



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Szczecinie

LSZ.410.006.02.2020

Bartłomiej Budzisz
Zachodniopomorski Wojewódzki Inspektor
Transportu Drogowego

Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego
w Szczecinie
Lubieszyn 10J, 72-002 Dołuje

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Szczecinie, Lubieszyn 10J, 72-002 Dołuje ¹ .
Kierownik jednostki kontrolowanej	Bartłomiej Budzisz, Zachodniopomorski Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego ² , od 13 marca 2017 r.
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 Szczecinie
Kontrolerzy	1. Małgorzata Wejwer, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/72/2020 z 9 kwietnia 2020 r. 2. Ewelina Czerepska, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/107/2020 z 1 czerwca 2020 r.

(akta kontroli str. 1-3, 467-468)

¹ Dalej: WITD lub Inspektorat.

² Dalej: ZWITD lub Wojewódzki Inspektor.

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

II. Ocena ogólna⁴ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

W Inspektoracie zostały stworzone warunki organizacyjne do realizacji zadań dotyczących eliminacji ruchu pojazdów przeciążonych w granicach administracyjnych miasta Szczecin⁵. W jego strukturze funkcjonowały komórki, którym przypisano szczegółowe zadania w tym zakresie.

W badanym okresie Główny Inspektorat Transportu Drogowego⁶ zlecał WITD zadania kontrolne na dany rok w Ramowych Planach Kontroli⁷ Inspekcji Transportu Drogowego⁸. Plany te zawierały łączną liczbę kontroli i ich rodzaj na całym obszarze województwa zachodniopomorskiego⁹, ale nie wskazywały miejsca przeprowadzania kontroli, w szczególności nie przewidywały kontroli na terenie miasta. Pomimo tego, iż kontrole ważeń na terenie miasta nie były zlecane Inspektoratowi, jako odrębna grupa zadań, WITD zaplanował i prowadził kontrole ważeń w granicach administracyjnych Szczecina.

Ustalone zostały procedury wewnętrzne regulujące zasady prowadzenia czynności kontrolnych. Inspektorzy, którym powierzono realizację zadań dotyczących eliminacji ruchu pojazdów przeciążonych w granicach administracyjnych miasta, dysponowali samochodami służbowymi i wagami przenośnymi przeznaczonymi do statycznych pomiarów nacisku na osie. W latach objętych kontrolą użytkowane wagi były sprawne i posiadały aktualne legalizacje. Ponadto, inspektorzy posiadali dostęp do systemów informatycznych, wspierających kontrole ważeń, w tym także bezpośredni dostęp do danych z systemu preselekcji wagowej w czasie rzeczywistym.

W granicach administracyjnych Szczecina WITD przeprowadzał kontrole mas i nacisków osi zarówno pojazdów o dmc do 3,5 t, jak i pojazdów o dmc powyżej 3,5 t. Kontrole ważeń były prowadzone w różnych godzinach dni roboczych, w soboty i niedziele, a także w nocy w przypadkach prowadzenia akcji kontrolnych. W okresie od czerwca 2019 r. do końca lutego 2020 r. inspektorzy WITD wspólnie z funkcjonariuszami Policji, Straży Granicznej i Krajowej Administracji Skarbowej przeprowadzili osiem akcji kontrolnych w mieście, z tego pięć akcji dotyczyło bezpośrednio kontroli ważeń¹⁰. W badanym okresie WITD prawidłowo egzekwował kary wynikające z decyzji administracyjnych wydanych za przejazd pojazdami przeciążonymi w mieście.

Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego¹¹ (zarządca dróg na terenie miasta) udostępnił Inspektoratowi cztery wagi przenośne, przeznaczone do statycznych pomiarów nacisku na osie, w pełni sprawne i z ważną legalizacją. WITD reagował na sygnały ZDiTM dotyczące konieczności przeprowadzenia kontroli ważeń. Jednakże nie doprowadzono do zapewnienia Inspektoratowi wystarczającej infrastruktury służącej kontroli pojazdów w zakresie masy i nacisków na osie. Udostępnienie tylko jednego stanowiska ważenia pojazdów, zlokalizowanego w sposób umożliwiający

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

⁵ Dalej: miasto.

⁶ Dalej: GITD.

⁷ Dalej: RPK.

⁸ Dalej: ITD.

⁹ Dalej: województwo.

¹⁰ Trzy akcje dotyczyły bezpośrednio kontroli przewozu osób, ale w trakcie działań nie wykluczano podjęcia kontroli ważeń w przypadku ujawnienia potencjalnie przeciążonego pojazdu.

¹¹ Dalej: ZDiTM.

jego omińnięcie¹², nie zabezpieczało w pełni realizacji zadań związanych z ujawnianiem i eliminacją ruchu pojazdów przeciążonych na terenie miasta.

W ocenie NIK, poza niedostateczną liczbą miejsc do ważenia, niekorzystny wpływ na skuteczną realizację zadań w zakresie eliminacji ruchu pojazdów przeciążonych w mieście, miał niewystarczający stan zatrudnienia w Inspektoracie oraz niekorzystne usytuowanie bramownic systemu preselekcji wagowej względem zlokalizowania jedynego w mieście punktu kontroli pojazdów.

Ujawniona w toku kontroli NIK nieprawidłowość, która polegała na niesporządzeniu i nieprzekazaniu ZDiTM w badanym okresie trzech miesięcznych sprawozdań, dotyczących liczby przeprowadzonych kontroli ważeniowych w mieście, nie miała istotnego wpływu na realizację zadań w zakresie eliminacji ruchu pojazdów przeciążonych.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej¹³ kontrolowanej działalności

OBSZAR

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

Opis stanu faktycznego

1.1. Zadania ITD na terenie województwa realizował Wojewódzki Inspektor przy pomocy Inspektoratu. Zakres działania, organizację i tryb pracy Inspektoratu, w tym zadania poszczególnych komórek organizacyjnych określał regulamin organizacyjny¹⁴. Zadania w zakresie eliminacji ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych realizowały: Wydział Inspekcji¹⁵, Wydział Prawny¹⁶, Wydział Administracyjno-Techniczny¹⁷, Wydział Finansowo - Księgowy¹⁸. W skład

¹² Przy drodze krajowej nr 10 w kierunku wyjazdowym ze Szczecina.

¹³ 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.

¹⁴ W badanym okresie obowiązywały dwa regulaminy organizacyjne: 1) ustalony zarządzeniem Nr 7/2014 ZWITD z dnia 6 maja 2014 r. w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego WITD i zatwierdzony zarządzeniem Nr 325/2014 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 17 czerwca 2014 r. w sprawie zatwierdzenia regulaminu organizacyjnego WITD; 2) ustalony zarządzeniem Nr 9/2018 ZWITD z dnia 3 lipca 2018 r. w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego WITD, zatwierdzonym zarządzeniem Nr 172/2018 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 7 sierpnia 2018 r. w sprawie zatwierdzenia regulaminu organizacyjnego WITD.

¹⁵ Opracowywał projekty planów kontroli na terenie województwa; wykonywał kontrole przestrzegania obowiązujących przepisów w zakresie przewozu drogowego wykonywanego pojazdami samochodowymi, tj. kontrole masy, nacisków osi oraz wymiarów pojazdów; w przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów w zakresie kontroli mas i nacisków osi, nakładał mandaty karne na kierujących oraz wszczynał postępowania wyjaśniające na podmiot wykonujący przewóz oraz dodatkowo w uzasadnionych przypadkach na innego uczestnika przewozu drogowego, prowadził przedmiotowe postępowania, opracowywał projekty decyzji oraz w imieniu ZWITD wydawał decyzje administracyjne; zajmował się opiniowaniem aktów prawnych przesyłanych przez GITD w zakresie zmian przepisów odnoszących się do mas i wymiarów pojazdów.

¹⁶ Nadzorował prowadzenie postępowań wyjaśniających, będących następstwem kontroli drogowych; prowadził nadzór pod względem prawnym nad dokumentami przygotowywanymi przez inspektorów; prowadził sprawy związane z procedurą odwoławczą od decyzji wydanych przez ZWITD; prowadził czynności wyjaśniające w związku z przygotowaniem wniosków oraz przygotowywał wnioski o ukaranie do sądu rejonowego w sytuacjach odmowy przyjęcia mandatu karnego, prowadził zbiór decyzji administracyjnych, wydawanych przez ZWITD; prowadził sprawy skierowane do ponownego rozpatrzenia, po ich uchyleniu przez organ II instancji lub sąd.

¹⁷ Zaopatrywał Inspektorat w niezbędny sprzęt techniczny oraz potrzebne druki ścisłego zarachowania, takie jak dyspozycja usunięcia pojazdu przeciążonego z drogi lub w przypadku braku wpłaty kaucji przez przewoźnika zagranicznego za przeciążenie pojazdu; zezwolenie na odbiór pojazdu z parkingu strzeżonego, potwierdzenie otrzymania kaucji gotówkowej.

¹⁸ Prowadził czynności mające na celu egzekwowanie należności pieniężnych wynikających z tytułu wystawionych decyzji administracyjnych ZWITD; rozliczał inspektorów z pobieranych podczas prowadzonych kontroli kaucji pieniężnych; prowadził sprawy związane z ewidencją i rozliczaniem mandatów karnych oraz

Inspektoratu wchodziły dwa oddziały terenowe w Koszalinie¹⁹ i Wałczu²⁰, podporządkowane w strukturze organizacyjnej Wydziałowi Inspekcji.

