



**p.o. Wiceprezesa
Najwyższej Izby Kontroli
Józef Górny**

Warszawa, dnia 21 lipca 2011 r.

Tekst ujednolicony

**Pan
Tomasz Połec
Główny Inspektor
Transportu Drogowego**

LLU-4114-04-01/2011
I/11/004

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹, zwanej dalej „ustawą o NIK”, Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Lublinie skontrolowała w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego (GITD) realizację wybranych zadań związanych z ochroną dróg publicznych przed niszczeniem przez pojazdy ciężarowe przekraczające dopuszczalne naciski na oś i masę całkowitą (kontrolę ważeńiowe).

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli podpisanym w dniu 9 maja 2011 r., Najwyższa Izba Kontroli na podstawie art. 60 ust. 1 ustawy o NIK, przekazuje Panu Głównemu Inspektorowi niniejsze wystąpienie pokontrolne. Zawarte w nim oceny, uwagi i wnioski uwzględniają także wyniki kontroli przeprowadzonych w wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego (witd lub wojewódzki inspektorat) w Białymstoku, Lublinie i Olsztynie.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości, realizację przez GITD zadań związanych z ochroną dróg przed niszczeniem przez przeciążone pojazdy i nadzór Głównego Inspektora nad wojewódzkimi inspektorami.

Formułując ocenę pozytywną uwzględniono w szczególności:

- stałe zwiększanie zadań kontrolnych polegających na ważeniu pojazdów w rocznych planach pracy ustalanych przez GITD dla witd,
- skuteczne działania związane z pozyskaniem w roku 2009 środków z Krajowego Funduszu Drogowego (KFD) na zakup wag przenośnych dla witd,

- podjęte działania zmierzające do zapewnienia dodatkowej obsady kadrowej na potrzeby systemu elektronicznego poboru opłat (ETC) oraz związane z uruchomieniem pięciu stacji do ważenia, przejętych przez Głównego Inspektora od wojewodów,
- aktywny udział w przygotowaniu przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) kompleksowego systemu ważenia pojazdów na drogach krajowych.

Stwierdzone nieprawidłowości polegały na:

- przyjęciu w 2010 r. w postępowaniach odwoławczych od decyzji wojewódzkich inspektorów nakładających kary za przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej pojazdów linii orzeczniczej, która nie uwzględniała stanowiska Głównego Urzędu Miar (GUM) w sprawie ograniczeń w stosowaniu wag, którymi wyznaczano tę masę,
- przeprowadzeniu w 2008 r. 14 postępowań o zamówienie publiczne na dostawę motocykli, na potrzeby witd, w trybie zapytania o cenę, z naruszeniem art. 10 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych² (Pzp),
- braku właściwego nadzoru nad wojewódzkimi inspektorami, co skutkowało jedynie okresowym prowadzeniem kontroli polegających na ważeniu pojazdów, nieefektywnym ukierunkowaniem ich głównie na przewoźników zagranicznych oraz prowadzeniem kontroli za pomocą wag nieposiadających aktualnej legalizacji przez kontrolowane witd.

Do czasu zakończenia kontroli Główny Inspektor nie podejmował też w pełni skutecznych działań w celu wyposażenia witd w wagi umożliwiające prawidłowy pomiar nacisku osi wielokrotnych i masy całkowitej pojazdów.

1. Główny Inspektor rzetelnie realizował zadania w zakresie wyznaczania kierunków działania oraz opracowywania corocznych ramowych planów kontroli ITD. Monitorował też realizację zadań planowych oraz rzetelnie sporządzał sprawozdawczość dotyczącą kontroli masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów (kontrole ważeniowe). Pozytywnie należy ocenić działania Głównego Inspektora w zakresie sukcesywnego zwiększania liczby planowanych kontroli ważenia pojazdów, co skutkowało ujawnianiem coraz większej liczby nieprawidłowości w zakresie przekraczania dopuszczalnych obciążeń. W roku 2008 wykonano 13.742 kontroli ważeniowych (16,6% więcej niż zakładał plan) oraz wydano 3.151 decyzji o nałożeniu kar pieniężnych na łączną kwotę 10.628.385 zł. W roku 2009 wykonano ich 19.311 (o 12,3% więcej) oraz wydano 4.270 decyzji na łączną kwotę 14.272.440 zł. W roku 2010 planowano wykonać 21.610 kontroli ważeniowych, a zrealizowano ich 21.902

¹ Dz. U. z 2007 r. Nr 231, poz. 1701, ze zm.

