



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Białymstoku

LBI-4101-018-01/2014  
P/14/006

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Białymstoku  
ul. Akademicka 4, 15-267 Białystok  
T +48 85 874 81 00, F +48 85 874 81 33  
[lbi@nik.gov.pl](mailto:lbi@nik.gov.pl)



## I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/14/006 – Wykonywanie wybranych zadań przez Inspekcję Transportu Drogowego z uwzględnieniem funkcjonowania Centralnej Ewidencji Naruszeń
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Białymstoku
Kontrolerzy	1) Tomasz Pomian – główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 91420 z dnia 7 lipca 2014 r. 2) Janusz Zawirski – główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 91428 z dnia 19 sierpnia 2014 r. (dowód: akta kontroli str. 1-4)
Jednostka kontrolowana	Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Białymstoku, ul. Kombatantów 4, 15-110 Białystok (dalej zwany „WITD”) <sup>1</sup>
Kierownik jednostki kontrolowanej	Wiesław Antoni Stalewski – Podlaski Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego <sup>2</sup> („PWITD”) (dowód: akta kontroli str. 5)

## II. Ocena kontrolowanej działalności

### Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie<sup>3</sup> organizację i prowadzenie kontroli ważeńiowych oraz wykorzystywanie systemu informatycznego Centralnej Ewidencji Naruszeń („CEN”) przy przeprowadzaniu tych kontroli przez WITD.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Ocenę pozytywną uzasadniają:

- właściwe przygotowanie organizacyjne i kadrowe do realizacji kontroli ważeńiowych określonych w Ramowym Planie Kontroli Inspekcji Transportu Drogowego,
- podejmowanie starań i działań na rzecz doprowadzenia do sprawności posiadanych bądź użytkowanych urządzeń oraz pozyskania niezbędnego do wykonywania kontroli ważeńiowych wyposażenia,
- przeprowadzanie kontroli ważeńiowych, w tym w zakresie wykraczającym ponad planowaną liczbę w 2013 roku,
- dbałość o aktualność wykorzystywanych podczas kontroli ważeńiowych baz danych poprzez dokonywanie codziennej synchronizacji wersji „offline” systemu CEN (w sytuacji niestabilności jego działania w trybie „online” na 25 spośród 27 punktów kontrolnych),
- rzetelny nadzór i koordynacja działań oddziałów Wydziałów Inspekcji w zakresie realizacji kontroli ważeńiowych.

<sup>1</sup> Kontrolą objęto również Oddział Wydziału Inspekcji w Bielsku Podlaskim, obejmujący swym obszarem działania teren powiatów: miasta Bielsk Podlaski, bielskiego, hajnowskiego i siemiatyckiego

<sup>2</sup> Od 17 lutego 2009 r.

<sup>3</sup> Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

### III. Opis ustalonego stanu faktycznego

#### 1. Przygotowanie organizacyjne i kadrowe do prowadzenia kontroli ważeńowych

Opis stanu faktycznego

1.1. W okresie objętym kontrolą liczba pracowników WITD (łącznie z trzema podległymi oddziałami Wydziałów Inspekcji<sup>4</sup>) zwiększyła się z 39 osób na 1 stycznia 2012 r. do 45 osób na 30 czerwca 2014 r., w tym inspektorów transportu drogowego z 26 osób do 32 osób<sup>5</sup>. Na koniec I półrocza 2014 r. tylko jeden inspektor transportu drogowego miał staż pracy krótszy niż dwa lata.

Zgodnie z Regulaminem pracy w WITD<sup>6</sup>:

- czas pracy inspektorów transportu drogowego wynosi 8 godzin na dobę, może być jednak przedłużony do 12 godzin na dobę, przy zachowaniu 40-godzinnego czasu pracy na tydzień w 2-miesięcznym okresie rozliczeniowym,
- inspektorzy transportu drogowego wykonują pracę w systemie zmianowym,
- jeżeli wymagają tego potrzeby Inspektoratu, pracownik na polecenie przełożonego obowiązany jest wykonywać pracę poza normalnymi godzinami pracy, w tym także w nocy oraz w niedziele i święta.

Czas pracy inspektorów ustalano w miesięcznym harmonogramie pracy (w tym także w porze nocnej oraz niedziele i święta), w którym ujmowano między innymi: datę kontroli, godziny pracy, miejsce kontroli, zakres kontroli, zadania doraźne (np. preselekcja). Obecnie liczba inspektorów przeprowadzających kontrole, w tym ważeńowe (15 w Wydziale Inspekcji w Białymstoku, 5 w Oddziale w Bielsku Podlaskim, 6 w Oddziale w Łomży i 6 w Oddziale w Suwałkach) – w ocenie WITD – „pozwała jedynie na realizację kontroli ważeńowych określonych w Ramowym Planie kontroli Inspekcji Transportu Drogowego. W celu realizacji zadań określonych w art. 50 ustawy z dnia 6 września 2001r. ustawy o transporcie drogowym<sup>7</sup> (w zakresie: a/ przestrzegania obowiązków lub warunków przewozu drogowego, o których mowa w art. 4 pkt 22, b/ przestrzegania przepisów ruchu drogowego w zakresie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym<sup>8</sup>, c/ przestrzegania szczegółowych zasad i warunków transportu zwierząt, d/wprowadzonych do obrotu ciśnieniowych urządzeń transportowych pod względem zgodności z wymaganiami technicznymi, dokumentacją techniczną i prawidłowością ich oznakowania, w zakresie określonym w ustawie z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, e/ rodzaju używanego paliwa, f/ dokumentów związanych z wykonywaniem publicznego transportu zbiorowego, g/ prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych<sup>9</sup>, h/ przestrzegania czasu pracy) oraz w celu 24-godzinnej realizacji zadań związanych z ważeniem pojazdów i obsługi także w dni wolne od pracy systemów wag preselekcyjnych zlokalizowanych na terenie województwa podlaskiego niezbędne jest co najmniej dwukrotne zwiększenie etatów pracowników uprawnionych do kontroli pojazdów (inspektorów). Nieodzowna jest ponadto zmiana przepisów ograniczających możliwości pracy pracowników służby cywilnej. Na chwilę obecną art. 97 ust. 5 ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o służbie cywilnej<sup>10</sup> wyraźnie wskazuje, że członek korpusu służby cywilnej na polecenie przełożonego może wykonywać pracę w nocy oraz w niedziele i święta w wyjątkowych przypadkach”.

(dowód: akta kontroli str. 6-21, 415-437)

1.2. W WITD nie wyodrębniono zespołów ani inspektorów do przeprowadzenia kontroli z wykorzystaniem wag, gdyż kontrole takie – według zakresów czynności – mogli przeprowadzać wszyscy inspektorzy zatrudnieni w WITD. Wyznaczenie zespołu tylko do kontroli ważeńowych, jak podał Waldemar Dobrzyniewicz – Zastępca WITD „jest niemożliwe ponieważ zakres kontroli jest określony w odrębnych przepisach. Przy każdej

<sup>4</sup> W Bielsku Podlaskim, w Łomży i w Suwałkach.

<sup>5</sup> 4 w 2012 r. i 2 w 2013 r.

<sup>6</sup> Wprowadzony zarządzeniem Nr 3/12 PWITD z dnia 23 lutego 2012 r.

<sup>7</sup> Dz. U. z 2013 r. poz. 1414 ze zm., zwanej dalej „ustawą o transporcie drogowym”.

<sup>8</sup> Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 ze zm., zwanej dalej „Prawem o ruchu drogowym”.

<sup>9</sup> Dz. U. z 2013 r. poz. 260 ze zm., zwanej dalej „ustawą o drogach publicznych”.

<sup>10</sup> Dz. U. z 2014 r. poz. 1111, zwana dalej „ustawą o służbie cywilnej”.

kontroli ważeniowej należy sporządzić również protokół z zakresu ustawy o transporcie drogowym. Przy kontrolach ważeniowych zakres kontroli niejednokrotnie obejmuje również tematykę przewozu towarów niebezpiecznych, przewóz odpadów, przewóz zwierząt itp. W harmonogramie pracy zakres praktycznie wszystkich kontroli obejmuje ważenie pojazdów. Jedynie w nielicznych przypadkach podczas akcji tematycznych odstępuje się od umieszczania w harmonogramie pracy kontroli z zakresu ważenia pojazdów”.

(dowód: akta kontroli str. 6-17)

1.3. W WITD wywiązywano się z obowiązku wynikającego z art. 76 ust. 3 ustawy o transporcie drogowym, iż inspektor podlega co najmniej raz w roku szkoleniu organizowanemu przez GITD w celu podniesienia poziomu wiedzy fachowej. I tak:

a) w latach 2012-2013 dla wszystkich inspektorów transportu drogowego przewidziano jednolity program zajęć (tematyka zajęć została ustalona w oparciu o potrzeby zgłaszane przez inspektorów w trakcie ubiegłorocznych szkoleń):

- w okresie od marca do listopada 2012 r. (w trakcie 3-dniowych szkoleń) przeszkolono 28 inspektorów transportu drogowego w zakresie: zmian w ustawie o transporcie drogowym; zmian w ustawie Prawo o ruchu drogowym; ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych, rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009, 1072/2009, 1073/2009 oraz dokumentów w międzynarodowym transporcie drogowym wydawanych przez GITD,
- w okresie od sierpnia do grudnia 2013 r. (w trakcie 3-dniowych szkoleń) przeszkolono 31 inspektorów transportu drogowego w zakresie: przeciwdziałania korupcji - aspekty prawne, przeciwdziałania korupcji - aspekty psychologiczne oraz zmian przepisów ADR 2013,

b) na 2014 r. (z zaproponowanych w 2013 r. przez GITD tematów) WITD zgłosiło zapotrzebowanie w zakresie pojazdów nienormatywnych "klasyfikowanie różnego rodzaju pojazdów do danej kategorii zezwoleń ze względu na kat. drogi" oraz metod przesłuchań. Zgodnie z harmonogramem:

- w okresie od maja do lipca 2014 r. (w trakcie trzech, 2-dniowych szkoleń) przeszkolono 12 inspektorów w zakresie pojazdów nienormatywnych,
- w lipcu (w trakcie dwóch, 2-dniowych szkoleń) przeszkolono 5 inspektorów w zakresie prowadzenia przesłuchań,
- w okresie lipiec-sierpień 2014 r. (w trakcie dwóch, 2-dniowych szkoleń) przeszkolono 8 inspektorów w zakresie posługiwania się środkami przymusu bezpośredniego i przewozu towarów niebezpiecznych.

W dniach: 7 października 2009 r. Naczelnik Wydziału Inspekcji wraz z informatykiem<sup>11</sup> oraz 27 września 2013 r. jeden z inspektorów transportu drogowego wraz z informatykiem<sup>12</sup> zostali przeszkoleni z CEN. Następnie, jak podał PWITD „*ww. przeszkolili wszystkich inspektorów WITD. Nowo przyjęci aplikanci są już przeszkoleni z zakresu CEN (podczas praktyk w ramach 6-miesięcznego kursu specjalistycznego). Ponadto wszyscy inspektorzy są na bieżąco informowani o wprowadzanych nowych funkcjach programu*”.