Szczegółowe zasady organizacji kontroli w zakresie masy, nacisków osi oraz wymiarów pojazdów ustalił Główny Inspektor Transportu Drogowego²¹ w zarządzeniu Nr 28/2014 z dnia 17 września 2014 r. w sprawie planowania, prowadzenia oraz dokumentowania kontroli przewozów drogowych przez inspektorów ITD²². Ponadto, ZWITD w zarządzeniu Nr 21/2018 z dnia 23 listopada 2018 r. w sprawie zasad prowadzenia kontroli przez inspektorów WITD oraz dokumentowania kontroli przewozów drogowych²³ określił zasady przystępowania inspektorów do pracy, sposób dokumentowania czynności kontrolnych oraz tryb postępowania w przypadku wszczęcia postępowania administracyjnego.

(akta kontroli str. 4-49, 58-71, 387-388)

Inspektorzy WITD korzystali z dwóch systemów preselekcji wagowej. Dostęp do systemu CAT-Traffic, którego bramowice zainstalowano w sieci dróg krajowych znajdujących się w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, posiadali wszyscy inspektorzy. Dostęp do systemu utworzonego i obsługiwanego przez firmę „D.”, który funkcjonował na drogach znajdujących się w granicach administracyjnych miasta Szczecin, posiadało 10 inspektorów.

(akta kontroli str. 387, 389, 391, 398, 400)

1.2. W latach 2018-2019 Wojewódzki Inspektor w Kierunkach Działania WITD, opracowanych na każdy rok, przyjął m.in. przeciwdziałanie procesowi degradacji dróg²⁴. W związku z przyjęciem ww. kierunku przewidziano następujące zadania:

- prowadzenie kontroli mas i nacisków na osie pojazdów ciężarowych z wykorzystaniem nowobudowanych punktów kontrolnych wyposażonych w preselekcyjne wagi umożliwiające typowanie pojazdów;
- udział w kontroli technicznej pojazdów i ich parametrów organizowanych w ramach Europejskiej Kontroli Drogowej (ECR²⁵);
- przeprowadzenie minimum 12% kontroli drogowych wymiarów, masy i nacisków na osie pojazdów w ramach ogólnego planu kontroli na dany rok, przy czym po spełnieniu wymogu 35% skuteczności kontroli pojazdów naruszających przepisy, liczba kontroli w tym zakresie mogła zostać zmniejszona o 15% pierwotnego planu;
- szczegółowa kontrola przestrzegania przez przewoźników przepisów w zakresie uzyskiwania zezwoleń na przejazd pojazdów ponadnormatywnych oraz przestrzegania warunków określonych w zezwoleniu;
- podejmowanie działań kontrolnych zmierzających do ujawniania oraz sankcjonowania rażących naruszeń związanych z przekraczaniem

ewentualnie blocków mandatowych, stosowanych w przypadku braku możliwości udokumentowania przeprowadzenia kontroli w systemie ST CEN.

¹⁹ Oddział w Koszalinie działał na obszarach powiatów: białogardzkiego, gryfickiego, kołobrzeskiego, koszalińskiego, łobeskiego, sławieńskiego, świdwińskiego oraz na obszarze miasta Koszalin.

²⁰ Oddział w Wałczu działał na obszarach powiatów: choszczeńskiego, drawskiego, szczecineckiego, waleckiego oraz na obszarze miasta Wałcz.

²¹ Dalej: Główny Inspektor.

²² Dz. Urz. Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego poz. 14 ze zm., dalej: zarządzenie Nr 28/2014 w sprawie kontroli przewozów drogowych.

²³ Zarządzeniami Nr 9/2019 z dnia 9 maja 2019 r. oraz 31/2019 z dnia 31 października 2019 r. wprowadzono zmiany do przedmiotowego zarządzenia.

²⁴ GITD wyznaczając WITD kierunki działania na lata 2018 – 2019 miał na celu m.in. poprawę infrastruktury drogowej, poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

²⁵ ECR - Euro Contrôle Route.

dopuszczalnej ładowności przez pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej²⁶ poniżej 3,5 t dmc;

- prowadzenie kontroli w celu ochrony nawierzchni dróg publicznych przed ich degradacją, związanych z przejazdem pojazdów nienormatywnych, którymi wykonywany jest przewóz drogowy drewna w ramach realizacji porozumienia o współdziałaniu WITD oraz Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Szczecinie;
- współpraca z zarządcami dróg w zakresie realizacji działań zmierzających do budowy nowych punktów kontrolnych przystosowanych do realizacji zadań kontrolnych przez organy uprawnione do kontroli transportu drogowego;
- współpraca z GITD w zakresie wszelkich inicjatyw legislacyjnych związanych z automatycznym ujawnianiem i sankcjonowaniem naruszeń związanych z przekroczeniem masy i nacisków osi pojazdów, przy wykorzystaniu istniejących i projektowanych systemów do ważenia pojazdów w ruchu.

Wojewódzki Inspektor przyjął także działania w innych obszarach, które miały wpływ na zadania w zakresie eliminacji ruchu pojazdów przeciążonych, w tym:

- w obszarze zapewnienia uczciwej konkurencji w przewozach drogowych poprzez przeprowadzanie kontroli pojazdów o dmc nieprzekraczającej 3,5 t realizujących przewozy rzeczy z przekroczeniem dopuszczalnej ładowności;
- w pozostałych obszarach poprzez prowadzenie kontroli na drogach w zakresie warunków technicznych i niezbędnego wyposażenia pojazdów, w szczególności dmc pojazdu i nacisków na osie.

(akta kontroli str. 72-106)

1.3. W celu realizacji przez WITD wytyczonych kierunków działania przyjęty został na każdy rok plan kontroli. W 2018 r. zaplanowano 7 787 kontroli, z tego 934 kontrole (tj. 12%) w zakresie masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów. W 2019 r. zaplanowano 6 674 kontrole, z tego 801 kontroli (tj. 12%) w zakresie masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów. W obu ww. planach nie wydzielono kontroli ważeńiowych przewidzianych do przeprowadzenia w granicach administracyjnych Szczecina.

(akta kontroli str. 89, 106)

Wojewódzki Inspektor wyjaśnił: (...) *Plany nie przewidują podziału na kontrole przeprowadzane w mieście Szczecin i poza nim. Realizując RPK brane są pod uwagę również inne zakresy kontroli wskazane w przedmiotowym planie takie jak: kontrole przewoźników zagranicznych, przewóz towarów niebezpiecznych, kontrole w zakresie SENT²⁷, transgraniczne przemieszczanie odpadów, przewóz osób itp. W związku z powyższym kontrole takie przeprowadzane są w innych lokalizacjach niż jeden punkt kontrolny jaki jest zlokalizowany w granicach administracyjnych miasta Szczecin (punkt ten nie zapewnia realizacji innych zakresów kontroli wskazanych w RPK). Kontrole te wykonywane są w szczególności na trasach tranzytowych w województwie. Jednocześnie należy zauważyć, iż inspektorzy z WITD prowadzą kontrole mas i nacisków osi wynikające z wniosków kierowanych do Inspektoratu o przeprowadzenie takich kontroli w innych miejscowościach np. Pyrzyce, okolice cukrowni Kluczewo, Barlinek, Szczecinek. Należy wskazać, iż kontrole przeprowadzane w innych lokalizacjach niż punkt kontroli przy ul. Szosa Stargardzka również mają wpływ na ochronę dróg miasta Szczecin przed*

²⁶ Dalej: dmc.

²⁷ SENT – elektroniczny rejestr zgłoszeń utworzony na potrzeby realizacji ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opalowymi (Dz. U. z 2020 r. poz. 859).

degradacją spowodowaną ruchem przeciążonych pojazdów. Przykładem takim są kontrole pojazdów przeprowadzane na punkcie kontrolnym Żabów zlokalizowanym w ciągu drogi wojewódzkiej nr 119 (dawna droga krajowa nr 3) niedaleko Pyrzyc. Jednocześnie informuję, iż WITD w 2018 r. pozyskał dwa komplety wag od ZDiTM i od tego czasu wprowadzono sprawozdawczość z przeprowadzonych kontroli ważeńiowych na punkcie zlokalizowanym przy ul. Szosa Stargardzka w granicach administracyjnych miasta Szczecin. Należy podkreślić, iż przy planowaniu miejsc do przeprowadzenia kontroli należy wziąć pod uwagę, że nie można ograniczyć się jedynie do jednego punktu kontrolnego zlokalizowanego przy ul. Szosa Stargardzka, ponieważ doświadczenie wskazuje zwiększeniem się nieprawidłowości w przewozie drogowym w innych lokalizacjach na terenie województwa.

(akta kontroli str. 387, 389)

W związku z przygotowywaniem Kierunków Działania ITD oraz RPK ITD na 2018 r. i 2019 r. Wojewódzki Inspektor składał do GITD propozycje do planu kontroli w zakresie zmiany wyznaczonych limitów dla poszczególnych rodzajów działań kontrolnych, m.in. w planie na 2018 r. proponował obniżenie liczby kontroli ważenia pojazdów z 12% do 10%.