² Dz. U. z 201 r. Nr 113, poz. 759 ze zm.

(o 1,4% więcej) oraz wydano 4.762 decyzji na łączną kwotę 16.516.380 zł. W okresie objętym kontrolą udział kontroli ważeniowych, jakim poddawano przewoźników zagranicznych, w ogólnej liczbie przeprowadzonych kontroli wyniósł 44,1%, podczas gdy naliczone im kary pieniężne stanowiły tylko 4,0%.

NIK zwraca uwagę na potrzebę objęcia analizą przyczyn różnic w skuteczności prowadzenia kontroli ważeniowych przez wojewódzkie inspektoraty. I tak np.:

- w roku 2008 witd w Łodzi, przeprowadził 1.317 kontroli ważeniowych, z których 11 (0,8%) zakończono wydaniem decyzji o nałożeniu kar, natomiast witd w Bydgoszczy przeprowadził 420 takich kontroli i wydał 247 decyzji (58,8%),
- w roku 2009 witd w Łodzi, przeprowadził 1.748 kontroli ważeniowych, z których 51 (2,9%) zakończono wydaniem decyzji o nałożeniu kar, podczas gdy witd w Gdańsku przeprowadził 660 kontroli i wydał 375 takich decyzji (56,8%),
- w roku 2010 witd w Lublinie, przeprowadził 1.406 kontroli ważeniowych, z których 52 (3,7%) zakończono wydaniem decyzji o nałożeniu kar, natomiast witd w Bydgoszczy przeprowadził 879 kontroli i wydał 634 takie decyzje (72,1%).

Szczegółową analizą należy także objąć ograniczone rezultaty kontroli ważeniowych przewoźników zagranicznych. W latach 2008 – 2010 (do 30.09.) udział takich kontroli w Lublinie przekraczał 80%, podczas gdy naliczone kary pieniężne z tytułu przekroczenia dopuszczalnych obciążeń stanowiły mniej niż 5% ogólnej ich kwoty (59,0 tys. zł). W Olsztynie udział tych kontroli nie przekraczał w tym czasie 29,5%, a nałożone kary pieniężne wyniosły 6,3 % (15,0 tys. zł). W Białymstoku udział kontroli przewoźników zagranicznych wzrósł w okresie objętym kontrolą do 94,5%, podczas gdy wymierzane im kary były w tym czasie nawet 23-krotnie niższe od naliczanych przewoźnikom krajowym.

2. Główny Inspektor terminowo zrealizował obowiązek przejęcia od wojewodów sześciu stacji ważenia pojazdów, zlokalizowanych na drogach krajowych, jaki wynikał z art. 2 ustawy z dnia 5 sierpnia 2010 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym³. Do kwietnia 2011 r. nie udało się jednak pięciu z nich uruchomić (wymagają remontów, napraw i legalizacji wag), nie zapewniono również środków na ten cel w budżecie GITD na rok 2011. W tym przypadku podkreślić jednak należy, że nie było to spowodowane zaniedbaniami ze strony Głównego Inspektora, który po przejęciu stacji wielokrotnie występował do Ministra Infrastruktury o niezbędne na ten cel środki, do końca kontroli NIK jednak ich nie otrzymał. NIK zwraca

³ Dz. U. Nr 164, poz. 1107

uwagę, że stacje ważenia pojazdów umożliwiają prowadzenie ciągłej kontroli, a potencjalne wpływy z kar mogą znacznie przewyższyć wydatki poniesione na ich uruchomienie i eksploatację (np. wykorzystując stację w miejscowości Siedlec, w ciągu zaledwie dwóch tygodni 2008 r., WITD w Poznaniu naliczył kary na łączną kwotę 70.100 zł).