(dowód: akta kontroli str. 22-28, 413-414)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie przygotowanie organizacyjne i kadrowe w zakresie realizacji kontroli ważeniowych określonych w Ramowym Planie Kontroli Inspekcji Transportu Drogowego.

<sup>11</sup> Zostali przeszkoleni w zakresie nowych funkcji (wprowadzonych po 2010 r. w związku z modyfikacją) w CEN.

<sup>12</sup> Zostali przeszkoleni z funkcjonalności, które zostaną wdrożone w I etapie oraz zostaną wdrożone w II etapie rozwoju ST CEN.

## 2. Stan wyposażenia WITD w sprzęt i miejsca niezbędne do przeprowadzania kontroli ważeńiowych

Opis stanu faktycznego

2.1. W okresie objętym kontrolą WITD dysponował wyłącznie przenośnymi, nieautomatycznymi wagami do statycznego ważenia pojazdów<sup>13</sup>. W 2012 r. posiadano 30 wag<sup>14</sup> (z których 20 było przystosowanych do dokonywania pomiarów w temperaturach ujemnych), zaś w latach 2013-2014 (I półrocze) 28 takich wag (z których 24 było przystosowanych do pomiarów w temperaturach ujemnych), przy czym:

- 4 wagi LP 600 od września 2012 r. do końca 2014 r. zostały użyte do WITD w Krakowie,
- 2 wagi SAW 10A i 3 wagi SAW 10C (w tym 2 uszkodzone od kwietnia 2011 r. nie były legalizowane<sup>15</sup>, jedna w marcu 2014 r. nie przeszła legalizacji<sup>16</sup>) zostały 30 maja 2014 r. zlikwidowane (zdjęte z ewidencji środków trwałych). Wagi typu SAW 10A nie były legalizowane, gdyż – jak podał PWITD – „nie nadają się do kontroli pojazdów ciężarowych, wyposażonych w koła bliźniacze. Ponadto jedna sztuka jest uszkodzona, co przy braku innych wag tego typu spowodowało ich rozkompletowanie (w komplecie muszą być 2 szt.)”. Ponadto WITD 12 grudnia 2012 r. wysłał zapytanie do CAT TRAFFIC o możliwość naprawy wagi typu SAW 10A, w której wyświetla się błąd: E11. W odpowiedzi Spółka podała, iż „błąd ten oznacza, że sygnał z czujników tensometrycznych jest poza dopuszczalnym zakresem. Czasem wystarczy wykalibrowanie wagi. Czasem nie da się tego naprawić i trzeba wymienić elektronikę”. Ponadto Spółka podała, iż nie ma dostępu do nowych układów elektronicznych do tych wag, zaś zakładanie nowej elektroniki nie będzie opłacalne. Od nowego roku zmieniają się przepisy dotyczące legalizacji ponownych - dopuszczalny błąd to 50 kg – i 60% wag SAW 10C i SAW 10A nie da się ustawić w całym zakresie pomiarowym, tj. mieściła się w dopuszczalnych wartościach. Tak więc duża część tych wag nie przejdzie legalizacji”,
- 23 wagi SAW 10C (w tym 12 wag SAW 10C/II) były sprawne. Wagi te są przystosowane do pomiarów w temperaturach ujemnych, przy czym zakres temperatury pracy dla wag typu SAW 10C wynosi od – 10°C do 50°C, zaś dla wag SAW 10C/II wynosi od – 20°C do 40°C. (dowód: akta kontroli str. 29-60)

W okresie objętym kontrolą wystąpiły jednak – w odniesieniu do 6 (spośród 23 użytkowanych) wag – przypadki braku ciągłości posiadanych legalizacji (od 15 dni do ponad 2,5 miesięcy). Brak aktualnych świadectw legalizacji stwierdzono w przypadkach:

- wagi SAW 10C o nr seryjnym 856061 i SAW 10C o nr seryjnym 856053 w okresie od 1 stycznia do 26 marca 2014 r. (2,5 miesiąca – obie wysłane do legalizacji 10 marca 2014 r.). Jak wyjaśnił PWITD „w okresie tym wagi nie zostały wysłane do legalizacji ponieważ w tym czasie co najmniej pięciu inspektorów z Białegostoku wykonywało kontrolę przedsiębiorstw. W ww. okresie dziennie działania kontrolne wykonywało średnio 3 do 4 zespołów. Pozostała liczba zalegalizowanych wag, tj. 5 kompletów (10 szt.) w zupełności wystarczyła do wykonywania zaplanowanych kontroli przez inspektorów wykonujących działania na drogach”,
- wagi SAW 10C o nr seryjnym 854572 w okresie od 1 lipca do 9 września 2013 r. (ponad 2 miesiące), SAW 10C o nr seryjnych CH932568 w okresie od 1 lipca do 23 września 2013 r. (ponad 2,5 miesiąca) oraz SAW 10C o nr seryjnym CH922440 w okresie od 1 sierpnia do 23 września 2013 r. (ponad 1,5 miesiąca). Jak wyjaśnił PWITD

<sup>13</sup> W Białymstoku dysponowano 5 kompletami wag, zaś każdy z Oddziałów (w Bielsku Podlaskim, Łomży i Suwałkach) dysponował 2 kompletami wag.

<sup>14</sup> 30 wag, tj. 15 kompletów (na komplet składają się 2 wagi).

<sup>15</sup> Opinie techniczne CAT TRAFFIC Spółka z o.o. w Poznaniu z 4 i 13 kwietnia 2011 r. dotyczące wag SAW 10C S/N: CH953340 i CH942792 – „uszkodzenie płyty głównej. W miejscu mocowania jednego z czujników tensometrycznych płyta główna została rozwarstwiona z pęknięciem. To uszkodzenie spowodowało rozhermetyzowanie płyty, co uniemożliwia ponowne stabilne zamocowanie czujnika tensometrycznego. Usterka ma związek ze zmęczeniem materiału powstałym wskutek długotrwałej eksploatacji urządzenia. W związku z powyższym waga nie może być dalej używana dla celów kontroli nacisków na osi.

<sup>16</sup> Opinia techniczna CAT TRAFFIC Spółka z o.o. w Poznaniu z 4 kwietnia 2014 r. dotycząca wagi SAW 10C S/N: CH953116 – „zużycie tensometrów płyty ważącej uniemożliwia wykonanie legalizacji ponownej wagi. W niektórych częściach charakterystyki obciążenia, waga ma błąd ujemny, w innych częściach dodatni. Uniemożliwia to tak ustawienia wagi by w całym zakresie, błąd wagi był mniejszy od maksymalnego dopuszczalnego. Szczegółowe wartości błędów wagi zamieszczone są w protokole kalibracji”.

„wynikało to z tego, że wysłane 1 sierpnia 2013 r. do legalizacji wagi, jej nie przeszedł. W związku z tym najpierw zostały przesłane do naprawy i dopiero później do ponownej legalizacji”

- wagi SAW 10C o nr seryjnym CH953332 w okresie od 1 do 15 października 2012 r. (15 dni – wysłana do legalizacji 3 października 2012 r.). Jak wyjaśnił PWITD „waga została wysłana dwa dni po zakończeniu poprzedniej legalizacji. Dwudniowy termin wynikał z faktu, że waga użytkowana była w oddziale w Bielsku Podlaskim i w dniu 1 października 2012 r. została dowieziona do Białegostoku, następnie została sporządzona dokumentacja wymagana przy wysyłce wag oraz został zamówiony kurier, który odebrał wagę 3 października 2012 r. Proces legalizacji wraz z przesyłką trwa około dwóch tygodni w związku z czym bez znaczenia jest fakt czy wagi zostaną wysłane dwa tygodnie przed końcem ważności legalizacji czy w momencie zakończenia legalizacji”.

Wag bez aktualnych legalizacji nie wykorzystywano podczas prowadzonych kontroli.

(dowód: akta kontroli str. 29-38, 61-73)

**2.2.** W okresie objętym kontrolą liczba miejsc ważenia pojazdów, będących w dyspozycji WITD, zwiększyła się z 22 do 27 (22,7 %), w tym:

- z 21 do 22 na drogach krajowych, przy czym 4<sup>17</sup> (z 22) miejsca są przystosowane do przeprowadzenia kontroli ważeń w porze nocnej (są oświetlone), zaś kolejne 4<sup>18</sup> miejsca – ze względu na oświetlenie uliczne – umożliwiają przeprowadzenie takich kontroli,
- z 1 do 5 na drogach wojewódzkich, przy czym 1 (z 5) miejsce jest przystosowane do przeprowadzania kontroli ważeń w porze nocnej (w miejscowości Zwodzieckie przy drodze wojewódzkiej Nr 687). (dowód: akta kontroli str. 29-36)

W okresie objętym kontrolą WITD podejmował działania w celu budowy nowych miejsc kontroli pojazdów (w tym punktów ich ważenia). Były to między innymi:

a) korespondencja z GDDKiA w sprawie:

- stworzenia (w związku z nasilającym się ruchem pojazdów ciężarowych przewożących drewno i materiały sypkie) miejsca do ważenia pojazdów na drodze krajowej nr 66 w pobliżu miejscowości Topczykały (na odcinku Bielsk Podlaski – przejście graniczne Połowce)<sup>19</sup> – co w związku z brakiem możliwości ważenia pojazdów może doprowadzić do szybkiej degradacji pobliskich dróg.

Przy czym wszelkie prace związane z realizacją tego punktu zostały wstrzymane i najprawdopodobniej – jak podał pod koniec lipca 2014 r. w rozmowie telefonicznej przedstawiciel GDDKiA z Zastępcą Naczelnika Wydziału Inspekcji WITD – nie będą realizowane. Ponadto w okolicach Bielska Podlaskiego nie ma żadnego punktu do ważenia pojazdów – najbliższy znajduje się w Piotrowie, tj. w odległości ok. 22 km w kierunku Siemiatycz,

- przekazania niwelacji terenu dwóch – wybudowanych przy drodze krajowej S8 – punktów przystosowanych do kontroli i ważenia pojazdów (w km 615+800 i km 628+100 w pobliżu miejscowości Radule i Jeżewo) oraz o wprowadzenie oznakowania drogowego umożliwiającego bezpieczne zatrzymywanie pojazdów (o takie oznakowanie WITD wnosił w trakcie kontroli NIK oraz w 2010 i 2011 r.) – w dokumentacji projektowej instalacja znaków interaktywnych jest przewidziana i była z WITD uzgadniana (w styczniu 2010 r.) – do dnia zakończenia kontroli WITD nie otrzymał odpowiedzi w tej sprawie,
- budowy 4 miejsc do kontroli i ważenia pojazdów (w związku z budową Obwodnicy Augustowa w ciągu drogi krajowej nr 8 - na odcinku od węzła Augustowa do węzła Szkocja i drogi ekspresowej S61 – na odcinku od węzła Szkocja do węzła Lotnisko) na Miejscach Obsługi Podróżnych (inwestycja w trakcie realizacji);

<sup>17</sup> 4 miejsca oświetlone: 10PK-16/wp w Suwałkach przy drodze krajowej Nr 8, 10PK-90/wp w Łomży przy drodze krajowej Nr 61, 10PK-151/wp w Białymstoku przy drodze krajowej Nr 65 i 10PK-155/wp w Białymstoku przy drodze krajowej Nr 19.