Propozycję tej zmiany Wojewódzki Inspektor umotywował w następujący sposób: *W województwie istniejące miejsca do ważenia są usytuowane głównie przy drogach ekspresowych. Zabezpieczenie dróg dojazdowych oraz bezpieczeństwo pracujących inspektorów wymaga zaangażowania większej ilości inspektorów, a stan etatowy niestety nie pozwala nam na taką organizację pracy. Ponadto, inspektorzy z oddziału w Koszalinie, aby dojechać do punktu ważenia pojazdów, muszą pokonać blisko 90 km. Dodatkowym problemem jest awaryjność wag, ponieważ niektóre mają ponad 20 lat.*

(akta kontroli str. 387, 390, 392-397)

Zachodniopomorska Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w ramach Programu Realizacyjnego do Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego obejmującego lata 2018-2020 nie wskazała dla WITD zadań w zakresie kontroli masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów.

(akta kontroli str. 107)

1.4. W badanym okresie Inspektorat był wyposażony: w 30 wag przenośnych do ważenia stacjonarnego, przeznaczonych do statycznego pomiaru nacisku na osie, z tego:

- a) 20 wag typu SAW 10C/III pozyskanych w pierwszym kwartale 2018 r.; wszystkie wagi miały ważną legalizację i były sprawne; cztery z nich na dzień 31 marca 2020 r. były nieużytkowane, znajdowały się na stanie magazynu;
- b) osiem wag typu SAW 10C/II pozyskanych w latach 2010-2016; wagi były sprawne, nie posiadały ważnej legalizacji; wszystkie te wagi na dzień 31 marca 2020 r. nie były użytkowane w związku z otrzymaniem nowych wag;
- c) dwie wagi typu SAW 10A pozyskane w 2007 r. i 2013 r.; na dzień 31 marca 2020 r. na stanie WITD była jedna waga sprawna, bez ważnej legalizacji, nieużytkowana w związku z otrzymaniem nowych wag; druga waga w sierpniu 2019 r. została zwrócona właścicielowi, tj. WITD w Bydgoszczy.

(akta kontroli str. 108-135)

Ponadto, w badanym okresie Inspektorat był wyposażony w:

- a) osiem pojazdów służbowych, z tego jeden z nich nie był wykorzystywany do przeprowadzania kontroli ważeńiowych ze względu na brak miejsca do przewożenia wag;

- b) siedem wysokościomierzy teleskopowych stosowanych do pomiaru wysokości pojazdów; wszystkie urządzenia posiadały świadectwa wzorcowania;
- c) 14 przymiarów wstęgowych z ważną legalizacją lub świadectwem wzorcowania²⁸;
- d) systemy informatyczne wspierające kontrole²⁹, w tym systemy współpracujące z posiadanymi przez WITD wagami³⁰.

(akta kontroli str. 136-143, 398, 406-407)

Zdaniem Wojewódzkiego Inspektora liczba posiadanych kompletów wag jest wystarczająca, zapewnia wyposażenie każdego pojazdu w indywidualny komplet wag wraz z zabezpieczeniem magazynowym w razie awarii. Ponadto, WITD wystąpił z wnioskiem do GITD z propozycją przekazania dwóch kompletów wag innemu inspektoratowi.

(akta kontroli str. 387, 390)

1.5. W okresie objętym kontrolą inspektorzy WITD mogli wykorzystywać do przeprowadzania kontroli w zakresie masy, nacisków na osie w granicach administracyjnych Szczecina jedno miejsce kontroli pojazdów. Miejsce to zostało ujęte w wykazie miejsc kontrolnych, zatwierdzonym przez Wojewódzkiego Inspektora. Pomiaru pochylenia terenu na stanowisku ważenia pojazdów dokonano 1 czerwca 2013 r. Miejsce to zostało oznaczone w ww. wykazie pod numerem 16PK-46 i stanowiło oświetlony parking publiczny o powierzchni około 400 m² o nawierzchni utwardzonej, zlokalizowany przy ul. Szosa Stargardzka, tj. przy drodze krajowej nr 10 w kierunku wyjazdowym ze Szczecina³¹. Lokalizacja miejsca do kontroli pojazdów, względem usytuowania bramownic systemu preselekcyjnego, umożliwiała jego ominięcie.

Miejsce kontroli pojazdów wyposażone było we wnęki wagowe do pomiaru przenośnymi wagami typu SAW 10C/III do pomiarów statycznych³².

(akta kontroli str. 144-154, 246)

Zdaniem Wojewódzkiego Inspektora liczba punktów kontroli pojazdów zlokalizowanych na terenie miasta Szczecin jest niewystarczająca do skutecznego wykonywania kontroli ważeńiowych. (...) *Punkt kontrolny zlokalizowany przy ul. Szosa Stargardzka (...) spełnia swoje zadanie dotyczące ochrony dróg miejskich w bardzo ograniczonym zakresie. Natomiast na kierunkach wjazdu do miasta Szczecin brak jest takiego punktu kontrolnego. (...) Analiza natężenia ruchu pojazdów ciężarowych na drogach dojazdowych do miasta Szczecin wskazuje,*

²⁸ Na podstawie rozporządzenia Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 13 kwietnia 2017 r. w sprawie rodzajów przyrządów pomiarowych podlegających prawnej kontroli metrologicznej oraz zakresu tej kontroli (Dz. U. poz. 885) zmieniono wykaz przyrządów, w którym przymiary wstęgowe nie zostały ujęte, co oznacza, że świadectwa legalizacji zostały zamienione na świadectwa wzorcowania.

²⁹ M.in.: 1) System Teleinformatyczny Centralna Ewidencja Naruszeń - system informatyczny w którym gromadzone są dane określone w art. 80 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990 ze zm.), dalej" PRD; dalej: ST CEN; 2) FortiClient aplikacja umożliwiająca połączenie szyfrowane z serwerem głównym GITD podczas wymiany/synchronizacji danych; aplikacja ta jest niezbędna do funkcjonowania systemu CEN On-Line; 3) Elektroniczna Kontrola Zezwoleń - aplikacja wykorzystywana przy kontroli przewoźników zagranicznych z krajów trzecich posługujących się podczas przewozu zezwoleniami do wykonywania przewozów dwustronnych lub tranzytowych na terytorium Polski (przedmiotowe zezwolenia wydawane na podstawie dwustronnych umów bilateralnych); 4) ITD SUPPORT - aplikacja umożliwiająca łączenie się i wymianę informacji o zarejestrowanych i nowych sprawach z serwerem centralnym WITD; wykorzystywana do zarządzania prowadzonymi postępowaniami administracyjnymi; umożliwia generowanie raportów z przeprowadzonych kontroli.

³⁰ System informatyczny współpracujący z wagami przenośnymi do pomiarów statycznych typu SAW; terminal wagowy stanowiący część przenośnego pomostu wagowego do ważenia dynamicznego wagami typu WWS.

³¹ Przy odcinku drogi dwujezdniowej o trzech pasach ruchu w każdym kierunku (na 10 km drogi krajowej po prawej stronie, o współrzędnych GPS długość 14°42'54"E, szerokość 53°22'12"N).

³² Waga o wysokości pojedynczej platformy ważącej 39 mm.

iż zasadnym byłoby posiadanie punktu kontrolnego w okolicach wjazdu do miasta z kierunku Polic drogą wojewódzką nr 115 oraz z kierunku Kołbaskowa drogą krajową nr 13. Wskazać należy, iż w planach budowy drogi S13 (obwodnica Przeclawia) nie uwzględniono miejsca kontroli pojazdów. W projekcie przebudowy drogi nr 10 na odcinku Węzeł Kijewo – Węzeł Zdunowo wniesiono o zachowanie dotychczasowego punktu kontrolnego Szosa Stargardzka oraz o uwzględnienie w projekcie również punktu dla kierunku wjazdu do miasta od strony Stargardu.

(akta kontroli str. 398, 400-401)

W ramach projektu pn. „Wzmocnienie potencjału ITD”³³ w pierwszej połowie 2020 r. planowane było pozyskanie czterech nowych pojazdów służbowych wyposażonych w przenośne wagi do pomiarów dynamicznych. W trakcie kontroli NIK (w maju 2020 r.) Inspektorat został doposażony w cztery nowe samochody i osiem wag do pomiarów dynamicznych typu WWS.

(akta kontroli str. 49)

1.6. System preselekcji wagowej pojazdów w Szczecinie składał się z pięciu bramownic w następujących lokalizacjach: ul. Gdańska - wjazd, ul. Gdańska - wyjazd, ul. Cukrowa, ul. Krygiera, ul. Zegadłowicza. Wszystkie bramownice systemu preselekcyjnego ważenia pojazdów usytuowane były w miejscach gdzie występowało duże natężenie ruchu pojazdów, w szczególności w godzinach porannego i popołudniowego szczytu występowały zatory drogowe, mające wpływ na dokładność pomiarów stacji oraz uniemożliwiające prowadzenie działań kontrolnych. Lokalizacja bramownic względem jedynego miejsca kontroli pojazdów w mieście była niekorzystna, gdyż bramownice znajdowały się w odległości od 13 km do 43 km oraz sieć dróg umożliwiała kierowcom omińnięcie punktu kontrolnego.

WITD stwierdzał przypadki kontroli pojazdów, które system wag preselekcyjnych wykazywał jako nienormalne, natomiast przeprowadzone czynności kontrolne nie potwierdzały przeciążenia pojazdów. Prowadziły one do zawyżenia liczby pojazdów przeciążonych poruszających się po drogach miasta. Problem wiarygodności wskazań systemu WITD zgłaszał operatorowi systemu i Prezydentowi Miasta Szczecin. Operator systemu wag preselekcyjnych dokonywał sprawdzenia wskazań tego systemu podczas okresowych kalibracji systemu.