Do dnia zakończenia kontroli NIK, nie zostały również przekazane, na potrzeby ITD, wagi stacjonarne zlokalizowane na terenie byłych drogowych przejść granicznych z Niemcami, Czechami i Słowacją, pomimo wielokrotnych monitów GITD. Z informacji pozyskanych z witd w trakcie kontroli NIK wynika, że większość z tych wag nie nadaje się w chwili obecnej do wykorzystania z uwagi na zły stan techniczny lub brak aktualnej legalizacji.

3. Według stanu na dzień 23.03.2011 r. witd mogły korzystać z 230 miejsc do ważenia pojazdów, w tym ośmiu zlokalizowanych na autostradach, 157 na drogach krajowych, 40 na wojewódzkich, 16 na powiatowych i dziewięciu - poza drogami publicznymi (na innych terenach należących do zarządców dróg). NIK pozytywnie ocenia udział GITD w pracach nad wdrożeniem przez GDDKiA kompleksowej koncepcji budowy miejsc do ważenia pojazdów na drogach krajowych. Ze sporządzonego przez GDDKiA harmonogramu realizacji tego systemu wynika, że do roku 2015 przebudowanych ma być 302 miejsc ważenia pojazdów (wartość zadania - 445 mln zł) tak, aby każde z nich miało stanowiska do statycznego ważenia pojazdów (wagi przenośne) oraz preselekcyjny punkt pomiarowy, wyposażony w niezbędne narzędzia pomiarowe, służące do kontroli nacisków na oś i masy całkowitej pojazdów (czujniki kwarcowe lub tensometryczne), ich długości (pętle indukcyjne) oraz wysokości (czujnik laserowy). W roku 2010 wybudowano w ramach tego systemu dwa urządzenia preselekcyjne za kwotę 2 mln zł. Fakt przejścia jednego z nich w połowie kwietnia 2011 r. (w miejscowości Grodziec) potwierdził WITD w Opolu, natomiast budowa drugiego (we Wrześni), jak wynika z informacji WITD w Poznaniu, nie została - do 30.04.2011 r. - zakończona.

Skuteczne były też działania podejmowane przez GITD w zakresie pozyskania środków z KFD na zakup wag przenośnych wykorzystywanych przez witd do ważenia pojazdów.

4. Główny Inspektor, w związku z planowanym od połowy 2011 r. wdrożeniem systemu ETC, podejmował szereg działań zmierzających do zapewnienia dodatkowej obsady kadrowej na potrzeby obsługi tego systemu, jednak - pomimo wniosków kierowanych już od stycznia 2010 r. (m.in. do Ministra Infrastruktury i Szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów) - w planach finansowych GITD na rok 2010 i 2011 nie zapewniono środków na ten cel (wg stanu na kwiecień 2011 r.). Prawidłowe funkcjonowanie kontroli, przewidzianej

w ramach ETC, wg szacunków GITD, wymaga zatrudnienia i przeszkolenia do pracy w systemie całodobowego nadzoru ponad 500 inspektorów. NIK zwraca uwagę na zagrożenie prawidłowej realizacji przez ITD zadań z zakresu ochrony dróg przed niszczeniem przez ponadnormatywnie obciążone pojazdy, wynikające ze skierowania od dnia 1 lipca 2011 r. 1/3 inspektorów witd do zadań związanych z funkcjonowaniem systemu ETC, co może doprowadzić do zmniejszenia skuteczności działań ITD.