<sup>18</sup> 4 miejsca z oświetleniem ulicznym: 10PK-5/wp Suchowola przy drodze krajowej Nr 8, 10PK-40/wp w Siemiatyczach przy drodze krajowej Nr 19, 10PK-57/wp w Mońkach przy drodze krajowej Nr 65 i 10PK-158/wp w Białymstoku przy drodze krajowej Nr 65.

<sup>19</sup> Pismo z 29 marca 2012 r. do GDDKiA.

- b) korespondencja z PZDW w sprawie zaprojektowania i wykonania (w związku z planami realizacji inwestycji na 11 odcinkach dróg wojewódzkich) zatok do ważenia i kontroli pojazdów oraz pozytywne opinie PWITD w sprawie lokalizacji i rozwiązań technicznych 6 miejsc kontroli i ważenia pojazdów na przebudowywanych odcinkach:
- Nr 653 na odcinku Suwałki – Sejny, za miastem Suwałki (w kierunku Sejny) i za Sejnamy (w kierunku Suwałk),
  - Nr 685 na odcinku Hajnówka – Jelonka, w miejscowości Dubicze Cerkiewne (7 sierpnia 2012 r.),
  - Nr 685 w miejscowości Narew (10 kwietnia 2013 r.),
  - Nr 682 i 681 na odcinku Markowszczyzna – Roszki Wodźki (z możliwością ważenia na odcinku Łapy – Roszki Wodźki) – czerwiec 2014 r.,
  - Nr 676 na odcinku Białystok – Supraśl (z możliwością ważenia na odcinku Białystok – Ogrodniczki) – czerwiec 2014 r.,
  - Nr 677 na odcinku Łomża – Śniadowo (na obejściu miejscowości Konarzyce) – lipiec 2014 r.;
- c) spotkanie 23 maja 2012 r. w Podlaskim Urzędzie Wojewódzkim w Białymstoku (z przedstawicielami Izby Celnej, POSG w Białymstoku, Policji, KWP Straży Pożarnej) na którym rozważano przebudowę dróg do przejść granicznych (w tym zapewnienia pełnej infrastruktury oraz wydzielenia miejsc do ważenia pojazdów) – kolejnych spotkań w tej sprawie nie było;
- d) pozytywna opinia PWITD w sprawie planowanych przez GDDKiA do wybudowania 20 punktów preselekcyjnego ważenia pojazdów (5 punktów na S-8, 6 na S-19 i 9 na S-61);
- e) negatywna opinia PWITD dotycząca projektowanego systemu preselekcji wagowej w budowanej Obwodnicy Augustowa (w ciągu drogi krajowej Nr 8 – na odcinku od węzła Augustów do węzła Szkocja i drogi ekspresowej S-61 na odcinku od węzła Szkocja do węzła Lotnisko), w ramach którego zaplanowano zainstalowanie w nawierzchni jezdni mniej dokładnych czujników pomiarowych B+(10), tj. o większym błędzie pomiaru, zamiast czujników B+(7). Opiniowany przez WITD projekt zakładał dokładność pomiaru dla ciężaru całkowitego – 10%, zaś dla wagi pojedynczej osi – 15% (tej klasie dokładności odpowiadają czujniki B+(10), natomiast klasa dokładności pomiarowej B+(7) to odpowiednio: 7 i 11%). W projekcie nie określono też dokładności pomiaru wysokości pojazdu. Informacje dotyczące instalacji czujników ruchu spełniających wymagania dokładności pomiarowej B+(7) zostały przesłane do GDDKiA w Białymstoku pismem nr WI-I.021.1.13.2011 z 5.10.2011 r. Ponadto 11 lutego 2014 r. w WITD (z udziałem firm realizujących inwestycję) odbyło się spotkanie w sprawie projektu systemu preselekcji wagowej w budowanej Obwodnicy Augustowa. Podczas spotkania przedstawiciele firm zajmujących się realizacją w/w projektu zostali poinformowani o minimalnych wymaganiach B+(7) jakie powinien spełniać system preselekcyjny. Zdaniem przedstawicieli WITD założenia projektu (dokładność pomiaru dla ciężaru całkowitego – 10%, dla wagi pojedynczej osi – 15%) są nieodpowiednie dla skutecznego przeprowadzania kontroli w zakresie ważenia. Po tym spotkaniu, nie było dalszych uzgodnień w tym zakresie.

(dowód: akta kontroli str. 29-36, 74-119, 409)

**2.3.** W okresie objętym kontrolą na terenie województwa podlaskiego rozmieszczone były 3 wagi preselekcyjne (wszystkie na drogach krajowych), w tym:

- w miejscowości Świdry i Zabiele (na drodze krajowej Nr 61 w obu kierunkach) – zrealizowana przez GDDKiA – oddana do użytku od 2 października 2012 r. (punkt do kontroli i ważenia pojazdów znajduje się pomiędzy obu wagami, tj. w odległości ok. 3 km od bramownicy w Zabelach i ok. 800 m od bramownicy w Świdrach),
- w Siemiatyczach (w ciągu drogi krajowej Nr 19 w obu kierunkach) – zrealizowana przez GDDKiA – oddana do użytku od 2 października 2012 r. (punkt do kontroli i ważenia pojazdów znajduje się w odległości ok. 800 m w kierunku Lublina; brak jest punktu do kontroli i ważenia pojazdów po przejechaniu przez wagę preselekcyjną samochodu w kierunku centrum Siemiatycz – najbliższy punkt znajduje się w Piotrowie ponad 20 km w kierunku Bielska Podlaskiego),



- w Białymstoku na ul. Zabłudowskiej (w ciągu drogi krajowej Nr 19 w kierunku centrum Białegostoku), zrealizowana przez Urząd Miejski w Białymstoku w maju 2012 r. – oddana do użytku od czerwca 2012 r.

Wykonawcą wszystkich wag oraz dostawcą systemów preselekcyjnego ważenia pojazdów była Spółka Akcyjna SPRINT w Olsztynie.

W okresie objętym kontrolą system preselekcyjnego ważenia pojazdów nie działał należycie (częste awarie) i jedynie utrudniał pracę inspektorów przy wykonywaniu czynności kontrolnych (system zawyżał wskazania, nieudane logowania zajmowały czas inspektorom), bowiem:

- w wyniku oględzin NIK (w dniach: 11.07; 18.07., 28.07, 30.07, 3.09, 4.09 i 5.09) żaden z systemów preselekcyjnego ważenia pojazdów nie działał poprawnie. Również podczas oględzin (25.08.2014 r.) punktu do kontroli i ważenia pojazdów zlokalizowanego w Siemiatyczach waga preselekcyjna nie była wykorzystywana do kontroli ważeniowych, ponieważ nie działała,
- w okresie od 16 października 2012 r. do 30 lipca 2014 r. inspektorzy transportu drogowego zgłosili Naczelnikowi Wydziału Inspekcji 57 awarii bądź braku możliwości wykorzystania wag preselekcyjnych (25 w Świdrach, 21 w Siemiatyczach i 11 w Białymstoku). Zgłoszenia dotyczyły między innymi: a/wadliwego działania wagi preselekcyjnej w Białymstoku (system zwielokrotniał ilość osi – np. pokazywał pojazd z liczbą osi 9, zamiast 5), b/braku możliwości korzystania z preselekcji w Świdrach, ponieważ wymagane dane o przejeżdżających przez bramownice pomiarowe pojazdach można było odczytać dopiero po minięciu przez te pojazdy ww. punktu kontrolnego, c/problemów z zalogowaniem się do systemu oraz utrzymaniem połączenia, d/powolnego działania systemu, co uniemożliwiało typowanie pojazdów do kontroli, e/braku wyświetleń wyników z preselekcji lub pojawiania się komunikatu „brak rekordów do wyświetlenia”,
- za małą odległość pomiędzy bramownicą a punktem kontrolnym na drodze krajowej nr 61 w miejscowości Świdry (ok. 800 m) powodująca brak możliwości zatrzymania pojazdu,
- występują opóźnienia w transmisji danych (nawet do kilku minut), przy słabym dostępie do internetu (WITD korzysta z iPLUS-a) i tak bliskim usytuowaniu bramownic od punktu kontrolnego (ok. 800 m w Siemiatyczach i Świdrach); jedynym rozwiązaniem – o co WITD wielokrotnie apelowało – jest połączenie za pomocą światłowodu,
- przedstawiciele GDDKiA przeprowadzili 3 testy działania i szybkości przesyłu danych z wag preselekcyjnych do punktu kontroli w miejscu ważenia pojazdów w miejscowości Siemiatycze, Świdry i Zabiele (23.09.2013 r., 15.10.2013 r. i 4-5.12.2013 r.). Tylko w przypadku ostatniego testu 1 waga działała poprawnie (w Siemiatyczach), zaś pozostałe wagi (również we wcześniejszych 2 testach) nie działały poprawnie (najczęstsza usterka: mimo przejechania przez wagę kilkunastu pojazdów w systemie pojawia się tylko jeden lub dwa; jeśli już pojazd pojawi się w systemie to z opóźnieniem 2-3 lub więcej minut po minięciu punktu kontroli). GDDKiA po każdym teście wzywała firmę Sprint do usunięcia usterek.

Liczba wag preselekcyjnych, w ocenie WITD „nie jest wystarczająca do skutecznego wykonywania kontroli ważeniowych. Na chwilę obecną w budowie są 3 wagi preselekcyjne (obwodnica Augustowa oraz ul. 1000-cia P.P. w Białymstoku - wjazd ze strony Augustowa). Planowana jest również budowa wagi preselekcyjnej w Białymstoku na wlocie od miejscowości Grabówka oraz na obwodnicy Suwałk. Wg planów GDDKiA na terenie woj. podlaskiego planowana jest budowa ok 30 systemów preselekcyjnego ważenia pojazdów, które to wg naszej opinii będą w pełni pomocne podczas wykonywania czynności kontrolnych”. (dowód: akta kontroli str. 29-36, 120-156)

Ocena jakości wag preselekcyjnych zainstalowanych na terenie województwa podlaskiego, jak podał PWITD „nie może być pozytywna. Pomiary dokonywane przez wagi preselekcyjne, o ile w ogóle ich przeprowadzenie jest możliwe (system sprawny lub nie), są obciążone różnymi błędami, nawet do 30 %. Nie znamy powodów powstawania tych błędów. Wielokrotnie informowaliśmy Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad

w Warszawie oraz Oddział GDDKiA w Białymstoku a także Główny Inspektorat Transportu Drogowego o utrudnieniach występujących przy korzystaniu z wag preselekcyjnych uniemożliwiających wykonywanie czynności kontrolnych przez inspektorów transportu drogowego. Pismem z dnia 22.01.2014 r. po raz kolejny poinformowaliśmy GDDKiA Oddział w Białymstoku o usterkach w funkcjonowaniu systemów preselekcyjnych w miejscowościach Świdry oraz Siemiatycze z adnotacją, że do momentu otrzymania oficjalnej informacji o ich usunięciu podczas kontroli związanych z ważeniem pojazdów, przeprowadzanych przez naszych pracowników, nie będą wykorzystywane wagi preselekcyjne. Do dnia dzisiejszego nie otrzymaliśmy oficjalnej odpowiedzi na to pismo. W przypadkach kiedy system preselekcyjnego ważenia pojazdów jest sprawny inspektorzy wielokrotnie stwierdzają brak naruszeń pomimo faktu, że system zakwalifikował pojazd jako ponadnormatywny. O ile system jest sprawny to jakość zdjęć po zmroku jest wystarczająca aby zidentyfikować pojazd. Utrudnienia zauważalne są w okresie zimowym podczas opadów śniegu kiedy to tablice rejestracyjne są w ogóle nieczytelne”.