Inspektorzy WITD posiadali bezpośredni dostęp do danych z systemu preselekcji wagowej w czasie rzeczywistym. Dostęp do tego systemu był możliwy za pomocą strony internetowej.

(akta kontroli str. 369, 372-386, 398, 401-402)

Wojewódzki Inspektor wyjaśnił: (...) *Inspektorzy ITD mogą prowadzić kontrole pojazdów ciężarowych w zespołach min. dwuosobowych, w miejscach do tego przystosowanych – z uwagi na gabaryty takich pojazdów. Dlatego stanowiska kontrolne znajdują się przeważnie na głównych szlakach komunikacyjnych przebiegających przez miasto. Przy tych szlakach komunikacyjnych instalowane były w związku z tym stacje preselekcyjnego ważenia pojazdów – tak, aby przeciążone pojazdy zarejestrowane przez system dojeżdżały do punktu kontroli ITD i w tym miejscu pojawia się największy problem związany z odległością najbliższej stacji preselekcji usytuowanej przy ul. Gdańskiej (okolice Basenu*

³³ Projekt "Wzmocnienie potencjału Inspekcji Transportu Drogowego" jest współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020. W związku z realizacją Projektu, ITD zostanie wyposażona w sprzęt, pojazdy oraz pakiet specjalistycznych szkoleń pozwalających zwiększyć efektywność kontroli drogowych. Celem Projektu jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego. Projekt obejmuje zakup środków trwałych: 64 zestawów do kontroli tachografów; 64 samochodów typu furgon ze specjalistycznym wyposażeniem; 16 Mobilnych Jednostek Diagnostycznych.

Górniczego) od jedyne go miejsca do ważenia pojazdów znajdującego się przy ul. Szosa Stargardzka. Odległość ta wynosi kilka kilometrów. W ścisłej zabudowie miejskiej istnieje ryzyko, że pojazd przeciążony, który został zarejestrowany przez stację preselekcyjną, nie dojedzie do stanowiska wagowego, na którym kontrole prowadzą inspektorzy ITD. Biorąc pod uwagę ilość węzłów komunikacyjnych po drodze oraz alternatywy zjazdów i objazdów punktu do ważenia, pojazdy przejeżdżające przez wagi preselekcyjne w większości nie dojeżdżają do punktu kontroli. Nie bez znaczenia jest również lokalizacja po drodze Węzła-Kijewo, na którym pojazdy wyjeżdżające z miasta mają możliwość zjazdu z drogi krajowej nr 10 na autostradę A6 w kierunku Świnoujścia lub Kołbaskowa. Mając na uwadze powyższe, podejmowano próby zaangażowania większej liczby inspektorów w celu doprowadzenia pojazdem nieoznakowanym od punktu preselekcji do punktu ważenia, pojazdów wskazanych przez system preselekcji jako potencjalnie nienormatywne. Ważenia pojazdów przyniosły często znaczne różnice wskazań pomiędzy preselekcją a stanem faktycznym. Pojazd, który na wagach preselekcyjnych był wskazany jako przeciążony po weryfikacji okazywał się pojazdem normatywnym. (...) Takie działania ponadto wymagają zaangażowania minimum czterech inspektorów (dwóch w pojeździe służbowym na punkcie kontrolnym i dwóch w pojeździe nieoznakowanym), co stanowi 50% stanu kontrolerów drogowych w jednostce w Szczecinie, przy czym tylko dwóch kontrolerów dokumentuje w tym dniu czynności kontrolne. (...) Podczas korzystania z internetu mobilnego szczególnie z pojazdu uczestniczącego w ruchu drogowym nie zawsze jest dostępny dobry zasięg i dochodzi do utraty połączenia z bramownicą. (...) W obecnej sytuacji skuteczność systemu preselekcji można jedynie rozpatrywać w aspekcie ochrony prewencyjnej dróg przed degradacją, tj. poprzez budzenie wśród kierowców i przewoźników poczucia świadomości, że ich pojazdy zostaną przez system zarejestrowane. Ponadto, należy zwrócić uwagę, iż dokładność tych systemów pozostawia dużo do życzenia, co było również podniesione w korespondencji prowadzonej z wykonawcą systemu oraz zlecniodawcą, tj. Urzędem Miasta Szczecin.

(akta kontroli str. 398, 402-404)

1.7. W badanym okresie w Inspektoracie było zatrudnionych:

- według stanu na 31 grudnia 2018 r. 33 pracowników, z tego 20 inspektorów (15 w Szczecinie, czterech w Koszalinie, jeden w Wałczu);
- według stanu na 31 grudnia 2019 r. i 31 marca 2020 r. 31 pracowników, z tego 18 inspektorów (13 w Szczecinie, trzech (w tym jeden aplikant) w Koszalinie, dwóch w Wałczu).

Wszyscy inspektorzy, za wyjątkiem aplikanta, posiadali uprawnienia do wykonywania kontroli drogowych, w tym kontroli ważeń. Uprawnienia inspektora transportu drogowego drugiego stopnia były potwierdzone zdaniem egzaminem kwalifikacyjnym. Ponadto, inspektorzy wykonujący kontrole posiadali staż pracy w WITD od trzech do 18 lat oraz odbywali coroczne szkolenia doszkolające. W szkoleniach związanych z obsługą i wykorzystaniem systemu ST CEN uczestniczyło w 2017 r. 17 inspektorów, w 2019 r. czterech inspektorów. W szkoleniu z zakresu tematyki „Kontrola i procedura ważeniowa”, które odbyło się w 2018 r., brało udział czterech inspektorów.

Według stanu na 20 kwietnia 2020 r. czynności kontrolne wykonywało 15 inspektorów, z tego 12 (tj. 80%) inspektorów realizowało wyłącznie kontrole drogowe, a trzech inspektorów wyłącznie kontrole w zakresie nadzoru nad wydawaniem uprawnień w przewozach drogowych przez jednostki administracji państwowej oraz kontrole w siedzibach przedsiębiorstw transportowych.

(akta kontroli str. 155-172)

Zdaniem Wojewódzkiego Inspektora liczba inspektorów była niewystarczająca do skutecznego wykonywania kontroli ważeńiowych.

Wojewódzki Inspektor wyjaśnił: *Z uwagi na szeroki obszar kontroli przewozów drogowych, jak również ze względu na niewielki stan osobowy jednostki, nie zostały utworzone stałe zespoły kontrolne dedykowane do przeprowadzenia wyłącznie kontroli w zakresie nacisków osi i mas całkowitych pojazdów. (...) na bieżąco zgłasza potrzeby zatrudnienia inspektorów transportu drogowego w związku z wolnymi wakatami. Nabór na stanowiska aplikantów (stanowisko przygotowujące do pracy na stanowisku inspektora ITD) jest prowadzony zgodnie z harmonogramem przesłanym przez GITD. W 2018 r. WITD ogłosiło nabór na dwa stanowiska aplikanta w siedzibie WITD. Wpłynęło łącznie sześć aplikacji.(...) Ostatecznie nie doszło do zatrudnienia żadnego z kandydatów, gdyż żaden z kandydatów nie uzyskał minimalnego wyniku z testów wiedzy. Test wiedzy został przygotowany przez GITD i był jednolity na cały kraj. W 2019 r. WITD ogłosił nabór na dwa stanowiska aplikanta (jeden wakat w siedzibie WITD oraz jeden wakat w Oddziale w Koszalinie). Wpłynęło łącznie siedem aplikacji. (...) Weryfikacja wiedzy kandydatów, w tym przygotowanie testów leżały w gestii WITD. (...) Ostatecznie jeden z kandydatów (rekomendowany do zatrudnienia w siedzibie WITD) zrezygnował z zatrudnienia w WITD. W październiku 2019 r. zatrudniono jedną osobę do Oddziału w Koszalinie, która została skierowana na kurs specjalistyczny – przygotowujący do pracy na stanowisku inspektora. W związku z zagrożeniem epidemiologicznym obecny kurs został zawieszony. Po zakończeniu kursu oraz zdaniu egzaminu kwalifikacyjnego drugiego stopnia aplikant nabeździe uprawnienia do przeprowadzania kontroli, w tym również kontroli ważeńiowych.*

(akta kontroli str. 398, 403-404)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

W badanym okresie w Kierunkach Działań WITD wskazywano na konieczność przeciwdziałania procesowi degradacji dróg m.in. poprzez realizację zadań związanych z eliminacją ruchu pojazdów przeciążonych.

WITD był przygotowany organizacyjnie do realizacji ww. zadań poprzez: ustalenie w procedurach wewnętrznych zasad organizacji kontroli w zakresie masy, nacisków osi oraz wymiarów pojazdów; ujęcie kontroli ważeńiowych w rocznych planach kontroli; wyposażenie w niezbędny sprzęt przeznaczony do przeprowadzania kontroli ważeńiowych oraz systemy informatyczne wspierające te kontrole; zatrudnienie inspektorów posiadających odpowiednie kwalifikacje i uprawnienia do przeprowadzania kontroli ważeńiowych.

W przyjętych do realizacji planach kontroli nie zostały wyodrębnione kontrole przewidziane do przeprowadzenia w granicach administracyjnych Szczecina. Do skutecznego wykonywania kontroli ważeńiowych w mieście liczba inspektorów ITD i miejsc kontroli pojazdów była niewystarczająca. Niekorzystne usytuowanie pięciu bramownic systemu preselekcji wagowej względem jedyne w mieście punktu kontroli pojazdów stanowiło istotne utrudnienie w wykorzystaniu tego systemu w kontrolach ważeńiowych.

