



**Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Olsztynie**

Olsztyn, dnia stycznia 2011 r.

**Pan
Tadeusz Jan Krzemiński
Wojewódzki Inspektor Transportu
Drogowego w Olsztynie**

I/10/004;LOL-4114-01-01/2010

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 Olsztynie przeprowadziła w Wojewódzkim Inspektoracie Transportu Drogowego w Olsztynie („Inspektoracie” lub „WITD”) kontrolę realizacji wybranych zadań, ze szczególnym uwzględnieniem kontroli masy i nacisków osi pojazdów, w okresie 2008-III kw. 2010 r.

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli, podpisanym w dniu 28 grudnia 2010 r., Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Olsztynie, na podstawie art. 60 ustawy o NIK przekazuje Panu Inspektorowi niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości, działania Inspektoratu w badanym zakresie. Podstawą pozytywnej oceny było przestrzeganie przez Inspektorat procedur ważenia pojazdów określonych w obowiązujących unormowaniach, przekraczanie planowanej liczby kontroli, a także uniemożliwianie kierowcom pojazdów ponadnormatywnych zjazdu na inne drogi, celem omijania miejsc ważenia. Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły natomiast: nie obejmowania kontrolą całej sieci dróg publicznych województwa warmińsko-mazurskiego, braku ciągłości kontroli dopuszczalnych mas i nacisków na osie pojazdów, jak również niedopełnienia wymogów formalnych procedury wydawania decyzji administracyjnych.

Ocenę powyższą uzasadniają następujące ustalenia kontroli NIK:

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

1. W okresie objętym kontrolą WITD realizował swoje zadania w oparciu o roczne ramowe plany kontroli Inspekcji Transportu Drogowego, sporządzane przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego i zatwierdzane przez Ministra Infrastruktury. Organizacja Inspektoratu została dostosowana do realizacji zadań określonych w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym². Opracowano procedury postępowania i instrukcje do zadań określonych w art. 50 ww. ustawy oraz wyodrębniono zespoły do przeprowadzania kontroli z wykorzystaniem wag. Ponadto, w myśl art. 76 ust. 3 tej ustawy, pracownicy zatrudnieni na stanowiskach inspektorów, dokonujący kontroli masy i nacisków na osie pojazdów, byli corocznie szkoleni w celu podniesienia poziomu wiedzy fachowej. Ukończyli również kurs specjalistyczny dla kandydatów na stanowisko inspektora, który objął swoim zakresem ważenie pojazdów. Stosowane procedury ważenia zgodne były z przepisami rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 25 września 2007 r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać wagi samochodowe do ważenia pojazdów w ruchu oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych³. Używane wagi typu LP 600 oraz SAW 10C posiadały aktualne świadectwa ich legalizacji, a punkty ważenia – aktualne pomiary geodezyjne terenów stanowisk ważenia.
2. W badanym okresie Inspektorat w pełni realizował plan kontroli drogowych przewoźników. Przeprowadzono ich łącznie 23.731, z czego 15.909 w latach 2008-2009 (106% planu). Wyniki tych kontroli były podstawą do formułowania w trybie art. 75 ustawy o transporcie drogowym wniosków: o wszczęcie postępowania: administracyjnego o cofnięcie uprawnień przewozowych przedsiębiorcy; karnego lub karno-skarbowego; w sprawach o wykroczenia; przez organy Państwowej Inspekcji Pracy.
3. W latach 2008-III kw. 2010 przeprowadzono ogółem 2.383 kontrole masy pojazdów i nacisków na osie, z tego 26% dotyczyło przewoźników zagranicznych. Ich liczba zwiększyła się przy tym z 515 w 2008 r. do 1.002 w trzech kwartałach 2010 r. Tendencję wzrostową wykazywała też liczba naruszeń stwierdzonych w kontroli (ze 183 w 2008 r. do 248 w 2010 r. (do 30 września). Wzrosła też kwota nałożonych kar ze 189 tys. zł w 2008 r. do 228 tys. zł w trzech kwartałach 2010 r. W stosunku do 13 podmiotów, które nie wpłaciły należności w kwocie 36,2 tys. zł z tytułu nałożonych kar dotyczących

² Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874 ze zm.