W ocenie WITD „wagi preselekcyjne, w przypadkach kiedy funkcjonują należycie, w znaczący sposób wspomagają pracę inspektorów podczas wykonywania czynności kontrolnych. Przy obecnym stanie działania systemów zlokalizowanych w Siemiatyczach oraz Świdrach jedynie utrudniają pracę inspektorów wprowadzając ich w błąd. Dodatkowe czynności jakie należy wykonać, aby stwierdzić, że system nie działa poprawnie jedynie absorbują cenny czas, który mógłby być wykorzystany na przeprowadzenie przez naszych pracowników innego rodzaju kontroli. W dniu 18.07.2014 r. w obecności głównego specjalisty kontroli państwowej Pana Tomasza Pomiana dokonano kilku nieudanych prób wygenerowania raportu z systemu preselekcyjnego ważenia GDDKiA dotyczącego listy pojazdów zarejestrowanych jako ponadnormatywne. Widoczne były tylko bieżące pojazdy”.

Prędkość przepływu danych z wag preselekcyjnych do inspektorów transportu drogowego, jak podał PWITD „jest dostateczna jedynie w systemie wybudowanym przez Urząd Miejski w Białymstoku. Łączność pomiędzy bramownicą, a punktem kontrolnym realizowana jest za pomocą techniki światłowodowej. Do GDDKiA wielokrotnie zgłaszaliśmy potrzebę zrealizowania przesyłania informacji za pomocą światłowodów. Do dnia dzisiejszego nasze postulaty nie zostały przez właściciela systemów preselekcyjnych zrealizowane. Na punkcie kontrolnym w miejscowości Świdry ze względu na czas przesyłania informacji o przeciążonym pojeździe praktycznie niemożliwe jest zatrzymanie samochodu zarejestrowanego przez system. W miejscowości Siemiatycze o ile system jest sprawny i prawidłowo rejestruje rekordy inspektor jest w stanie zatrzymać taki pojazd do kontroli”.

(dowód: akta kontroli str. 152-156)

**2.4.** W okresie objętym kontrolą WITD zgłaszała do zarządców dróg (GDDKiA, Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich) potrzeby w zakresie uzupełnienia posiadanego sprzętu do kontroli ważeniowych. W okresie tym:

- PZDW przekazał (w 2013 r.) jeden komplet wag przenośnych,
- Urząd Miejski w Białymstoku przekazał (w 2012 i 2013 r.) 2 komplety wag przenośnych.

Ponadto w trakcie kontroli (23 lipca 2014 r.) wpłynęło z GITD pismo z prośbą o analizę zapotrzebowań sprzętowych – w związku z rozważaną przez GDDKiA możliwością zakupu na potrzeby ITD 55 kompletów urządzeń technicznych do ważenia pojazdów – zgłoszonych przez WITD już w 2012 r. (3 kompletów). (dowód: akta kontroli str. 37-38, 157-158)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie starania i działania WITD na rzecz doprowadzenia do sprawności posiadanych bądź użytkowanych urządzeń oraz pozyskania niezbędnego do wykonywania kontroli ważeniowych wyposażenia.

### 3. Przeprowadzanie kontroli ważeńiowych

**3.1.** W okresie objętym kontrolą inspektorzy WITD przeprowadzili łącznie 3.694 kontrole ważeńiowe, w tym:

- 1.039 kontroli w 2012 r. (tj. 88,2 % planów rocznych – 1.179 kontroli), z tego 170 kontroli przewoźników krajowych (16,4%) i 869 kontroli przewoźników zagranicznych (83,6%). Powodem niewykonania planu kontroli ważeńiowych – jak podał PWITD – było „uczestnictwo inspektorów w zintensyfikowanych działaniach koordynowanych przez GITD ukierunkowanych na kontrolę zezwoleń przewoźników spoza Unii Europejskiej. Od początku 2012 r. działania odbywały się w terenie całego województwa podlaskiego, a od 28 kwietnia na terenie byłego przejścia granicznego w Budzisku. Łącznie na kontrolę zezwoleń inspektorzy poświęcili 4.606 godzin, co w przeliczeniu na 8 godzinny dzień pracy daje 575 dni. Inspektorzy uczestniczyli też w szkoleniach m.in. kandydatów na inspektorów I i II stopnia oraz funkcjonariuszy Straży Granicznej i Służby Celnej. Ponadto nasi inspektorzy aktywnie uczestniczyli w działaniach planowanych przez Biuro ds. Elektronicznego Poboru Opłat GITD”
- 1.737 kontroli w 2013 r. (tj. 124,9% planów rocznych – 1.384 kontroli), z tego 221 kontroli przewoźników krajowych (12,7%) i 1.516 kontroli przewoźników zagranicznych (87,3%),
- 918 kontroli w I półroczu 2014 r. (tj. 59,3% planów rocznych – 1.548 kontroli), z tego 500 kontroli przewoźników krajowych (54,5%) i 418 kontroli przewoźników zagranicznych (45,5%).

Z 3.694 kontroli ważeńiowych:

- 3.561 kontroli przeprowadzono w dni robocze (989 w 2012 r., 1.695 w 2013 r. i 877 w I półroczu 2014 r.),
- 133 kontrole w dni wolne od pracy (50 w 2012 r., 42 w 2013 r., 41 w I półroczu 2014 r.), w tym 77 kontroli w soboty (odpowiednio: 35, 19, 23) i 56 kontroli w niedziele (odpowiednio: 15, 23, 18). W pozostałe dni wolne od pracy kontrole ważeńiowych nie przeprowadzano. Analiza czasu pracy WITD w dni wolne od pracy w I półroczu 2014 r. wykazała, że:
  - w 23 z 57 dni objętych analizą żaden z Oddziałów Inspekcji nie pracował. Z pozostałych 34 dni, w 19 pracował jeden Oddział, w 11 dwa Oddziały, w 3 dniach 3 Oddziały, zaś w jednym dniu wszystkie 4 Oddziały,
  - tylko jednego (z 57) dnia dwa Oddziały (Suwałki i Łomża) pracowały w porze nocnej (w godz. 22 - 6). (dowód: akta kontroli str. 61-73, 159-172, 410)

**3.2.** WITD, w latach 2012 – 2014 (I półrocze) nałożyła łącznie 13.106.270 zł kar i mandatów, w tym: 6.030.810 zł w 2012 r., 4.322.470 zł w 2013 r. i 2.752.990 zł w I półroczu 2014 r.

W rezultacie kontroli ważeńiowych inspektorzy WITD wydali łącznie 567 decyzji administracyjnych o nałożeniu kar w łącznej kwocie 1.044.480 zł, w tym:

- 450 decyzji na łączną kwotę 499.160 zł w 2012 r., z tego 310 decyzji na kwotę 441.820 zł o ukaraniu przewoźników krajowych i 140 decyzje na kwotę 57.340 tys. zł o ukaraniu przewoźników zagranicznych,
- 84 decyzji na łączną kwotę 367.820 zł w 2013 r., z tego 20 decyzji na kwotę 156.820 zł o ukaraniu przewoźników krajowych i 64 decyzje na kwotę 211.000 tys. zł o ukaraniu przewoźników zagranicznych
- 33 decyzje na łączną kwotę 177.500 zł w I półroczu 2014 r., z tego 11 decyzji na kwotę 90.000 zł o ukaraniu przewoźników krajowych i 22 decyzje na kwotę 87.500 zł o ukaraniu przewoźników zagranicznych.

Z łącznej kwoty kar (1.044.480 zł) nałożonych w wyniku kontroli ważeńiowych wyegzekwowano 910.080 zł (87,1%), z tego:

- z 688.640 zł kar nałożonych na przewoźników krajowych wyegzekwowano łącznie 554.240 zł (tj. 80,5%), przy czym:
  - w 2012 r. z 441.820 zł kar wyegzekwowano 417.420 zł (94,5%),

- w 2013 r. z 156.820 zł kar wyegzekwowano 117.820 zł (75,1%),
- w I półroczu 2014 r. z 90.000 zł kar wyegzekwowano 19.000 zł (21,1%),
- z 355.840 zł kar nałożonych na przewoźników zagranicznych wyegzekwowano 100% kar. (dowód: akta kontroli str. 159-170, 411)

Skuteczność egzekwowania należności przez WITD zbadano na podstawie 15 spraw<sup>20</sup> dotyczących kar nałożonych za przekroczenie dopuszczalnej masy i nacisków na oś (na łączną kwotę 191.760 zł). Analiza tych spraw wykazała, że sprawnie i skutecznie prowadzono windykację należności z tytułu kar, gdyż:

- we wszystkich 15 sprawach, w których ukarani nie uregulowali kar terminowo, upomnienia wystawiono niezwłocznie (w 7 sprawach, po doręczeniu upomnienia, strony uregulowały kary – 59.900 zł),
- niezwłocznie obejmowano egzekucją administracyjną kary pieniężne nieuregulowane przez dłużników po doręczeniu im upomnień (wystawiono 6 tytułów wykonawczych na kwotę 96.100 zł – do dnia kontroli wyegzekwowano całość zaległości).

Z pozostałych 2 spraw, w jednej W.367/14/12 przewoźnik uzyskał ulgę w spłacie (zarządca drogi rozłożył należność na raty), zaś w sprawie W.364/1/13 (w związku z odwołaniem do sądu administracyjnego) została wstrzymana wykonalność decyzji.