OBSZAR

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

Opis stanu faktycznego

2.1. W RPK na 2018 r. zaplanowano 934 kontrole w zakresie masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów na terenie województwa. Inspektorat przeprowadził 1 071 kontroli ważeńiowych, z tego 457 kontroli dotyczyło pojazdów o dmc do 3,5 t; 614 kontroli dotyczyło pojazdów o dmc powyżej 3,5 t. Plan kontroli zrealizowano w 114,7%.

W RPK na 2019 r. zaplanowano 801 kontrole w zakresie masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów na terenie województwa. Inspektorat przeprowadził 825 kontroli ważeńiowych, z tego 242 kontrole dotyczyły pojazdów o dmc do 3,5 t; 583 kontrole dotyczyły pojazdów o dmc powyżej 3,5 t. Plan kontroli zrealizowano w 103%.

W RPK na 2020 r. zaplanowano 716 kontrole w zakresie masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów na terenie województwa, z tego po 358 kontroli dotyczących pojazdów w danym przedziale dmc. Inspektorat do 20 kwietnia 2020 r. przeprowadził 88 kontroli ważeńiowych, z tego 57 kontroli dotyczyło pojazdów o dmc do 3,5 t; 31 kontroli dotyczyło pojazdów o dmc powyżej 3,5 t. Plan kontroli zrealizowano w 12,3%.

(akta kontroli str. 173)

Skuteczność kontroli ważeńiowych przeprowadzonych przez inspektorów WITD na terenie województwa wyniosła w 2018 r. - 1,1%; w 2019 r. - 27,4% (z tego wskaźnik skuteczności decyzji administracyjnych wynosił 1,7%, wskaźnik skuteczności nałożonych mandatów wynosił 25,7%); w 2020 r. (do 31 marca) - 77,3%.

(akta kontroli str. 173-175)

Wojewódzki Inspektor wyjaśnił: *Wskaźnik skuteczności ujawnionych naruszeń podczas kontroli wymiarów, mas i nacisków na osie pojazdów w 2018 r., wynikał z faktu, iż do jego wyznaczenia brane były pod uwagę jedynie liczba wydanych decyzji administracyjnych w odniesieniu do całkowitej liczby wszystkich przeprowadzonych kontroli. A zatem przy tym sposobie wyznaczania wskaźnika skuteczności nie były uwzględniane kontrole pojazdów o dmc do 3,5 t, podczas których stwierdzono przekroczenie dmc pojazdu. Kontrole te kończyły się nałożeniem na kierującego mandatu karnego a pojazd do momentu doprowadzenia do stanu normatywnego, był wyeliminowany z dalszej jazdy, co wpływało bezpośrednio na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym, ponieważ przeładowany pojazd traci swoje walory bezpieczeństwa, które zapewnił producent określając dopuszczalne parametry jakie może posiadać pojazd. Zastosowany przelicznik kontroli drogowych tylko w odniesieniu do wydanych decyzji administracyjnych nie odpowiadał zatem stanowi faktycznemu w zakresie stwierdzonych naruszeń. Wskaźnik jaki osiągnięto w 2018 r. w zakresie ujawnienia przeciążonych pojazdów o dmc do 3,5 t wyniósł 50 % natomiast osiągnięty wskaźnik wszystkich stwierdzonych naruszeń do całkowitej liczby kontroli wyniósł 9,3%.*

W 2019 r. w ogólnym rozliczeniu skuteczności kontroli pojazdów pod względem wymiarów mas i nacisków na osie, wzięte zostały pod uwagę wszystkie kontrole ważeńiowe, zakończone zarówno decyzjami administracyjnymi jak i nałożonymi mandatami karnymi za przekroczenia dopuszczalnych maksymalnych mas pojazdów do 3,5 t. Nie bez znaczenia na wskaźnik skuteczności stwierdzonych nieprawidłowości w latach 2018 i 2019 podczas kontroli ważeńiowych pojazdów

o dmc powyżej 3,5 t, miał wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 21 marca 2019 r. w sprawie C 127/17 mającej za przedmiot skargę o stwierdzenie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego, wniesioną w dniu 10 marca 2017 r.³⁴, który to doprowadził do znacznego spadku liczby sankcji za stwierdzone przekroczenia dopuszczalnych nacisków na pojedynczą oś napędową pojazdów poruszających się po drogach.

(akta kontroli str. 443-444)

W zakresie podejmowania innych działań wskazanych w Kierunkach działań WITD Wojewódzki Inspektor wyjaśnił: Kierunki Działania WITD obejmują również podejmowanie działań informacyjnych i kontrolnych o charakterze prewencyjnym, zmierzających do ugruntowania pozytywnego wizerunku ITD a także promocji bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez udział w wydarzeniach o charakterze informacyjnym w tym m.in. festynach, seminariach, konferencjach.

W ramach tych działań inspektorzy uczestniczyli w targach AGROPOMERANIA oraz Wystawach Ogrodniczo-Pszczelarskich organizowanych corocznie przez Zachodniopomorski Ośrodek Doradztwa Rolniczego w Barzkowicach, na których oprócz prezentacji wyposażenia oraz pojazdów służbowych, udzielano wielu porad z zakresu szeroko rozumianego transportu drogowego w tym również w zakresie dopuszczalnych mas pojazdów i warunków przejazdu pojazdów nienormatywnych. Poza powyższym podczas świąt państwowych i imprez masowych inspektorzy również prezentują sprzęt i wyposażenie jednostki, kształtując pozytywny wizerunek jednostki, jednocześnie inspektorzy przedstawiali procedury dotyczące ważenia pojazdów oraz funkcjonowanie prezentowanych wag, co spotykało się z dużym zainteresowaniem społeczeństwa. W ramach zawartego porozumienia z Regionalną Dyrekcją Lasów Państwowych w Szczecinie oraz Szczecinku inspektorzy prowadzili wspólne działania z funkcjonariuszami Straży Leśnej, mające na celu wyeliminowanie z ruchu potencjalnie przeciążonych transportów z drewnem. Ponadto, na wniosek dyrekcji spółki "(...)Port Szczecin" (...) w dniu 14 listopada 2019 r. odbyło się spotkanie na którym przedstawione zostały zagadnienia w zakresie obowiązujących obecnie przepisów regulujących maksymalną wagę pojazdów, a także wzorów dokumentów uprawniających przewoźników do przejazdu ze zwiększoną wagą całkowitą zestawu powyżej 40 t. W bieżącym roku na wniosek Zachodniopomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych z siedzibą w Szczecinie planowane było przeprowadzenie seminarium w tematyce analogicznej jak spotkanie w porcie, które nie doszło do skutku z powodu pandemii COVID-19.

(akta kontroli str. 408, 410-411, 417-421)

2.2. W latach 2018-2020 (do 31 marca) ZWITD wydał 26 decyzji administracyjnych o nałożeniu kary pieniężnej za przejazd na terenie województwa pojazdów przeciążonych³⁵ o dmc powyżej 3,5 t, z tego w 2018 r. -12; w 2019 r. -14.

Jedenaście (tj. 42,3% z 26) decyzji administracyjnych ZWITD dotyczyło przejazdu pojazdów przeciążonych w granicach administracyjnych miasta Szczecin, z tego w 2018 r. - pięć; w 2019 r. - sześć.

W latach 2018-2020 (do 31 marca) inspektorzy WITD wystawili 505 mandatów karnych za przejazd w województwie pojazdów przeciążonych o dmc do 3,5 t, z tego w 2018 r. - 225; w 2019 r. - 212, w 2020 r. (do 31 marca) – 68. Za przejazd pojazdów przeciążonych o dmc do 3,5 t w granicach administracyjnych miasta

³⁴ Wyrok ECLI:EU:C:2019:236; dalej: wyrok TSUE.

³⁵ W wyniku przeprowadzonych kontroli ważeniowych na terenie województwa: w 2018 r. w oparciu o art. 64 oraz art. 140aa ust. 1-3 PRD; w 2019 r. w oparciu o ww. przepisy oraz art. 92a ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140 ze zm.), dalej: UTD.

Szczecin, inspektorzy WITD wystawili 151 mandatów karnych (tj. 29,9% z 505), z tego w 2018 r. – 40; w 2019 r. – 71; w 2020 r. (do 31 marca) – 40.

(akta kontroli str. 174, 176-198)

2.3. Łączna wysokość kar wynikających z decyzji administracyjnych wydanych przez ZWITD, dotyczących pojazdów przeciążonych poruszających się na obszarze miasta, wyniosła 58 tys. zł, z tego w 2018 r. - 21,5 tys. zł; w 2019 r. - 36,5 tys. zł.