5. Zgodnie z art. 51 ust. 6 ustawy o transporcie drogowym⁴ Główny Inspektor jest organem wyższego stopnia (odwoławczym) w stosunku do decyzji wydawanych przez wojewódzkich inspektorów. NIK negatywnie ocenia utrzymanie przez Głównego Inspektora w mocy decyzji wojewódzkich inspektorów o nałożeniu kar pieniężnych za przekroczenie masy całkowitej pojazdów, wydawanych w oparciu o pomiary dokonane za pomocą wag typu LP 600. Rozstrzygnięcia te nie uwzględniały bowiem stanowiska GUM o braku możliwości wykorzystywania tego typu wag do wyznaczania masy pojazdu. Naruszało to przepisy art. 7 i 8 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego⁵, które stanowią, że w toku postępowania organy administracji publicznej obowiązane są stać na straży praworządności oraz prowadzić postępowanie w sposób budzący zaufanie jego uczestników do władzy publicznej.

Należy zauważyć, że GITD uzyskał w marcu 2010 r. opinię GUM dot. wag LP 600, z której wynikało, że urządzenia te nie powinny być wykorzystywane do określania masy całkowitej pojazdów. Kwestia nieprawidłowego pomiaru masy przy użyciu wag LP 600 podnoszona była też we wcześniejszych postępowaniach odwoławczych prowadzonych przez Głównego Inspektora przed Wojewódzkim Sądem Administracyjnym w Warszawie. W certyfikacie wydanym przez GUM dla wag LP 600 (WE Nr PL 05 004 z dnia 9 lutego 2005 r.) podano, że wskazania cząstkowe dotyczące nacisków kół lub osi pojazdu dokonywane za pomocą tych wag, nie powinny być wykorzystywane do wyznaczania sumarycznej masy pojazdu. Mając na uwadze stanowisko GUM dotyczące wag LP 600, od dnia 19.04.2010 r. do 19.05.2010 r., Główny Inspektor uchylił 12 decyzji wojewódzkich inspektorów o nałożeniu kar pieniężnych na łączną kwotę 12.360 zł z tytułu przekroczenia dopuszczalnej masy całkowitej. Stwierdzono jednak, że od 20.05.2010 r. decyzje w analogicznych sprawach utrzymywane były w mocy, co argumentowano obawą przed kwestionowaniem przez przewoźników także pomiarów nacisków osi wielokrotnych (podwójne i potrójne na jednym zawieszeniu), co w konsekwencji wykluczyłoby możliwość

⁴ Dz. U. z 2007 r. nr 125, poz. 874 ze zm.

prawidłowej realizacji przez witd obowiązku ważeniu pojazdów. NIK nie podziela jednak tej argumentacji i zwraca uwagę na możliwość zaskarżania decyzji przez przewoźników do sądu administracyjnego oraz ryzyko ponoszenia kosztów tych postępowań z budżetu państwa.

Kontrola wykazała, że również inne wagi przenośne nieautomatyczne do pomiarów statycznych typu SAW 10C, używane przez witd, nie zapewniają możliwości prowadzenia pomiarów masy całkowitej pojazdów, co podano w instrukcji użytkowania i świadectwie homologacji tych urządzeń. GITD wystąpił w marcu 2010 r. do GUM z zapytaniem o możliwość wykorzystywania tych wag do pomiarów masy pojazdu, jednak nie uzyskał odpowiedzi. Ze stanowiska GUM przedstawionego na żądanie NIK (w kwietniu 2011 r.) wynika, że wagi SAW 10C nie powinny być stosowane do wyznaczania masy całkowitej pojazdu, a wynik takiego ważenia (poprzez sumowanie nacisków na osie) może być traktowany wyłącznie jako orientacyjny, wymagający sprawdzenia na innych urządzeniach. NIK ponadto zwraca uwagę, że sumowanie nacisków na osie ma miejsce również przy pomiarach obciążeń osi wielokrotnych (osie podwójne i potrójne na jednym zawieszeniu) występujących w większości pojazdów ciężarowych. Ze świadectwa homologacji typu WE, dopuszczającego wagi SAW 10C na rynek europejski wynika, że urządzenia te przeznaczone są wyłącznie do pomiaru nacisku kół i pojedynczych osi, nie posiadają zatem homologacji do pomiaru masy całkowitej pojazdu oraz nacisków osi wielokrotnych. Tym samym rzetelność tych pomiarów dokonywanych przy użyciu wag SAW 10C (podobnie jak LP 600) może być kwestionowana przez przewoźników.