(dowód: akta kontroli str. 173-178)

**3.3.** W latach 2012-2014 (I półrocze) wpłynęły odwołania od 27 decyzji o nałożeniu kar (16 w 2012 r. i 11 w 2013 r.), z czego 10 uznano za zasadne (7 w 2012 r. i 3 w 2013 r.). Analiza 10 odwołań uznanych za zasadne wykazała, że:

- a) 9 odwołań wpłynęło w terminie 14 dni od doręczenia decyzji;
- b) w 7 (z 10) sprawach strony wniosły o wstrzymanie wykonania decyzji, z czego GITD wszystkie wnioski rozpatrzył pozytywnie. W pozostałych 13 sprawach odwołujący się nie wnioskowali o wstrzymanie rygoru natychmiastowej wykonalności;
- c) w składanych odwołaniach strony najczęściej formułowały zarzuty dotyczące:
  - braku winy przewoźnika za przekroczenie,
  - użycie do kontroli ważeniowej niewłaściwych wag (typu SAW 10C/II) oraz, iż ważenie odbyło się bez zachowania jakiegokolwiek procedury ważenia oraz nie zastosowanie tolerancji błędu pomiaru określonego w instrukcji obsługi wagi<sup>21</sup>;
- d) w 4 przypadkach strony złożyły skargi do sądu administracyjnego, z czego:
  - dwie skargi zostały oddalone (w sprawie W.384/15/12 karę w wysokości 25.800 zł przewoźnik uiścił 29 maja 2014 r., zaś w sprawie W.374/1/13 w dniu 9 września 2014 r., tj. dzień po otrzymaniu wyroku, wysłano upomnienie),
  - w jednym przypadku skarga nie została rozpatrzona do zakończenia kontroli NIK,
  - jedna skarga została przez sąd uwzględniona. WSA w Warszawie wyrokiem z 18 marca 2014 r. uchylił zaskarżoną decyzję GITD i decyzję PWITD z 20 marca 2013 r. oraz zasądził od GITD na rzecz skarżącego kwotę 617 zł tytułem zwrotu kosztów sądowych. W uzasadnieniu wyroku sąd wskazał między innymi na rozbieżności pomiędzy protokołem kontroli a decyzją w zakresie miejsca zatrzymania pojazdu do kontroli (w protokole kontroli – na drodze wojewódzkiej, w decyzji – na drodze krajowej). W związku z treścią wyroku od 30 czerwca 2014 r. prowadzone jest postępowanie (wysłano wezwanie do kierowcy, w celu przesłuchania go w charakterze świadka w sprawie wyjaśnienia okoliczności związanych z przewozem w dniu 31.08.2012 r.) – które do zakończenia kontroli NIK nie zostało zakończone. (dowód: akta kontroli str. 159-170, 179-182)

<sup>20</sup> Z lat 2012-2014 (I półrocze).

<sup>21</sup> Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie (sygnatura akt: VIII SA/WA 237/13) potwierdził, iż inspekcja transportu drogowego używa wag nieprzystosowanych do ważenia masy całkowitej pojazdu.

**3.4.** W okresie objętym kontrolą używano dwóch motocykli służbowych do działań polegających na wyłapywaniu pojazdów omijających punkty kontrolne, typowaniu do kontroli pojazdów (m.in. ponadnormatywnych, autobusów, pojazdów z materiałami niebezpiecznymi oraz przewożących drzewo i kruszywa), a także w celach szkoleniowych. Łączny przebieg tych motocykli wyniósł 42.000 km, z tego:

- w 2012 r. (od 18 kwietnia do 9 października 2012 r.) 16.824 km,
- w 2013 r. (od 15 kwietnia do 26 września 2013 r.) 15.338 km,
- w 2014 r. (od 17 kwietnia do 30 czerwca 2014 r.) 9.938 km.

Łącznie 4 (z 32) inspektorów miało specjalistyczne przeszkolenie do prowadzenia motocykli. Praca patrolu motocyklowego – jak podał PWITD – „planowana jest w zdecydowanej większości jako współpraca z zespołem kontrolnym, który w swoich zadaniach ma ważenie pojazdów. Najczęściej patrol motocyklowy wyznaczany jest na te punkty kontrolne, które mogą być omijane drogami lokalnymi przez przeciążone pojazdy. Podczas takich patroli inspektorzy wykonujący czynności kontrolne na motocyklach zwracają szczególną uwagę na pojazdy omijające punkty kontrolne i mają obowiązek doprowadzić takie pojazdy do zespołu, który przeprowadzi kontrolę z zakresu ważenia”. Ponadto, jak podał PWITD „jedną z przesłanek przy wyborze miejsca do kontroli powinna być analiza zapisanych rekordów w systemie preselekcyjnego ważenia pojazdów w celu określenia zapisanych rekordów w systemie preselekcyjnego ważenia pojazdów przeciążonych. Z powodu braku możliwości analizy rekordów (system przez dłuższy czas nie odpowiada po czym użytkownik zostaje wylogowany) kontrole na punktach zlokalizowanych przy wagach preselekcyjnych realizowane są nieregularnie”.

(dowód: akta kontroli str. 159-170)

**3.5.** W okresie od 1 stycznia 2012 r. do 30 czerwca 2014 r. do WITD wpłynęło 16 skarg (wniosków), dotyczących nieuprawnionych przejazdów pojazdów ciężarowych po drogach do tego nieprzystosowanych (lokalnych), z tego jedna w 2012 r., 11 w 2013 r. i cztery w I półroczu 2014 r. W każdym przypadku, po otrzymaniu skargi lub wniosku, podejmowano niezwłoczne działania polegające na przeprowadzaniu (od 2 do 12) kontroli drogowych dróg i ulic wskazanych w tych dokumentach oraz informowano nadawcę o wykorzystaniu skargi lub wniosku w bieżącej działalności Inspektoratu. W dziewięciu (z 16) przypadkach kontrole potwierdziły zasadność przekazanych informacji. W rezultacie, za stwierdzone naruszenia związane z nieuprawnionym przejazdem samochodów ciężarowych o masie całkowitej przekraczającej dopuszczalną ciężar na danej drodze, nałożono na kierowców łącznie 44 mandaty karne.

(dowód: akta kontroli str. 183-186)

Ponadto w dniu 30 sierpnia 2012 r. wpłynęło do WITD pismo ze Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia, w którym przedstawiono problem związany z przewozem drewna. W piśmie podano, iż problem ten był „sygnalizowany przez naszych członków, a wynikał z zaniżonych norm gęstości drewna zamieszczonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska oraz Ministra Gospodarki z dnia 2 maja 2012 r. w sprawie gęstości drewna<sup>22</sup>. Zdaniem naszych przewoźników wykonujących ten rodzaj transportu, normy gęstości zostały zaniżone o około 150 kg średni na 1 m<sup>3</sup>. Powoduje to wymuszanie przez odbiorców przewożenia jednorazowo większego tonażu drewna, wynikającą z przeliczenia jego gęstości, niż to było stosowane dotychczas, czyli przed wejściem w życie przepisów wymienionego rozporządzenia. Bowiem odbiorcy obecnie płatność za przewóz liczą od pojedynczego frachtu, żądając maksymalnego załadunku. Ze stosowania podanego w rozporządzeniu przelicznika wychodzi w praktyce, że o ile nie ma przekroczenia w liczbie metrów sześciennych przewożonego drewna, to jednak następuje przekroczenie jego masy rzeczywistej w kilogramach. W konsekwencji powoduje to powrót do przeciążania pojazdów, ich szybszą dekapitalizację, większe zagrożenie w ruchu drogowym czy dewastację dróg leśnych (...). Zatem nasz postulat sprowadza się do potrzeby reasumpcji cytowanego rozporządzenia w ten sposób, aby jego gęstość przeliczeniowa została podniesiona, średnio o około 150 kg na metr sześcienny”. Następnie pismem z 25 października 2012 r. WITD poinformował o ww. problemie GITD i Wojewodę Podlaskiego. W piśmie

<sup>22</sup> Dz. U. z 2012 r. poz. 536, zwanym dalej „rozporządzeniem w sprawie gęstości drewna”.

podano też przykłady ważeń podczas, których samochody ciężarowe mogą zgodnie z obowiązującym prawem niszczyć drogi województwa podlaskiego:

- podczas kontroli drogowej stwierdzono, że przewożone jest 21,1 m<sup>3</sup> brzozy. Po obliczeniu rzeczywistej masy pojazdu z ładunkiem zgodnie z rozporządzeniem o gęstości drewna wynika, że pojazd z ładunkiem powinien ważyć 33,79 tony. Jednakże po dokonaniu ważenia przy pomocy wag stacjonarnych okazało się, że ten sam pojazd z tym samym ładunkiem po uwzględnieniu wszystkich możliwych błędów waży 43,7 tony,
- podczas przewozu w dniu 24.04.2012 r. 26,03 m<sup>3</sup> sosny, rzeczywista masa pojazdu wraz z ładunkiem – zgodnie z ww. rozporządzeniem – powinna wynosić 40,16 t. W wyniku ważenia okazało się, iż pojazd waży 43,7 t, tj. o 3,7 t więcej niż dopuszcza norma. Ponadto stwierdzono przekroczenie o 1,1 t nacisku podwójnej osi napędowej oraz o 1,7 t i 2,9 t przekroczenie nacisku pojedynczej osi nie napędowej.

Tak więc wyniki ważeń dokonanych przez inspektorów WITD wskazują, iż wielkości wagowe odnoszące się do jednego metra sześciennego drewna, określone w rozporządzeniu o gęstości drewna są zaniżone przeciętnie o około 20-30% (potwierdzeniem tej sytuacji było zważenie – podczas oględzin – pojazdu ciężarowego przewożącego drewno, co szczegółowo omówiono w pkt. 3.6 niniejszego wystąpienia pokontrolnego).

(dowód: akta kontroli str. 187-195)

**3.6.** W ramach kontroli NIK oględzinom poddano 5 (z 27) punktów kontroli przystosowanych do ważenia pojazdów (z tego 3 na terenie Oddziału w Bielsku Podlaskim)<sup>23</sup>, w tym:

- w Siemiatyczach (zlokalizowane przy drodze krajowej Nr 19). W odległości ok. 800 m w kierunku centrum Siemiatycz znajdowała się waga preselekcyjna, która w dniu oględzin (25 sierpnia 2014 r.) nie działała,
- w miejscowości Zwodzieckie (zlokalizowanego przy drodze wojewódzkiej Nr 687),
- w Suchowoli (zlokalizowane przy drodze krajowej Nr 8),
- w Mońkach (zlokalizowane przy drodze krajowej Nr 65),
- w Piotrowie (zlokalizowane przy drodze krajowej Nr 19).

W trakcie oględzin przeprowadzono ogółem 51 kontroli drogowych (pojazdów ciężarowych powyżej 3,5 t), o których mowa w art.74 ust. 1 i art. 89 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym, w tym 14 kontroli ważeńowych, o których mowa w art. 129a Prawa o ruchu drogowym oraz dodatkowo 7 kontroli ważeńowych samochodów dostawczych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t:

- przeciętny czas kontroli jednego pojazdu (bez kontroli ważeńowej) wynosił od 40 min. do 60 min., natomiast wraz z kontrolą ważeńową wynosił od 1 godz. i 20 min. do 1 godz. i 40 min. (przy czym w przypadku pojazdu ciężarowego z przyczepą przewożącego drewno czas kontroli – w związku ze stwierdzonym przekroczeniem długości zespołu pojazdów – wyniósł ponad 2,5 godziny);
- każda z 51 przeprowadzonych kontroli drogowych, w tym kontroli ważeńowych była przeprowadzana w ten sam sposób i obejmowała:
  - a) przy kontrolowanym pojeździe: 1)** pobieranie od kierowcy wymaganych dokumentów (tj. prawa jazdy, dowodów rejestracyjnych, ubezpieczenia OC, dokumentów przewozowych, wypisów z licencji na wykonywanie transportu drogowego w przypadku przewoźników z Unii Europejskiej, zapisów z tachografów oraz zaświadczeń potwierdzających przerwy w okresach braku zapisów w tachografie),
  - 2)** sprawdzenie stanu technicznego zespołu pojazdów, **3)** sprawdzenie rodzaju oraz sposobu zabezpieczenia przewożonego ładunku. Ponadto, dodatkowo tylko przy kontrolach ważeńowych dokonywano sprawdzenia parametrów zewnętrznych pojazdu (długość, szerokość i wysokość) oraz nacisków każdej osi oddzielnie za pomocą dwóch wag przenośnych. W 8 (z 14) kontrolach ważeńowych stwierdzono przekroczenia, przy czym:

<sup>23</sup> 3 punkty do kontroli i ważenia pojazdów (Siemiatycze, Zwodzieckie i Piotrowo) zlokalizowane są na terenie Oddziału Wydziału Inspekcji w Bielsku Podlaskim, zaś 2 punkty (Mońki i Suchowola) na terenie WITD w Białymstoku.

