojewódzki wyjaśnił, iż o wyborze miejsca do kontroli decyduje wiele czynników: natężenie ruchu drogowego, zalecenia GITD, rodzaj drogi przy której jest usytuowane miejsce kontroli (czy jest to droga lokalna czy o znaczeniu międzynarodowym), sygnały od strony społecznej – ewentualne skargi, pora roku i również warunki atmosferyczne. Zasady doboru miejsc do kontroli nie zostały ustalone ogólnie, osoba prowadząca odprawę na rozpoczęciu zmiany podejmuje ostateczną decyzję o wyborze miejsca kontroli. Wybór miejsc do kontroli jest cykliczny – tak, aby zapewnić kontrole na terenie całego województwa z poszanowaniem zasady niedyskryminowania. Zaplanowanie na terenie miast kontroli mas, nacisków osi i wymiarów pojazdów uzależnione jest od istnienia miejsca kontroli wyposażonego we wnęki umożliwiające umieszczenie w nich wag. Brane pod uwagę jest również natężenie ruchu na danym odcinku drogi czy na terenie miasta i również ewentualne sygnały i skargi od mieszkańców. Miejsca kontroli zlokalizowane na ogólnodostępnych parkingach często nie mogą być wykorzystane w pracy inspektorów z uwagi na ich zajęcie przez zaparkowane pojazdy. Do planowania pośrednio wykorzystuje się dane z preselekcji zarządzanej przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, sprawdzając natężenie ruchu. Planowane są kontrole zarówno o charakterze stacjonarnym (kiedy pojazd służbowy przebywa na punkcie kontrolnym, a pojazdy zatrzymywane są przez inspektora podczas obserwacji drogi), jak również dynamiczny (gdy do kontroli pojazdy są zatrzymywane z wykorzystaniem pojazdu służbowego WITD). W każdym miesiącu, w zależności od potrzeb, planuje się pracę dla kilku patroli w dni wolne od pracy lub w nocy, niejednokrotnie przeprowadzane są też kontrole wspólne z innymi służbami (Policja, Straż Graniczna, Krajowa Administracja Skarbowa) – po wyrażeniu przez nich woli takiej współpracy.

(akta kontroli str.302)

5. WITD w okresie od 1 stycznia 2018 r. do dnia 18 czerwca 2020 r. nie prowadził na terenie Rzeszowa kontroli wrażeńowych, pomimo funkcjonujących w mieście 5 systemów preselekcji wagowej, z uwagi na brak niezbędnych miejsc kontroli (wyjaśnienia Inspektora Wojewódzkiego w tej kwestii przedstawiono w pkt 1 ppkt 5 niniejszego wystąpienia pokontrolnego).

(akta kontroli str. 118-119)

6. WITD uczestniczył w uzgodnieniach i analizach dokumentacji przetargowej przed zakupem wag preselekcyjnych dla Rzeszowa (w roku 2013), jak również

w uzgodnieniach lokalizacji miejsc kontroli na terenie miasta (w latach 2016-2018). Wstyczniu 2018 r. WITD uzyskał dostęp do systemu dynamicznego ważenia pojazdów na terenie Rzeszowa oraz instrukcje obsługi oprogramowania.

W latach 2016 – 2017 Miejski Zarząd Dróg w Rzeszowie przesyłał do WITD raporty z systemów preselekcji wagowej zlokalizowanych w mieście, w których wykazano łącznie 23.375 (10.864 w roku 2016 i 12.511 w roku 2017) przeciążonych pojazdów. W roku 2017 Inspektor Wojewódzki w pismach kierowanych do Zastępcy Prezydenta Miasta Rzeszowa¹⁶ podnosił brak możliwości weryfikacji na terenie miasta wskazań systemów preselekcji wagowej za pomocą posiadanych przez WITD wag, z uwagi na brak odpowiednich miejsc kontroli i zwracał się z prośbą o zaprzestanie wysyłki raportów z uwagi na ich ograniczoną wartość dowodową.

(akta kontroli str. 303-359)

Dyrektor MZD w odniesieniu do braku realizacji uzgodnionych (łącznie 7) miejsc kontroli na terenie Rzeszowa wyjaśnił¹⁷:

- miejsce przy alei Wyzwolenia – w dniu 8 czerwca 2018 r. ogłoszony został przetarg na budowę, który został unieważniony w dniu 6 lipca, gdyż kwota oferty przewyższała wysokość zabezpieczonych środków w budżecie jednostki. MZD bezskutecznie wnioskował do Rady Miasta Rzeszowa o wprowadzenie zadania do planu finansowego na lata 2019 i 2020. Obecnie inwestycja planowana jest do realizacji w roku 2028.
- miejsce przy alei Armii Krajowej – 19 października 2019 r. zawarta została z inwestorem umowa na realizację zadania.
- 5 miejsc przy ulicy Warszawskiej, Krakowskiej, Lubelskiej, alei Sikorskiego i przy łączniku S-19 – po podpisaniu w dniu 19 grudnia 2017 r. umowy o dofinansowanie ze środków unijnych przystąpiono do przygotowania materiałów przetargowych i 28 maja 2019 r. ogłoszono I przetarg, który został unieważniony (zaoferowana cena przekraczała planowaną), podobnie jak II ogłoszony 5 sierpnia 2019 r. (nie wpłynęła żadna oferta). Wykonawcę wyłoniono dopiero w III przetargu (ogłoszonym 8 października 2019 r.) i umowę z wykonawcą zawarto w dniu 6 lutego 2020 r.

(akta kontroli str. 360-363)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

WITD realizował roczne plany kontroli, w tym kontroli masy całkowitej, nacisków osi oraz wymiarów pojazdów ciężarowych. Analiza takich kontroli prowadzonych w Stalowej Woli wykazała, iż w razie stwierdzenia nieprawidłowości wydawał stosowne decyzje administracyjne i nakładał na przewoźników mandaty karne. WITD czynnie uczestniczył przy opracowaniu koncepcji rozmieszczenia na terenie Rzeszowa miejsc kontroli. Wskazywał również zarządcy dróg (MZD) na konieczność utworzenia miejsc do ważenia niezbędnych (wraz z istniejącymi systemami preselekcji) dla efektywnego eliminowania ruchu pojazdów przeciążonych w mieście.

¹⁶ WI.8140.6.29.2017.IX0325 z 2.08.2017 r. oraz WI.8140.9.4.2017 z 25.10.2017 r.

¹⁷ pismo TS.0810.1.2020 z 17.06.2020 r.

IV. 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 Rzeszowie. 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.

Rzeszów, 30 czerwca 2020 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Rzeszowie
Dyrektor
Wiesław Motyka

Kontroler
Wojciech Ostrowski
Główny specjalista k.p.

/-/

/-/