(akta kontroli str. 175, 176-198)

W latach 2018-2020 (do 31 marca) wpłynęły cztery odwołania od decyzji administracyjnych ZWITD, z tego w 2018 r. - dwa; w 2019 r. - dwa. W odwołaniach skarżący wskazywali m.in. na: niezwyfikowanie i niewyjaśnienie podstaw do zastosowania kary pieniężnej w danej wysokości, wydanie decyzji z naruszeniem przepisów ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego³⁶, błędą wykładnię definicji legalnych PRD oraz niezastosowanie definicji transportu kombinowanego, określonej w UTD, nieuwzględnienie przy wydawaniu decyzji treści wyroku TSUE (strona wniosła jednocześnie o zawieszenie postępowania do czasu zajęcia przez rząd Rzeczypospolitej Polskiej stanowiska w sprawie przedmiotowego wyroku), nieprzestrzeganie zasad prowadzenia ważenia dwoma wagami typu SAW 10C/II³⁷, nieuwzględnienie, że poza strefą ważenia występowały spadki terenu pomimo, iż każda nierówność ma wpływ na wyniki pomiarów, a także wydanie dwóch protokołów pokontrolnych i prowadzenie dwóch spraw administracyjnych w wyniku przeprowadzenia jednej kontroli drogowej.

Główny Inspektor, jako organ II instancji, w dwóch przypadkach utrzymał zaskarżone decyzje w mocy i w dwóch przypadkach uznał odwołania za zasadne, uchylając zaskarżone decyzje w całości i przekazując sprawy do ponownego rozpatrzenia organowi I instancji. Organ odwoławczy wskazał w uzasadnieniu na fakt naruszenia przepisów postępowania w stopniu mającym istotny wpływ na wynik postępowania, gdyż ZWITD wydając decyzje oparł się na niepełnym materiale dowodowym, wymagającym uzupełnienia w zakresie czynności technicznych przy procesie ważenia zespołu pojazdów. Szczegółowe badanie dwóch decyzji uwzględnionych przez Głównego Inspektora wykazało, że decyzje zawierały elementy składowe określone w art. 107 §1 Kpa.

(akta kontroli str. 175, 199-237)

Zaległości w zapłacie kar pieniężnych nałożonych w związku z przekroczeniem dopuszczalnego nacisku na oś lub masy całkowitej pojazdu z tytułu decyzji administracyjnych wydanych w latach 2018 – 2020 (do 31 marca) wyniosły 500 zł i dotyczyły jednej sprawy z 2019 r.³⁸

W ww. okresie łączna wysokość mandatów karnych nałożonych przez inspektorów WITD, dotyczących pojazdów przeciążonych poruszających się na obszarze miasta Szczecin, wyniosła 173,9 tys. zł, z tego w 2018 r. - 80,4 tys. zł; w 2019 r. – 74,6 tys. zł, w 2020 r. (do 31 marca) 18,9 tys. zł.

(akta kontroli str. 175, 238-245)

2.4. W okresie objętym kontrolą plany kontroli w WITD były opracowywane z uwzględnieniem: Kierunków Działania ITD, Kierunków Działań WITD na dany rok, RPK na dany rok, zasobów kadrowych, natężenia i struktury ruchu na poszczególnych odcinkach dróg oraz dostępnej infrastruktury umożliwiającej

³⁶ Dz. U. z 2020 r. poz. 256 ze zm.

³⁷ Wagi nie były połączone przewodem, brak homologacji wag na dokonywanie pomiarów masy całkowitej pojazdów wieloosiowych przez sumowanie wyników pomiarów.

³⁸ Należność pieniężna powstała 28 marca 2019 r., tytuł wykonawczy do egzekucji administracyjnej wystawiono 6 czerwca 2019 r.

bezpieczne zatrzymanie pojazdu i przeprowadzenie kontroli ważeńiowej. Podczas planowania kontroli ważeńiowych w granicach administracyjnych Szczecina nie były wykorzystywane dane z urządzeń preselekcyjnych. Powodem niewykorzystania preselekcji było niekorzystne usytuowanie bramownic tego systemu względem zlokalizowania jedyne w mieście miejsca kontroli pojazdów³⁹ oraz błędnych wskazań tego systemu. Parametry techniczne systemu preselekcji nie były dostosowane do miejsc o dużym natężeniu ruchu pojazdów.

Na podstawie ustalonego rocznego planu kontroli w zakresie liczby i rodzajów kontroli do przeprowadzenia, WITD ustalał miesięczne harmonogramy realizacji planu kontroli, które były aktualizowane co dwa tygodnie, czasami częściej. Na zmiany planów kontroli wpływ miały m.in. dostępne zasoby kadrowe w danym okresie, zadania doraźne zlecone⁴⁰, warunki pogodowe⁴¹, zapewnienie bezpieczeństwa przeprowadzenia kontroli oraz możliwość przeprowadzenia różnych rodzajów kontroli w szerokim zakresie tematycznym⁴². Kadra kierownicza WITD na podstawie raportów aplikacji ST CEN - Raporty (dawniej: Raportu Managera) oraz ITD SUPPORT dokonywała analizy poziomu wykonania planu rocznego.

(akta kontroli str. 246)

Szczegółowe badanie losowo wybranych siedmiu⁴³ miesięcznych planów kontroli WITD za lata 2018-2020 (do 31 marca) wykazało, że w badanym okresie zaplanowano na terenie miasta Szczecin:

- ogółem przeprowadzenie 221 kontroli ważeńiowych;
- w badanych miesiącach przeprowadzenie od 15 do 46 kontroli ważeńiowych;
- trzy kontrole do przeprowadzenia wspólnie z Policją; w planach nie ujęto innych uprawnionych organów do kontroli⁴⁴;
- 90 kontroli przeprowadzanych w godzinach wieczornych, z tego 16 kontroli w godzinach od 12⁰⁰ do 20⁰⁰ i 74 kontrole w godzinach od 14⁰⁰ do 22⁰⁰;
- siedem kontroli w dniach wolnych od pracy, z tego pięć kontroli w soboty i dwie kontrole w niedziele.

Planowane kontrole ważeńiowe na terenie miasta miały charakter ważenia stacjonarnego, za pomocą wag przeznaczonych do statycznego pomiaru nacisku na osie. W planach kontroli wskazywano zespół kontrolny w 200 przypadkach dwuosobowy, a w 21 przypadkach trzyosobowy. Do każdego zespołu kontrolnego w planach kontroli przypisany był samochód służbowy ze wskazaniem jego numeru rejestracyjnego.

(akta kontroli str. 247-281)

Zastępca Wojewódzkiego Inspektora wyjaśnił na przykładzie planów kontroli na wrzesień 2019 r. i październik 2019 r., że plany kontroli były w ciągu miesiąca bardzo często aktualizowane. We wrześniu 2019 r. plan kontroli zmieniano 133 razy z następujących powodów: 25 razy zmieniano składy zespołów kontrolnych, 29 razy zmieniano miejsce kontroli (z tego 25 zmian dotyczyło punktu kontrolnego zlokalizowanego w Szczecinie przy Szosie Stargardzkiej) i 76 razy zmieniano

³⁹ Odległość od najdalej zlokalizowanej bramownicy do miejsca kontroli pojazdów wynosiła 43 km (droga objazdowa poza centrum miasta).

⁴⁰ Np. odprawy autokarów zgłoszone przez organizatorów wyjazdów, dyrektorów szkół, rodziców.

⁴¹ Zamglenia lub intensywne opady deszczu uniemożliwiające bezpieczne zatrzymanie pojazdów do kontroli.

⁴² Kontrole: pojazdów przewożących osoby, taksówek, emisji spalin, przewozu towarów niebezpiecznych, transportu zwierząt, krajowego transportu odpadów, transgranicznego przemieszczania odpadów, transportu artykułów szybko psujących się.

⁴³ Badaniem objęto pierwotnie sporządzone i zatwierdzone plany kontroli za następujące miesiące: w 2018 r. - czerwiec, lipiec, listopad; w 2019 r. - czerwiec, wrzesień, październik; w 2020 r. - luty.

⁴⁴ Krajowa Administracja Skarbowa (dalej: KAS), Straż Graniczna (dalej: SG), ZDiTM.

z innych powodów⁴⁵. W październiku 2019 r. plan kontroli zmieniano 149 razy z następujących powodów: 37 razy zmieniano składy zespołów kontrolnych, 40 razy zmieniano miejsce kontroli (z tego 17 zmian dotyczyło punktu kontrolnego zlokalizowanego w Szczecinie przy Szosie Stargardzkiej) i 86 razy zmieniano z innych powodów. Aktualizacje pozostałych pięciu planów miesięcznych objętych badaniem kształtowały się na zbliżonym poziomie. Wszystkie zmiany planów kontroli były przekazywane do Biura Nadzoru Inspekcyjnego w GITD, zgodnie z § 6 ust. 9 zarządzenia Nr 28/2014 w sprawie kontroli przewozów drogowych.

W zakresie przeprowadzenia w mieście kontroli ważeńiowych w porze nocnej oraz z innymi uprawnionymi organami Zastępca Wojewódzkiego Inspektora wyjaśnił: (...) w zaktualizowanych planach kontroli za wrzesień i październik 2019 r. oraz luty 2020 r. zostały zaplanowane trzy kontrole w porze nocnej. Kontrole były objęte akcją pn. „Szara strefa” polegały one na dynamicznym przemieszczaniu się pojazdami służbowymi po ulicach miasta Szczecina, kontrole były przeprowadzane we współdziałaniu z innymi organami uprawnionymi do prowadzenia kontroli (KAS, SG, Policja). W trakcie działań nie wykluczano podjęcia kontroli ważeńiowych w przypadku ujawnienia potencjalnie przeciążonego pojazdu. (...)