- podczas kontroli samochodu ciężarowego z przyczepą przewożącego 46 szt. drewna brzozonego w kłodach (24,25 m<sup>3</sup>) stwierdzono przekroczenie o 0,46 mb długość zespołu pojazdów bez ładunku (która wynosiła 19,21 mb, przy 18,75 mb jako wartości dopuszczalnej). W związku z brakiem zezwolenia na przejazd po drogach publicznych pojazdem nienormatywnym, wszczęto wobec przewoźnika postępowanie w sprawie jego ukarania karą pieniężną w wysokości 5 tys. zł. Ponadto po zważeniu pojazdu z ładunkiem drewna okazało się, iż pojazd waży 47,2 t (tj. o 7,2 t więcej niż dopuszczalna norma), zamiast 39,96 t (waga zespołu pojazdów – 20,32 t + waga drewna obliczona na podstawie rozporządzenia w sprawie określenia gęstości drewna – 19,64 t) określonych na podstawie art. 61 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym,
- w 7 kontrolach pojazdów o masie dopuszczalnej do 3,5 tony stwierdzono przekroczenie tej masy od 0,6 t do 3,4 t (kierowców ukarano mandatami karnymi w łącznej wysokości 1.900 zł i wyegzekwowano przeładunek części ładunku na inne samochody),

**b) na stanowisku przedziału biurowego pojazdu służbowego:** 1) analizę optyczną pobranych dokumentów, analizę czasu pracy kierowcy (w przypadku zapisów z tachografu analogowego – optycznie, a w przypadku danych z tachografu cyfrowego – z wykorzystaniem oprogramowania komputerowego pn. TachoScan Control), 2) wprowadzanie danych dotyczących głównie: przedsiębiorcy, kierowcy, pojazdu, miejsca rozpoczęcia i zakończenia przewozu określonych w dokumentach przewozowych, rodzaju przewozu, kontrolowanych obszarów związanych z danym przewozem, kontrolowanego okresu pracy kierowcy i rodzaju tachografu, 3) wygenerowanie, wydrukowanie, podpisanie przez kontrolującego i kontrolowanego protokołu kontroli, o którym mowa w art. 74 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym;

- w każdym przypadku, po zakończeniu czynności kontrolnych przez inspektorów, proszono kierujących do pojazdu służbowego, w którym inspektor odczytywał protokół, a następnie był on podpisywany przez kontrolującego i kontrolowanego. Po podpisaniu protokołu, inspektor zwracał kierującemu wszystkie pobrane od niego dokumenty i kończył kontrolę;
- po zakończonych kontrolach, w siedzibie WITD w Białymstoku dokonano replikacji danych z przeprowadzonych kontroli z aplikacji CEN działającej w trybie „offline” do CEN „online” - od tego momentu dane te były dostępne w GITD.

W ramach oględzin 5 punktów do kontroli i ważenia pojazdów (w tym wagi preselekcyjnej w Siemiatyczach), dokonano objazdu w terenie dróg powiatowych i gminnych umożliwiających ominięcie tych punktów przez kierowców samochodów ciężarowych. Stan tych dróg (poza ul. Kościuszki w Siemiatyczach<sup>24</sup>) był dobry. Podczas oględzin stwierdzono jeden przypadek celowego omijania punktu kontrolnego. Dotyczyło to samochodu dostawczego, którego kierowca celowo omijał - drogą powiatową (Dziadkowice – Dołubowo) - punkt kontrolny w Piotrowie. W przypadku pozostałych 4 punktów do kontroli i ważenia pojazdów nie stwierdzono prób objazdów tych punktów przez kierowców samochodów ciężarowych. (dowód: akta kontroli str. 196-217)

**3.7. W okresie objętym kontrolą WITD współpracowało z:**

- a) Inspektoratami z województw Mazowieckiego i Warmińsko-Mazurskiego we wspólnych działaniach kontrolnych pod nazwą „Drogołamacz”. Do zadań inspektorów należało ważenie pojazdów o dmc pow. 3,5 t, kontrola czasu jazdy i odpoczynków kierowców, sprawdzanie wymaganych dokumentów oraz stanu technicznego pojazdów. Akcja ta miała na celu wyeliminowanie z ruchu przeciążonych pojazdów niszczących infrastrukturę drogową oraz kształtowanie świadomości wśród kierowców o konieczności przestrzegania przepisów ruchu drogowego i ustawy o drogach publicznych (np. w okresie 19-20 maja 2014 r. skontrolowano 113 pojazdów, wszczęto 3 postępowania administracyjne zakończone wydaniem decyzji na łączną kwotę 25.000 zł),

<sup>24</sup> Stan tej ulicy - z uwagi poruszanie się po niej samochodów ciężarowych, które mają swoje bazy przy tej ulicy (PKS, Zakłady Mleczarskie, MAKSUBUD) – jest zły. Występują na niej liczne dziury i nierówności, świadczące o jej dużym zużyciu; droga od dawna nie była remontowana.

- b) Policją we wspólnych działaniach kontrolnych „TRUCK”, „BUS”, „TUNEL”. W ramach wspólnych działań skontrolowano 1.033 pojazdy (z których 116 zważono), wszczęto 88 postępowań administracyjnych za naruszenie UTD, ukarano kierowców 341 mandatami oraz zatrzymano 20 dowodów rejestracyjnych,
- c) Strażą Graniczną we wspólnych kontrolach drogowych w miejscowościach Bielsk Podlaski, Siemiatycze i Piotrowo oraz na przejściu granicznym w Kuźnicy Białostockiej i Bobrownikach (np. w I półroczu 2014 r. zrealizowano 79 wspólnych kontroli drogowych). W ramach wspólnych działań skontrolowano 3.121 pojazdów (z których 84 zważono), wszczęto 134 postępowań administracyjnych za naruszenie UTD, ukarano kierowców 1.529 mandatami oraz zatrzymano 34 dowodów rejestracyjnych. (dowód: akta kontroli str. 218-262)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie – mimo utrudnień związanych z działaniem wag preselekcyjnych - przeprowadzanie przez WITD kontroli ważeńiowych.

Opis stanu  
faktycznego

#### 4. Wykorzystanie Centralnej Ewidencji Naruszeń przy przeprowadzaniu kontroli ważeńiowych

4.1. W ocenie WITD działanie mobilnego internetu, działanie aplikacji CEN „online” oraz współpracę CEN z Centralną Ewidencją Pojazdów i Kierowców (CEPiK) wśród 27 punktów do kontroli i ważenia pojazdów:

- jako poprawne – określono jedynie na dwóch (oba w Białymstoku),
- jako słabe – określono na 22 punktach,
- brak możliwości korzystania, stwierdzono na trzech punktach (Przewalanka, Zambrzyce, Świdry).

W wyniku oględzin (na sześciu punktach do kontroli i ważenia pojazdów<sup>25</sup>) czynności kontrolnych realizowanych przez inspektorów transportu drogowego stwierdzono, że:

- każdy wydrukowany protokół z kontroli drogowej (w aplikacji CEN) zawierał (poza informacją dotyczącą nazwy organu, który wydał uprawnienie na wykonywanie transportu drogowego lub przewozu na potrzeby własne) dane określone w art. 80 ust. 2 ustawy o transporcie drogowym,
- na 5 (z 6) punktach do kontroli i ważenia pojazdów CEN funkcjonowała wyłącznie w trybie „offline”, tj. bez możliwości aktywnego połączenia z internetem i tym samym bez komunikacji z Centralną Ewidencją Pojazdów i Kierowców (CEPiK). Dlatego też nie można było porównać danych zawartych w dokumentach przedstawionych przez kierujących z danymi zgromadzonymi w CEN. W wyjaśnieniu PWITD podał, że „praca w systemie CEN „offline” w znaczący sposób skraca czas kontroli ze względu na większą stabilność w porównaniu do „online”. Liczne przerwy połączeń szyfrowanych oraz wylogowywanie się z systemu „online” praktycznie uniemożliwia korzystanie z tej wersji programu na większości punktów kontrolnych. Inspektorzy przed wyjazdem na punkt kontrolny każdorazowo synchronizują wersję „offline” tak aby podczas przeprowadzania kontroli posiadać aktualną bazę danych. Jedynie wersja „online” umożliwia dostęp do bazy CEPiK, gdzie inspektor ma możliwość dodatkowo sprawdzenia informacji dotyczących aktualnych uprawnień kierowców oraz dokumentów rejestracyjnych pojazdów. Zatrzymanie dokumentów (prawo jazdy, dowód rejestracyjny) może być przeprowadzone również w wersji „offline” w związku z tym kontrolę bez dostępu do bazy CEPiK należy uznać za przeprowadzoną ponieważ weryfikacja danych w CEPiK jest jednym z wielu aspektów kontroli, która nie decyduje o jej poprawności”. Tylko na punkcie w Białymstoku zrealizowano 2 (z 3) kontrole w CEN działającej w trybie „online”. Jednak w trakcie trzeciej kontroli nastąpiło wylogowanie się

<sup>25</sup> W tym pięciu (w Siemiatyczach, Piotrowie, Zwodzieckich, Mońkach i Suchowoli) na których działanie mobilnego internetu, działanie CEN „online” oraz współpracę CEN z CEPiK określono jako słabe i jednym (w Białymstoku) gdzie ww. parametry określono jako poprawne.



z systemu „online” i po jego zamknięciu i ponownym uruchomieniu (co trwało kilkanaście minut) – ponownie w trybie „online” – wprowadzono wszystkie dane od początku,

- po zakończonych kontrolach dokonywano replikacji danych z przeprowadzonych kontroli z aplikacji CEN działającej w trybie „offline” do CEN „online”. Od tego momentu dane były dostępne w GITD. (dowód: akta kontroli str. 196-217, 263-265)

**4.2.** W WITD wprowadzono, stosownie do art. 36 ust. 2 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych<sup>26</sup> oraz § 4 i 5 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z 29 kwietnia 2004 r. w sprawie dokumentacji przetwarzania danych osobowych oraz warunków technicznych i organizacyjnych, jakimi powinny odpowiadać urządzenia i systemy informatyczne służące do przetwarzania danych osobowych<sup>27</sup>, dokumentację opisującą przetwarzanie danych osobowych oraz środki ochrony, w tym:

- a) „Politykę bezpieczeństwa w zakresie ochrony danych osobowych w Wojewódzkim Inspektoracie Transportu Drogowego w Białymstoku”,
- b) „Instrukcję zarządzania systemem informatycznym służącym do przetwarzania danych osobowych”.