Z informacji uzyskanych z witd wynika, że wagi typu LP i SAW stanowią jedyne przenośne urządzenia pomiarowe, jakimi inspektoraty dysponują (wg stanu na kwiecień 2011 r. witd posiadały 192 sprawne wagi tych typów) i wykorzystują do czynności kontrolnych związanych z ważeniem pojazdów ciężarowych. W „Instrukcji postępowania inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego w trakcie kontroli parametrów pojazdów poruszających się po drogach publicznych i pobierania kar pieniężnych” (wprowadzonej zarządzeniem Głównego Inspektora nr 3/2006 z dnia 07.02.2006) polecono obniżanie wyników pomiarów, dokonywanych za pomocą wag przenośnych, o 200 kg i 2% celem skorygowania ewentualnych błędów w zakresie wskazań wag, co miało poprawić wiarygodność tych pomiarów. W ocenie NIK, działania takie nie są rzetelne, nie powinny bowiem w ten sposób być kompensowane ograniczenia w zakresie stosowania

⁵ Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.

poszczególnych urządzeń, wynikające z treści świadectw homologacji i instrukcji ich użytkowania.

6. W październiku 2008 r., wszystkie witd (16), na podstawie art. 15 ust. 2 Pzp, udzieliły pełnomocnictw do przygotowania i przeprowadzenia przez GITD postępowań dot. dostawy fabrycznie nowych motocykli ze specjalistycznym wyposażeniem. W 14 przypadkach dotyczyło to dostaw po dwa pojazdy (wartość każdego z tych zamówień przekraczała 14.000 euro), a w dwóch przypadkach – po jednym motocyklu (wartość każdego z tych zamówień nie przekraczała 14.000 euro). Zakupu motocykli GITD dokonał w 16 odrębnych postępowaniach przeprowadzonych w trybie zapytania o cenę. W specyfikacjach istotnych warunków zamówienia (SIWZ) opracowanych przez GITD podano, że motocykle wykorzystywane będą m.in. do wykonywania zadań operacyjno-rozpoznawczych, pościgowych i łącznikowych. W każdym z postępowań uzyskano od dwóch do trzech ofert, a najkorzystniejszą cenę zaproponował dostawca motocykli marki Kawasaki GTR 1400, w cenie jednostkowej 53.132,24 zł. W wyniku przeprowadzonych postępowań zakupiono 30 motocykli (po jednym na potrzeby inspektoratów w Warszawie i Opolu, a po dwa dla 14 pozostałych), za łączną kwotę 1.593.967,20 zł (wartość zakupu objętego obowiązkiem stosowania Pzp – 1.487.702,72 zł).

W ocenie NIK, zastosowanie w 14 postępowaniach trybu zapytania o cenę było niezgodne z art. 10 ust. 2 Pzp, gdyż nie wystąpiły okoliczności uzasadniające zastosowanie tego trybu - zakup ten nie był bowiem dostawą produktów powszechnie dostępnych o ustalonych standardach jakościowych. W wymaganym zestawie cech techniczno-użytkowych motocykli, stanowiącym element SIWZ podano m.in., że miały one posiadać: moc silnika min. 140 KM, pojemność skokową 1.100 – 1.400 cm³, a ich prędkość maksymalna wynosić miała min. 180 km/h. Wyposażone miały być dodatkowo w: światła uprzywilejowania i syrenę, zestaw dwóch głośników, przełącznik do sterowania uprzywilejowaniem w ruchu, zestaw przełączników, maszt teleskopowy z umieszczoną na górze ostrzegawczą lampą błyskową stroboskopową lub typu led, gniazdo typu zapalniczka umożliwiające podłączenie wyposażenia specjalnego oraz mikrofon i zespolone urządzenie rozgłoszeniowo-alarmowe.