(akta kontroli str. 454-455, 457-459, 463-466)

2.5. W latach 2018-2020 (do 31 marca) inspektorzy WITD przeprowadzili łącznie 655 kontroli ważeńiowych w granicach administracyjnych miasta Szczecin, (tj. 25,1% kontroli ważeńiowych w województwie) z tego:

- 1) według stanu na 31 grudnia 2018 r. – 302 kontrole ważeńiowe (tj. 28,2% kontroli ważeńiowych w województwie), w tym 40 kontroli pojazdów o dmc do 3,5 t; 262 kontrole pojazdów powyżej 3,5 t; nie było kontroli z wykorzystaniem wskazań systemu preselekcji wagowej; 300 kontroli przeprowadzono w dni robocze, dwie kontrole przeprowadzono w dni wolne od pracy, 163 kontrole przeprowadzono w godzinach od 8⁰⁰ do 16⁰⁰; 139 kontroli przeprowadzono w godzinach od 16⁰⁰ do 8⁰⁰,
- 2) według stanu na 31 grudnia 2019 r. - 308 kontroli ważeńiowych (tj. 37,3% kontroli ważeńiowych w województwie), w tym 68 kontroli pojazdów o dmc do 3,5 t; 240 kontroli pojazdów powyżej 3,5 t; jedna kontrola z wykorzystaniem wskazań systemu preselekcji wagowej; 297 kontroli przeprowadzono w dni robocze, 11 kontroli przeprowadzono w dni wolne od pracy, 185 kontroli przeprowadzono w godzinach od 8⁰⁰ do 16⁰⁰, 123 kontrole przeprowadzono w godzinach od 16⁰⁰ do 8⁰⁰,
- 3) według stanu na 31 marca 2020 r. - 45 kontroli ważeńiowych (tj. 6,3% kontroli ważeńiowych w województwie), w tym 41 kontroli pojazdów o dmc do 3,5 t; cztery kontrole pojazdów powyżej 3,5 t; cztery kontrole z wykorzystaniem wskazań systemu preselekcji wagowej; 45 kontroli przeprowadzono w dni robocze, 44 kontrole przeprowadzono w godzinach od 8⁰⁰ do 16⁰⁰, jedną kontrolę przeprowadzono w godzinach od 16⁰⁰ do 8⁰⁰.

(akta kontroli str. 282, 445-446, 454, 457)

Zastępca Wojewódzkiego Inspektora wyjaśnił, że (...) liczba wskazanych kontroli z wykorzystaniem wskazań systemu preselekcji wagowej została wykazana na podstawie informacji umieszczonej przez inspektora dokonującego kontroli w systemie CEN. Nie jest wykluczone, iż inspektorzy faktycznie przeprowadzili większą liczbę takich kontroli, jednakże na dzień dzisiejszy nie jest to możliwe do potwierdzenia.

(akta kontroli str. 445-446)

⁴⁵ Np. przeprowadzania kontroli akcyjnych, konieczności przeprowadzenia odprawy autokarów, zmiany godzin pracy inspektorów, zwolnienia lekarskie, opieki nad dziećmi.

W badanym okresie podczas przeprowadzania kontroli ważeńiowych w Szczecinie były wykorzystywane wagi z ważną legalizacją.

(akta kontroli str. 445-446, 448)

W okresie od czerwca do października 2019 r. WITD zorganizował pięć akcji wzmożonych kontroli ważenia pojazdów na punkcie kontrolnym zlokalizowanym w Szczecinie przy ul. Szosa Stargardzka wraz z Wydziałem Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Szczecinie. W wyniku przeprowadzonych działań wykonano łącznie 23 kontrole ważeniowe, z tego 17 kontroli pojazdów o dmc do 3,5 t i sześć kontroli pojazdów o dmc powyżej 3,5 t. W 20 przypadkach na kierujących pojazdami nałożono mandaty karne m.in. za przekroczenie dmc, niezgodny z wymaganiami stan techniczny pojazdu, brak wymaganych dokumentów. Kontrole zakończyły się również wydaniem 17 zakazów dalszej jazdy do momentu doprowadzenia pojazdów do stanu normatywnego.

(akta kontroli str. 283-296, 445, 447)

Wojewódzki Inspektor wyjaśnił (...) *W związku z ogłoszeniem wyroku TSUE nie nastąpiło zaniechanie przeprowadzania na terenie miasta Szczecin kontroli ważeniowych pojazdów o dmc powyżej 3,5 t w szczególności o nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 11,5 t, bowiem zgodnie z treścią wyroku właśnie w wyniku przekroczenia nacisku osi o wartość powyżej 11,5 t można na przewoźnika nałożyć karę administracyjną. Nie mniej jednak wyrok ten w znacznym stopniu przyczynił się do spadku skuteczności podejmowanych działań w eliminowaniu z ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych o dmc powyżej 3,5 t. Odzwierciedleniem tego stanu był systematyczny spadek liczby wydanych decyzji administracyjnych o nałożeniu kary pieniężnej za brak zezwolenia kategorii I.*

(akta kontroli str. 408, 412)

W wyniku analizy dokumentacji pokontrolnej z 6 września 2019 r. i 20 stycznia 2020 r. stwierdzono, że:

- 1) inspektorzy WITD łącznie przeprowadzili 35 kontroli ważeniowych pojazdów, z tego 11 pojazdów o dmc do 3,5 t nie przekraczało parametrów wagowych i kontrole zakończono sporządzeniem formularzy kontroli kierowcy; 5 pojazdów o dmc powyżej 3,5 t nie przekraczało parametrów wagowych i kontrole zakończono sporządzeniem protokołu kontroli UTD;
- 2) inspektorzy WITD zidentyfikowali 25 pojazdów, które przekraczały parametry wagowe, z tego 24 pojazdy o dmc do 3,5 t i jeden pojazd o dmc powyżej 3,5 t;
- 3) inne nieprawidłowości zidentyfikowane przez inspektorów WITD dotyczyły: w dwóch przypadkach kierowania pojazdem przez osobę nieposiadającą przy sobie wymaganych dokumentów (wystawiono mandaty karne w wysokości po 50 zł każdy), w jednym przypadku niedostosowania się do znaku B-26, tj. zakazu wyprzedzania przez pojazdy ciężarowe (wystawiono mandat karny w wysokości 300 zł); w jednym przypadku kierowania pojazdem mimo braku aktualnego badania technicznego pojazdu (wystawiono mandat karny w wysokości 50 zł); w jednym przypadku kierowania pojazdem z nieaktualnymi uprawnieniami kategorii B oraz w stanie po spożyciu alkoholu (sprawę przekazano funkcjonariuszom Policji);
- 4) w przypadku pojazdów o dmc do 3,5 t wystawiono 12 mandatów karnych na łączną kwotę 3 150 zł; ujawniono przekroczenie dopuszczalnej ładowności pojazdów od 0,2 t do 2,4 t;
- 5) kontrole ważeniowe odbywały się bez wykorzystania wskazań systemu preselekcji wagowej; do kontroli typowano wszystkie nadjeżdżające potencjalnie przeciążone pojazdy;
- 6) inspektorzy WITD posiadali bezpośredni dostęp do danych z systemu preselekcji wagowej, jednakże ze względu na sposób prezentacji informacji

- (wycinek fotografii pojazdu jedynie z tablicą rejestracyjną) w znaczny sposób wpływał na niemożność zidentyfikowania danego pojazdu w ruchu drogowym, gdyż w chwili identyfikacji numeru rejestracyjnego pojazdu było już za późno na bezpieczne zatrzymanie pojazdu;
- 7) odległości stacji preselekcji do punktu kontroli oraz budzące wątpliwości wskazania systemu preselekcji wagowej w zakresie zmierzonych parametrów (masa pojazdu, nacisk osi) były decydującym czynnikiem o praktycznym braku możliwości wykorzystania systemu preselekcji w eliminacji przeciążonych pojazdów;
 - 8) w czasie działań kontrolnych nie korzystano z systemu preselekcji wagowej, natomiast analiza dokumentacji kontrolnej wskazywała, iż pojazdy poddane kontroli nie przejeżdżały pod bramownicami systemu, gdyż załadunki w przeważającej większości miały miejsce w przedsiębiorstwach mających siedzibę przy ul. A. Struga w Szczecinie i jej okolicy lub innych rejonach kraju, a pojazdy nie poruszały się ulicami miasta do czasu wjazdu na drogę krajową nr 10 na węźle Szczecin-Kijewo;
 - 9) lokalizacja jedyne miejsca do ważenia pojazdów w granicach administracyjnych miasta Szczecin w stosunku do istniejących wag preselekcyjnych pozwala na łatwe ominięcie punktu kontrolnego; jedynie pojazdy zmierzające w kierunkach: dzielnicy Szczecin-Płonia, Stargardu lub Pyrzyc przejeżdżały drogą, przy której zlokalizowany był punkt kontrolny;
 - 10) miejsce kontroli przy ul. Szosa Stargardzka nie wymagał remontu lub przebudowy spowodowanej jego stanem technicznym; natomiast konieczne było jego dostosowanie do użytkowania nowego typu wag typu WWS do pomiarów dynamicznych;
 - 11) kontrole miały charakter stacjonarny, były przeprowadzane w zespołach dwuosobowych;
 - 12) dokumentowanie kontroli odbywało się w aplikacji ST CEN OffLine⁴⁶, do funkcjonowania której nie było wymagane stałe połączenie internetowe; natomiast podczas kontroli konieczny był także dostęp do systemu CEPIK⁴⁷ oraz UFG⁴⁸ w celu weryfikacji czy pojazdy posiadały aktualne badania techniczne i ubezpieczenie OC oraz czy dokumenty dopuszczające pojazd do ruchu znajdowały się w obiegu (tj. nie zostały zatrzymane elektronicznie przez organy kontroli ruchu drogowego)⁴⁹.