W WITD zapewniono ochronę przetwarzania danych osobowych. Sprawdzenia dokonano na próbie 25 inspektorów WITD (w tym 5 z Oddziału Wydziału Inspekcji w Bielsku Podlaskim), którzy w związku z realizowanymi zadaniami posiadają dostęp do zbiorów danych osobowych (w tym CEN):

- wszyscy złożyli oświadczenia zobowiązujące do zachowania w tajemnicy danych osobowych do których uzyskano dostęp,
- wszyscy posiadają aktualne uprawnienia do pracy w CEN (w przypadku 24 osób w okresie objętym kontrolą uprawnienia do pracy w CEN nie uległy zmianie, zaś w przypadku W.T. – w związku z jego awansem na zastępcę Naczelnika Wydziału Inspekcji – od 22 listopada 2011 r. nastąpiła ich zmiana),
- wszyscy posiadają aktualne upoważnienia do przetwarzania danych osobowych w CEN, przy czym do 28 grudnia 2012 r. upoważnienia do przetwarzania danych osobowych do pracy w CEN wydawał GITD (upoważnienia takie posiadało 17 inspektorów, ale bez wskazania zakresu przetwarzania danych osobowych), zaś od 28 grudnia 2012 r. Podlaski WITD (upoważnienia takie posiadało 13 inspektorów, w zakresie: 1/dodawania i edycji kontroli drogowych i decyzji administracyjnych, 2/dodawania mandatów karnych),
- wszyscy posiadają aktualne uprawnienia i upoważnienia do pracy w Ewidencji przeprowadzanych kontroli (w tym 28 w zakresie: 1/dodawania i edycji kontroli drogowych i decyzji administracyjnych, 2/generowania raportów z własnych kontroli; dwóch – Naczelnik Wydziału Inspekcji i jego zastępca – w zakresie: 1/ewidencji kontroli drogowych, decyzji administracyjnych, postępowania administracyjnego, obiegu dokumentów, 2/podglądu wpłat i egzekucji z kontroli).

(dowód: akta kontroli str. 266-319)

**4.3.** W związku z prowadzoną kontrolą przeprowadzono wśród inspektorów WITD anonimową ankietę na temat ich opinii o CEN. Ankietę wypełniło 31 inspektorów, przy czym na pytanie:

- dotyczące wykorzystania narzędzi informatycznych w praktyce (na co dzień) – 27 inspektorów zaznaczyło, iż ułatwiają życie, 2 iż służą do inwigilacji pracownika, a 2 iż są niezbędne do pracy ale są czasochłonne,
- o ocenę swojej znajomości funkcji systemu CEN – 2 inspektorów zaznaczyło iż „bardzo dobrze – mogę szkolić innych”, 27 inspektorów iż „wystarczająco”, zaś 2 inspektorów zaznaczyło iż „niewystarczająco – potrzeba dodatkowego szkolenia”,
- o ogólną ocenę obecnej wersji systemu CEN – 9 inspektorów zaznaczyło, iż obecna wersja CEN wymaga usprawnień, zaś 12 inspektorów iż wymaga gruntownych zmian (żaden nie zaznaczył odpowiedzi, iż obecna wersja spełnia oczekiwania),

<sup>26</sup> Dz. U. z 2002 r. Nr 101, poz. 926 ze zm.

<sup>27</sup> Dz. U. Nr 100, poz. 1024.

- które obszary CEN wymagają największych usprawnień – odpowiedź „aktualność danych w systemie” zaznaczyło 18 inspektorów, „komunikacja z CEPiK” – 22 inspektorów, „logowanie się do systemu” – 10 inspektorów, „raportowanie” – 9 inspektorów, „sporządzanie i wydruk protokołu z kontroli drogowej” – 10 inspektorów, „szybkość i łatwość wprowadzania danych” oraz „szybkość i łatwość wyszukiwania pozostałych informacji” – 19 inspektorów, „wyszukiwanie danych o pojazdach i kierowcach” – 14 inspektorów, zaś inne (np. stabilność CEN online, zawieszanie systemu) – 9 inspektorów,
  - ile czasu zajmuje wprowadzanie danych niezbędnych do sporządzenia i wydrukowania protokołu z kontroli – 10 inspektorów zaznaczyło od 5 do 15 minut, 11 inspektorów od 15 do 20 minut, 8 inspektorów zaznaczyło powyżej 20 minut, jeden z inspektorów zaznaczył 2 odpowiedzi (15-20 minut bez naruszeń i powyżej 20 minut z naruszeniami), zaś jeden nie zaznaczył żadnej odpowiedzi,
  - czy dostępne w systemie słowniki zawierają zdublowane dane w zakresie utrudniającym codzienną pracę – 29 inspektorów zaznaczyło odpowiedź „TAK” (w uzasadnieniu wskazywano najczęściej na zdublowane dane dotyczące firm), zaś 2 „NIE”,
  - które z funkcji systemu ułatwiają tworzenie protokołu z kontroli drogowej – odpowiedź „automatyczna podpowiedź i wypełnienie danych o kierowcy” zaznaczyło 22 inspektorów, „automatyczna podpowiedź i wypełnienie danych podmiotu gospodarczego” – 19 inspektorów, „automatyczna podpowiedź i wypełnienie przepisów prawnych” – 11 inspektorów, natomiast 3 inspektorów napisało, iż ww. funkcje nie ułatwiają tworzenia protokołu z kontroli,
  - co utrudnia tworzenie protokołu z kontroli drogowej – odpowiedź „zbyt mało funkcji automatyzujących” zaznaczyło 13 inspektorów, „zbyt wolne pobieranie danych z innych systemów” – 18 inspektorów, „zbyt czasochłonne wypełnianie wszystkich pól formularza” – 19 inspektorów, „częste zawieszanie się systemu” – 25 inspektorów, inne (np. zdublowanie słowników naruszeń i wykroczeń) – 2 inspektorów.
- (dowód: akta kontroli str. 320-381)

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

NIK zauważa, że dokonywana przez inspektorów transportu drogowego (przed wyjazdem na punkt kontrolny) synchronizacja wersji „offline” systemu CEN (z powodu niestabilności działania w trybie „online”, uniemożliwiającej korzystanie z tego trybu na 25 spośród 27 punktów kontrolnych) umożliwia posiadanie podczas przeprowadzania kontroli ważeniowych w miarę aktualnej bazy danych. Podkreślić należy jednak, że praktyczne wykorzystywanie systemu CEN w pełnej funkcjonalności (z uwagi na liczne przerwy połączeń szyfrowanych i związaną z tym konieczność wylogowywania się z trybu „online”) wymaga dalszych zmian i usprawnień.

Ustalone  
nieprawidłowości

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

**Ocena częściowa**

NIK ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w badanym obszarze.

## 5. Nadzór nad oddziałami Wydziałów Inspekcji WITD

Opis stanu  
faktycznego

**5.1.** Zgodnie z postanowieniami Regulaminu Organizacyjnego WITD bieżący nadzór nad pracą oddziałów i zatrudnionych w nich inspektorów był sprawowany przez Naczelnika Wydziału Inspekcji oraz jego Zastępcę. W ramach tego nadzoru:

- a) codziennie monitorowano zadania zlecone do realizacji. Jak podał PWITD „wielokrotnie istnieje potrzeba realizacji zadań doraźnych związanych ze współpracą z innymi służbami czy też skargami obywateli. Sprawy związane z tego typu kontrolami prowadzi Naczelnik Wydziału Inspekcji i jego Zastępca w systemie elektronicznego zarządzania dokumentacją (EZD). O konieczności realizacji zadań doraźnych Naczelnik Wydziału Inspekcji lub jego Zastępca telefonicznie, e-mailowo lub przez EZD informują Kierownika Oddziału lub inspektorów bezpośrednio. W chwili wydania polecenia służbowego dotyczącego realizacji zadania inspektorzy otrzymują polecenie sporządzenia notatki służbowej lub adnotacji w notatniku służbowym. Notatki przesłane przez inspektorów są sprawdzane przez Kierownika Oddziału, Naczelnika Wydziału lub jego Zastępcę.

Czynności te leżą w zakresie bieżących obowiązków Naczelnika i jego Zastępcy i na okoliczność ich realizacji nie są sporządzane dodatkowe dokumenty”;

- b) co tydzień kontrolowano realizację zadań kontrolnych przez inspektorów pracujących w oddziale, tj. ilość kontroli, ich rodzajowość oraz efekt i sposób dalszego postępowania. Na początku każdego roku – jak podał PWITD – „na odprawie w siedzibie WITD inspektorzy są informowani o wymaganiach związanych z realizacją Ramowego Planu Kontroli m. in. wymaganej średniej ilości kontroli na jednego kontrolującego, rodzajowości z podziałem na kontrole przewozu osób, ważeń, materiałów niebezpiecznych, zwierząt, odpadów itp. Kontrolę realizacji Ramowego Planu Kontroli przeprowadza Zastępca PWITD, Naczelnik Wydziału Inspekcji lub jego Zastępca na podstawie danych w programie Support. W związku z przyznawaniem dodatku za wykonywanie czynności kontrolnych każdemu z inspektorów jeden raz na kwartał sprawdzana jest dodatkowo średnia ilość kontroli, których dokonał każdy z kontrolerów. Do sprawdzania używany jest między innymi statystyczny program Support. W przypadku niewypełnienia zadań planu kontroli i zadań doraźnych poleconych do realizacji danemu inspektorowi zmniejsza się dodatek za wykonywanie kontroli. Realizacja planu kontroli oraz zadań doraźnych ma także wpływ na wysokość przyznawanych inspektorom nagród. W przypadku uwag do postawy danego inspektora nagrody są zmniejszane lub w ogóle nie przyznawane. Czynności te leżą w zakresie bieżących obowiązków Naczelnika i jego Zastępcy i na okoliczność ich realizacji nie są sporządzane dodatkowe dokumenty”;
- c) prowadzono kontrole wewnętrzne. PWITD, zarządzeniem Nr 15/2013 z 17 grudnia 2013 r., wprowadził Regulamin kontroli wewnętrznej w WITD. Zgodnie z postanowieniami tego regulaminu od 1 stycznia 2014 r. do 30 czerwca 2014 r. kierownictwo WITD przeprowadzono łącznie 61 kontroli wewnętrznych:
- 55 kontroli obejmujących między innymi: obecność zespołu kontrolnego na miejscu kontroli zgodnie z harmonogramem kontroli, wyposażenie i stan pojazdu kontrolnego, stan i kompletność umundurowania kontrolowanego, wyposażenie osobiste kontrolowanego, dokumenty z przeprowadzonych przez kontrolowanego czynności kontrolnych, wykonywanie czynności kontrolnych, stan pobranej przez kontrolowanego gotówki z tytułu nałożonych kar administracyjnych lub grzywnien w drodze mandatu karnego, miejsce przechowywania pobranej gotówki i wydane pokwitowania za pobraną gotówkę. Podczas tych kontroli nie stwierdzono nieprawidłowości,
  - 6 kontroli postępowań administracyjnych prowadzonych przez inspektorów WITD. We wszystkich przypadkach stwierdzono uchybienia, które dotyczyły między innymi: nieterminowego prowadzenia sprawy bądź niewydania decyzji w terminie, podania w decyzji złego numeru naruszenia, niewezwania strony do przesłania plików z karty kierowcy oraz braku w aktach wizualizacji danych cyfrowych z programu Tachoscan. Kontrolowanym umożliwiono wyjaśnienie stwierdzonych uchybień i nakazano niezwłoczne ich usunięcie;
- d) organizowano narady w Oddziałach (w celu weryfikacji ich działalności) – terminy narad ujmowane są w comiesięcznych planach pracy. Jak podał PWITD „w spotkaniach uczestniczą kierownicy i inspektorzy wykonujący czynności kontrolne z danego Oddziału. W ich trakcie omawiane są dokonania każdego z inspektorów. Prezentowana jest m. in. średnia wykonanych kontroli, ilość wszczętych postępowań administracyjnych, ilość wydanych decyzji itp. Narady odbywają się pod kierownictwem Zastępcy PWITD, a uczestniczy w nich Naczelnik Wydziału Inspekcji i jego Zastępca. Uczestnikom przekazywane są uwagi co do ich pracy oraz oczekiwania związane z wykonaniem Ramowego Planu Kontroli, prowadzonych postępowań administracyjnych, sposobu nakładania kar itp. Uczestnicy mają okazję do wypowiedzenia się i złożenia ewentualnych wyjaśnień”;
- e) co najmniej raz w miesiącu organizowano (z udziałem kierowników i inspektorów) odprawy w siedzibie WITD (terminy odpraw zawarte są w harmonogramach pracy). Podczas odpraw – jak podał PWITD „inspektorom wskazywane są błędy