NIK zauważyła, że GITD pierwotnie zakładał (w połowie 2008 r.) udzielenie zamówienia na dostawę motocykli w trybie przetargu nieograniczonego, jednak w październiku 2008 r. w GITD dokonano zmiany trybu i przeprowadzono 16 odrębnych postępowań w trybie zapytania o cenę (w związku ze zmianą trybu udzielania zamówienia

zmienione zostały również pełnomocnictwa, udzielone GITD przez wojewódzkich inspektorów).

Zastrzeżenia NIK dotyczą niskiego stopnia wykorzystania przy kontrolach drogowych (głównie ważeniowych) motocykli Kawasaki 1400 GTR zakupionych w celu zwiększenia skuteczności tych kontroli (patrowanie dróg, którymi omijane są miejsca ważenia pojazdów). GITD wypowiadając się w sprawie celowości zakupu ciężkich motocykli podnosił, że główną przesłanką do podjęcia przez witd decyzji w tej sprawie było wprowadzenie do służby nowego rodzaju pojazdu, charakteryzującego się większą mobilnością, szybkością przemieszczania się oraz niższymi kosztami zakupu i eksploatacji.

Z kontroli przeprowadzonych w IV kwartale 2010 r. w witd wynika jednak, że omijanie miejsc ważenia dokonywane jest głównie drogami, których stan nawierzchni wyklucza osiąganie większych szybkości i ogranicza możliwość pełnego wykorzystania tych pojazdów. Odnosnie kosztów zakupu motocykli, NIK zwraca uwagę, że przekraczają one poziom cen oferowanych na rynku samochodów osobowych o zbliżonej pojemności silnika i mniejszym zużyciu paliwa (w przypadku tych motocykli wynosi ono ok. 8 l/100 km), które mogą być wykorzystywane przez cały rok, podczas gdy motocykle jedynie w okresie od kwietnia do października. Zdaniem NIK wydatek na zakup motocykli Kawasaki GTR 1400 (największych i najszybszych motocykli klasy turystycznej, o masie prawie 300 kg, których silnik generuje moc 155KM, a mogą poruszać się z maksymalną prędkością 275 km/h) został poniesiony z naruszeniem wyrażonej w art. 44 ust. 3 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych⁶ zasady celowości, oszczędności i optymalizacji (najlepsze efekty z danych nakładów).

NIK zwraca uwagę, że motocykle te wykorzystywane były przez witd w roku 2010 (od kwietnia do października) średnio jedynie przez 33 dni (od 7 do 72), przejeżdżając w tym czasie statystycznie po ok. 4.900 km (ok. 150 km dziennie), co potwierdza ograniczoną, jak do tej pory, ich przydatność do realizacji zadań witd. Pojazdy te są również drogie w eksploatacji, np. w witd w Lublinie motocykle te wykorzystywano głównie w zespole dwóch pojazdów, którego zużycie paliwa przekraczało dwukrotnie normy dla samochodów osobowych.

7. Kontrole NIK przeprowadzone w trzech witd (w Białymstoku, Lublinie i Olsztynie) wykazały, że jednostki te nie realizowały części zadań, określanych corocznie przez GITD i zatwierdzanych przez Ministra Infrastruktury, związanych z poprawą stanu infrastruktury

⁶ Dz. U. Nr 157, poz. 1240 ze zm.

drogowej, co wskazuje na brak właściwego nadzoru Głównego Inspektora nad wojewódzkimi inspektorami (art. 54 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym). Pomimo, że liczba wykonanych w latach 2008-2010 kontroli ważeńiowych rosła, efektem współpracy z zarządami dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych na terenie woj. podlaskiego, lubelskiego i warmińsko-mazurskiego była budowa, w okresie objętym kontrolą, zaledwie jednego miejsca do ważenia (na drodze wojewódzkiej).