(akta kontroli str. 297-338)

2.6. WITD reagował na sygnały zarządcy dróg w Szczecinie, dotyczące konieczności przeprowadzenia kontroli mających na celu ujawnienie i eliminację z ruchu pojazdów przeciążonych. W objętym kontrolą okresie ZDiTM wnioskował trzy razy o podjęcie działań kontrolnych w określonych rejonach miasta. Ze złożonych wyjaśnień Wojewódzkiego Inspektora wynikało, że najczęściej w danym rejonie prowadzone były inwestycje, skutkujące okresowym wzmożonym ruchem pojazdów ciężarowych.

W ramach współpracy ZDiTM na mocy umowy nr 25/DO/2018 z 19 grudnia 2017 r. oddał Inspektoratowi na czas nieokreślony do bezpłatnego używania w pełni sprawne i w dobrym stanie technicznym z ważną legalizacją cztery wagi samochodowe typu SAW 10C/III. ZWITD zobowiązał się do dokonywania kontroli

⁴⁶ Inspektorzy korzystają z tej aplikacji, gdy mają problemy z łączem internetowym.

⁴⁷ Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.

⁴⁸ Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny.

⁴⁹ Wynikało to z dopuszczonego przepisami prawa braku obowiązku posiadania tych dokumentów przez kierującego.

pojazdów na drogach publicznych, będących w zarządzie ZDiTM w granicach administracyjnych miasta Szczecin, minimum raz w tygodniu z wyłączeniem sytuacji braku możliwości przeprowadzenia kontroli z przyczyn niezależnych od WITD (warunki atmosferyczne, względy organizacyjne). Ponadto, uzgodniono, że WITD sporządzi do 10 każdego miesiąca sprawozdanie z liczby przeprowadzonych kontroli za miesiąc poprzedni.

W ramach realizacji projektu pn. „Wzmocnienie potencjału ITD” Inspektorat został doposażony w cztery nowe pojazdy służbowe wyposażone w przenośne wagi do pomiarów dynamicznych. Wojewódzki Inspektor wystąpił⁵⁰ do ZDiTM o dostosowanie punktu kontrolnego, zlokalizowanego w Szczecinie przy ul. Szosa Stargardzka, do ważenia pojazdów za pomocą przenośnych wag typu WWS do pomiarów dynamicznych⁵¹. Do dnia zakończenia kontroli NIK wniosek był na etapie przygotowywania dokumentacji technicznej.

(akta kontroli str. 49, 51-57, 339-368, 408-409, 413, 415-416, 422-426)

Wojewódzki Inspektor wyjaśnił, że podczas spotkań z przedstawicielami ZDiTM, WITD sygnalizował konieczność powstania nowych punktów kontrolnych, usytuowanych w niedalekiej odległości od stacji preselekcyjnych, zlokalizowanych w granicach administracyjnych miasta Szczecin. ZDiTM poinformował WITD o możliwości powstania punktu kontrolnego w Szczecinie w okolicach ronda Hakena. Jednakże nie doszło jeszcze do spotkania organizacyjnego mającego na celu podjęcie ustaleń i wytycznych w zakresie lokalizacji oraz warunków technicznych takiego punktu kontrolnego.

(...) WITD nie konsultował rozmieszczenia miejsc do przeprowadzania kontroli ważeniowych. Zarządca drogi wraz z władzami miasta ma wpływ na plan zagospodarowania przestrzennego tym samym jest organem władnym do podejmowania decyzji w sprawie usytuowania, projektowania, konsultowania i wykonawstwa punktów kontrolnych. W przedmiocie budowy punktów kontrolnych rola WITD sprowadza się w zasadzie do funkcji doradczej w zakresie wytycznych mających na celu określenie potrzeb funkcjonalnych takich miejsc kontroli. Odnośnie umiejscowienia a następnie wybudowania stacji preselekcyjnych, z wiedzy jaką posiadam (ponieważ nie byłem w tym czasie ZWITD), nie było konsultacji w tym zakresie, co w konsekwencji doprowadziło do powstania kilku stacji preselekcyjnego ważenia pojazdów w ruchu, których potencjał w eliminacji przeciążonych pojazdów nie może być wykorzystany.

(akta kontroli str. 369, 382, 409, 414)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

- niesporządzenie i nieprzekazanie do ZDiTM trzech sprawozdań w zakresie liczby przeprowadzonych kontroli ważeniowych na terenie miasta Szczecin za następujące okresy sprawozdawcze: w 2018 r. za styczeń i luty; w 2019 r. za wrzesień. Powyższe było niezgodne z postanowieniami § 4 ust. 6 i 7 umowy nr 25/DO/2018 z dnia 19 grudnia 2017 r. zawartej z ZDiTM.

(akta kontroli str.339-360, 454, 456, 460-462)

Zastępca Wojewódzkiego Inspektora wyjaśnił: *W miesiącu styczniu i lutym 2018 r. nie sporządzono sprawozdania z liczby przeprowadzonych kontroli ważeniowych, ponieważ w tym okresie z uwagi na warunki atmosferyczne, nie planowano takich kontroli oraz forma przedmiotowego sprawozdania była na etapie uzgodnień*

⁵⁰ Pismo WITD.WI.2011/289/19/MR z 29 listopada 2019 r.

⁵¹ Waga o wysokości pojedynczej platformy (ważącej) 58 mm.

z ZDiTM. (...) Odnosnie braku dokumentacji potwierdzającej sporządzenie i nieprzesłanie do ZDiTM sprawozdania za miesiąc wrzesień 2019 r. należy uznać, iż faktycznie nie zostało ono sporządzone, ponieważ w miesiącu tym inspektorzy przeprowadzili w sumie 34 kontrole ważeńiowe, z czego 24 kontrole na punkcie kontrolnym Szosa Stargardzka. Przyczyną nieprzesłania przedmiotowego sprawozdania była zmiana personalna na stanowisku Naczelnika Wydziału Inspekcji (stanowisko objęte we wrześniu 2019 r.) oraz złożenie w dniu 26 września 2019 r. przez ówczesnego Zastępcę Naczelnika wniosku o rozwiązanie umowy o pracę, co wiązało się z koniecznością przekazania wszelkich dokumentów oraz informacji o zadaniach realizowanych przez Zastępcę Naczelnika do końca I połowy października 2019 r. Nadmieniam, iż ZDiTM nie upomniał się o brakujące sprawozdania, które zostałyby wówczas niezwłocznie sporządzone i przesłane.

(akta kontroli str. 454, 456)

OCENA CZĄSTKOWA

WITD podejmował działania w zakresie eliminacji ruchu pojazdów przeciążonych w mieście. Przeprowadzał pozaplanowo kontrole ważeńiowe w mieście w reakcji na otrzymane sygnały z ZDiTM. Zapewniona była realizacja założeń RPK ITD w zakresie kontroli masy i nacisków osi, a także planów kontroli WITD uwzględniających Kierunki Działania ITD, Kierunki Działań WITD, natężenie i strukturę ruchu na poszczególnych odcinkach dróg oraz dostępność infrastruktury umożliwiającej bezpieczne zatrzymanie pojazdu i przeprowadzenie kontroli ważeńiowej. Jednakże dane z urzędzeń preselekcyjnych, z powodu usytuowania bramownic, nie były wykorzystywane podczas planowania kontroli ważeńiowych.

W granicach administracyjnych miasta Szczecin WITD przeprowadzał kontrole mas i nacisków osi zarówno pojazdów o dmc do 3,5 t, jak i pojazdów o dmc powyżej 3,5 t. Kontrole ważeńiowe były prowadzone w różnych godzinach dnia roboczych, w soboty i niedziele oraz w porach nocnych w przypadkach prowadzenia akcji kontrolnych. W okresie od 29 czerwca 2019 r. do 28 lutego 2020 r. inspektorzy WITD wspólnie z funkcjonariuszami Policji, Straży Granicznej i Krajowej Administracji Skarbowej przeprowadzili osiem akcji kontrolnych w mieście, z tego pięć akcji dotyczących bezpośrednio kontroli ważeńiowych w mieście, inspektorzy WITD przeprowadzili wspólnie z funkcjonariuszami Policji.

WITD prawidłowo egzekwował kary wynikające z decyzji administracyjnych wydanych za przejazd pojazdami przeciążonymi w mieście.

Ujawniona w toku kontroli NIK nieprawidłowość, polegająca na niesporządzeniu i nieprzekazaniu do ZDiTM w badanym okresie trzech miesięcznych sprawozdań z liczby przeprowadzonych kontroli ważeńiowych w mieście, nie miała istotnego wpływu na realizację zadań w zakresie eliminacji ruchu pojazdów przeciążonych.

IV. Wnioski

W związku ze stwierdzoną nieprawidłowością, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następujący wniosek:

Wnioski

- przekazywanie sprawozdań miesięcznych w zakresie liczby przeprowadzonych kontroli ważeńiowych na terenie miasta Szczecin zgodnie z postanowieniami umowy zawartej z ZDiTM.

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 ust. 1 i 2 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 Szczecinie. 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.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosku pokontrolnego 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.

Szczecin, 24 czerwca 2020 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Szczecinie
Dyrektor

.....
podpis

Kontroler
Małgorzata Wejwer
specjalista k. p.

.....
podpis