w postępowaniach, wypełnianiu dokumentów i sposoby ich poprawnego prowadzenia. Ponadto poruszane są kwestie organizacyjne, omawiane przepisy prawne i realizacja planu kontroli. Z każdej odprawy sporządzane są protokoły i udostępniane przez EZD wszystkim inspektorom”.

(dowód: akta kontroli str. 61-73, 382-391)

5.2. W związku z tym, iż oddziały Wydziału Inspekcji nie są wydziałami, samodzielnymi jednostkami (podlegają bezpośrednio Naczelnikowi Wydziału Inspekcji, który jest odpowiedzialny za prawidłowy podział pracy, organizację oraz wyniki pracy Wydziału) wszelkiego rodzaju informacje odnośnie potrzeb kadrowych, szkoleniowych i wyposażenia kierownicy oddziałów zgłaszają na bieżąco do Naczelnika Wydziału Inspekcji lub jego Zastępcy oraz zgłaszają na odprawach pracowników w WITD.

(dowód: akta kontroli str. 61-73)

5.3. Podczas sporządzania planów kontroli uwzględniane są (w porozumieniu z kierownikami oddziałów) lokalizacje punktów kontrolnych, które pozwalają na wykonywanie patroli dróg gminnych i powiatowych. Naczelnik WI lub jego Zastępca na bieżąco w porozumieniu z Kierownikami Oddziałów uzgadniają tego typu patrole. Czynności tego rodzaju najczęściej dokonywane są na wnioski i skargi obywateli.

(dowód: akta kontroli str. 61-73, 183-186)

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie prowadzony przez WITD nadzór nad oddziałami Wydziałów Inspekcji WITD i koordynację działań w zakresie realizacji kontroli ważeńiowych.

Ocena cząstkowa

## 6. Realizacja wniosków pokontrolnych NIK

W 2010 r. Delegatura NIK w Białymstoku przeprowadziła w WITD kontrolę w zakresie realizacji wybranych zadań w latach 2008-2010 (do 30 września). W wystąpieniu pokontrolnym NIK<sup>28</sup> wniosła o:

- a) podjęcie działań w celu zapewnienia ciągłości kontroli masy, nacisków na osie i wymiarów pojazdów oraz ukierunkowania tych kontroli na przewoźników i załadowców o największym ryzyku wystąpienia nieprawidłowości,
- b) podjęcie współpracy w zakresie kontroli normatywów pojazdów z Inspektoratami z sąsiednich województw,
- c) poprawę wykorzystania w kontrolach na drogach motocykli,
- d) wyeliminowanie przypadków braku legalizacji urządzeń do ważenia nacisków na osie i masy pojazdów,
- e) wystąpienie do GITD o wprowadzenie do Centralnej Ewidencji Naruszeń poprawnego wzoru decyzji ustalającej kary za przekroczenie masy, nacisków na osie i wymiarów pojazdów,
- f) przekazywanie kar za przekroczenie masy, nacisków na osie i wymiarów pojazdów, właściwym zarządcom dróg.

W odpowiedzi na wystąpienie<sup>29</sup> PWITD poinformował o:

- a) podjęciu działań w celu zapewnienia ciągłości kontroli masy, nacisków na osie i wymiarów pojazdów oraz ukierunkowania tych kontroli na przewoźników o największym ryzyku wystąpienia nieprawidłowości. W planach pracy na soboty i niedziele uwzględnione zostały i będą uwzględniane w kolejnych harmonogramach punkty, na których inspektorzy transportu drogowego dokonywać będą ważenia pojazdów ciężkich. Z zarządcą dróg wojewódzkich dokonano ustaleń, co do budowy nowych miejsc przystosowanych do ważenia samochodów ciężarowych w miejscowościach:
  - Sokolany – przy skrzyżowaniu dróg wojewódzkich 673 i 671,
  - 16 kilometr drogi wojewódzkiej nr 664 Augustów-Raczki,
  - Nowogród – przy skrzyżowaniu dróg wojewódzkich 645 i 648,
  - przed miejscowością Wysokie Mazowieckie – droga nr 678 Białystok – Wysokie Mazowieckie,
  - Ciechanowiec – droga wojewódzka nr 690, przy wyjeździe z miasta w kierunku Siemiatycz.

<sup>28</sup> Wystąpienie pokontrolne LBI-4114-01-01/2010 z 16 lutego 2011 r.

<sup>29</sup> Odpowiedź na wystąpienie pokontrolne - pismo X.SAT.I.092-3/10 z 21 marca 2011 r.

Na odprawach zobowiązano inspektorów do zwiększenia aktywności na punktach kontrolnych i ważenia pojazdów ciężkich.

Poinformowano również, iż 11 marca 2011 r. wystąpiono do GDDKiA o wydanie dokumentów poświadczających dokonanie niwelacji miejsc do ważenia w miejscowościach Koszarówka i Horodnianka.

Obecna kontrola NIK wykazała, iż:

- z zaplanowanych (z zarządcą dróg wojewódzkich) do budowy nowych miejsc przystosowanych do ważenia pojazdów – jak podał PWITD – „nie została przyjęta do realizacji przez Zarząd Województwa budowa punktu kontrolnego w Sokolanach. W bliskiej odległości tj. w Sokółce na drodze woj. 674 został oddany w 2013 r. nowy punkt z możliwością ważenia. Również punkt kontrolny na 16 km drogi wojewódzkiej nr 664 na odcinku Augustów – Raczek nie został przyjęty do realizacji ze względu na budowę obwodnicy Augustowa, na której zaplanowano dwa punkty z preselekcyjnym systemem ważenia pojazdów. Punkty kontrolne w miejscowościach Nowogród i Ciechanowiec są w trakcie realizacji. Nie posiadamy informacji dotyczącej planowanego terminu przekazania punktów do użytkowania. Lokalizacja punktu kontrolnego na drodze wojewódzkiej nr 678 została zmieniona ze względu na oddanie do użytkowania przez GDDKiA punktu na drodze krajowej nr 66 w miejscowości Osipy. Lokalizacja tego punktu została przeniesiona w okolice miejscowości Rożki-Wodźki”,
- w dniu 25 marca 2011 r. dokonano niwelacji stanowiska do ważenia w miejscowości Koszarówka, zaś 30 października 2012 r. w miejscowości Wasilków;

b) wystąpieniu do WITD w Radomiu i Olsztynie z inicjatywą przeprowadzenia dwóch akcji ukierunkowanych na kontrole normatywów pojazdów poruszających się po drogach publicznych.

Wniosek został zrealizowany, co szczegółowo omówiono w pkt 3.5 niniejszego wystąpienia;

c) zgłoszeniu do GITD i KGP potrzebę przeszkolenia w jeździe motocyklami kolejnych inspektorów. Zwiększone wykorzystanie motocykli będzie możliwe po przeszkoleniu dwóch kolejnych inspektorów.

Wniosek został zrealizowany, co opisano w pkt 3.4 niniejszego wystąpienia;

d) działaniach podjętych w celu wyeliminowania przypadków braku legalizacji urządzeń do ważenia nacisków na osie i masy pojazdów, takich jak:

- prowadzenie bieżącej ewidencji legalizacji wag,
- wprowadzenie obowiązku zgłaszania w formie pisemnej wszelkich awarii, pojawiających się w wagach, które wykluczają ich dalsze używanie (zgłoszenia są przedkładane w formie pisemnej i zawierają: datę zgłoszenia, datę powstania awarii, opis usterki, podpis osoby zgłaszającej),

Wniosek został zrealizowany częściowo, co szczegółowo omówiono w pkt 2.1 niniejszego wystąpienia;

e) wystosowaniu pisma do GITD z prośbą o wprowadzenie do bazy danych CEN stosownego wzoru decyzji.

Na dzień kontroli w bazie danych CEN znajduje się aktualny wzór decyzji;

f) skorygowaniu błędów w przekazaniu kar za przekroczenie masy, nacisków na osie i wymiarów pojazdów w ten sposób, że: przekazane przez WITD kary za decyzje – WITD.DI.W/480/23/09 w kwocie 1.320 zł do Urzędu Miasta w Łomży i WITD.DI.W/287/13/09 w kwocie 4.860 zł do Urzędu Miasta w Białymstoku – zostały przez te Urzędy zwrócone na rachunek WITD i następnie przekazane na rachunek GDDKiA.

Wniosek został zrealizowany.

(dowód: akta kontroli str. 392-407)

W okresie objętym kontrolą WITD nie był kontrolowany przez GITD w zakresie realizacji zadań związanych z kontrolami ważeniowymi, stanem wyposażenia w sprzęt do wykonywania kontroli ważeniowych oraz funkcjonowaniem CEN.

(dowód: akta kontroli str. 408)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie realizację wniosków pokontrolnych NIK.

#### **IV. Wnioski**

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli<sup>30</sup>, wnosi o rozważenie możliwości zwiększenia liczby kontroli ważeńiowych w dni wolne od pracy oraz w godzinach nocnych.

#### **V. Pozostałe informacje i pouczenia**

Prawo zgłoszenia  
zastrzeżeń

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

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 Białymstoku.

Obowiązek  
poinformowania  
NIK o sposobie  
wykorzystania uwag  
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 30 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

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

Białystok, dnia 24 września 2014 r.

Kontroler  
Tomasz Pomian  
główny specjalista kontroli państwowej

DYREKTOR DELEGATURY  
Najwyższej Izby Kontroli w Białymstoku  
z up. WICEDYREKTOR  
Agata Ciupa

.....  
*podpis*

.....  
*podpis*

<sup>30</sup> Dz. U. z 2012 r., poz. 82. ze zm. Ustawa zwana dalej „ustawą o NIK”.