We wszystkich skontrolowanych witd nie zapewniono, w latach 2008-2010, ciągłości prowadzenia kontroli ważeńiowych. Największe nieprawidłowości ujawniono w tym zakresie w WITD w Lublinie, gdzie w okresie sześciu miesięcy (I i IV kwartał roku 2008) kontrole prowadzono jedynie w październiku (290) i listopadzie (6). W całym okresie objętym kontrolą czynności ważenia pojazdów tylko raz prowadzono w sobotę, nigdy nie prowadzono zaś ich w niedzielę oraz w godzinach nocnych (20⁰⁰ – 6⁰⁰). Podobnie WITD w Białymstoku nie prowadził kontroli ważenia pojazdów w soboty, niedziele i w święta oraz w dni odpraw i szkoleń. W sumie ważenia pojazdów nie wykonywano przez 33 z 92 dni wybranego do analizy II kwartału 2010 roku, nie wykonywano ich również w porze nocnej. Brak ciągłości prowadzenia kontroli ważeńiowych przez witd, w ocenie NIK, mógł być wykorzystywany przez przewoźników podczas transportu ponadnormatywnych ładunków, bez ryzyka zapłaty kar pieniężnych.

Kontrola w WITD w Lublinie wykazała, że jedynie cztery z 10 kompletów wag przenośnych posiadały w całym okresie objętym kontrolą ważne świadectwa legalizacji. Pomimo tego dokonywano za pomocą tych urządzeń pomiarów (ogółem ujawniono sześć takich przypadków).

Stwierdzono również, że w okresie objętym kontrolą wydano 25 decyzji o naliczeniu kar pieniężnych za przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu (ustalonej za pomocą wag LP 600 i SAW 10C) na łączną kwotę 20.440 zł pomimo, że z instrukcji użytkowania tych wag wynikało, że przeznaczone są one jedynie do statycznego pomiaru nacisków kół i osi pojazdów.

W okresie luty – marzec 2009 WITD w Białymstoku nie zapewnił ciągłości legalizacji dla pięciu z 14 posiadanych wag, a niektóre urządzenia nie posiadały jej nawet przez 20 miesięcy. Na podstawie pomiarów dokonanych za pomocą wag LP 600 w okresie objętym kontrolą wydano dziewięć decyzji o naliczeniu kar za przekroczenie masy całkowitej pojazdu na łączną kwotę 10.200 zł.

Przedstawiając powyższe uwagi i oceny Najwyższa Izba Kontroli wnosi o:

- 1) podjęcie działań w celu wyposażenia witd w wagi umożliwiające prawidłowy pomiar nacisku osi wielokrotnych i masy całkowitej pojazdów,
- 2) podjęcie działań skutkujących prowadzeniem kontroli ważeniowych w soboty i niedziele oraz w porze nocnej,
- 3) podjęcie w ramach pełnionego nadzoru, działań poprawiających efektywność wykorzystania przez witd motocykli Kawasaki GTR 1400,
- 4) przestrzeganie wynikających z przepisów Pzp przesłanek stosowania trybów udzielania zamówienia publicznego,
- 5) objęcie analizą skuteczności prowadzenia kontroli ważeniowych (w tym przewoźników zagranicznych) przez poszczególne witd.

Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 62 ust. 1 ustawy o NIK, oczekuje przedstawienia przez Pana Głównego Inspektora w terminie 14 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków, bądź o działaniach podjętych w celu ich realizacji lub przyczynach niepodjęcia takich działań

Zgodnie z treścią art. 61 ust. 1 i 2 ustawy o NIK, w terminie 7 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego przysługuje Panu Głównemu Inspektorowi prawo zgłoszenia na piśmie do Kolegium NIK umotywowanych zastrzeżeń w sprawie ocen, uwag i wniosków zawartych w tym wystąpieniu.

W razie zgłoszenia zastrzeżeń, zgodnie z art. 62 ust. 2 ustawy o NIK, termin nadsyłania informacji, o którym mowa wyżej, liczy się od dnia otrzymania uchwały Kolegium Najwyższej Izby Kontroli.