³ Dz. U. Nr 188, poz. 1345

nacisków na oś, podjęto działania egzekucyjne, tj. wystawiono i doręczono upomnienia oraz tytuły egzekucyjne do urzędów skarbowych. W wyniku tych działań wyegzekwowano do 30 września 2010 r. łącznie 17.640,00 zł (48,7% należności z tego tytułu).

4. W latach 2008 – 2010 (do 30 września) Inspektorat wykorzystywał od czterech do pięciu miejsc do ważenia pojazdów, zlokalizowanych w całości w zachodniej części województwa warmińsko-mazurskiego. W tej sytuacji brak było możliwości przeprowadzania kontroli ważeń pojazdów poruszających się po drogach publicznych we wschodniej części województwa, m.in. prowadzących do takich miast jak: Ełk, Gołdap, Olecko, Giżycko, Kętrzyn. Miejsca ważenia usytuowane były głównie na istniejących parkingach przy drogach krajowych, tj. nr 7 (dwa miejsca), nr 16, nr 53 i nr 58 po jednym miejscu. Nie zostały przygotowane dotychczas przez poszczególne zarządy dróg miejsca do ważenia przy drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Wojewódzki Inspektor wyjaśnił, że wielokrotnie zwracał się do organów administracji rządowej i samorządowej województwa warmińsko-mazurskiego z propozycją utworzenia sieci punktów kontrolnych do pomiaru mas i nacisków na osie pojazdów. Jednocześnie podkreślił, że dyspozycja art. 19 ustawy o drogach publicznych wskazuje, że organem administracji rządowej lub samorządowej, do którego właściwości należą sprawy z zakresu planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg, jest zarządca drogi. W tej sytuacji inspektorzy transportu drogowego, wykonując czynności służbowe, jedynie korzystają, z przygotowanej i utrzymywanej przez zarządców dróg, infrastruktury drogowej.
5. Kontrole ważeń prowadzono w przeważającej części w godzinach 8-16 (74,1% w II kwartale 2009 r. i 83,4% w III kwartale 2010 r.). W godzinach 16-24 przeprowadzono odpowiednio 25,9% i 16,0% ogółu kontroli. Zaledwie nieliczne przypadki kontroli odnotowano w godzinach 0-8 oraz w dniach wolnych od pracy (jedenaście w II kw. 2009 r. i sześć w III kw. 2010 r.). Kontrole prowadzono głównie w porach roku o wyższych temperaturach otoczenia. Spośród 2.383 kontroli ważenia pojazdów, przeprowadzonych w badanym okresie, najwięcej z nich, tj. 2.054 (86,2%) przeprowadzono w miesiącach kwiecień-wrzesień. Wojewódzki Inspektor wyjaśnił, że brak kontroli lub ich niewielka ilość w okresach wiosennych, zimowych i jesiennych wynika ze specyfiki technicznej wag (możliwość ich stosowania w przedziale temperatur od – 10 st. C do + 40 st. C), będących w dyspozycji Inspektoratu oraz sytuacji kadrowej

związanej ze zwiększoną absencją chorobową inspektorów transportu drogowego. Z ustaleń kontroli wynika natomiast, że WITD dysponuje wagami przystosowanymi do prowadzenia pomiarów w temperaturach nawet od – 20 st. C (SAW 10C).

6. Inspektorat wykorzystywał przy kontrolach drogowych, w celu uniemożliwienia kierowcom pojazdów ponadnormatywnych omijania miejsc ważenia, motocykli Kawasaki 1400 GTRs (dwa pojazdy). W ocenie NIK pojazdy te, zakupione centralnie przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego, z uwagi na wysokie koszty eksploatacji (siedem litrów paliwa na 100 km przebiegu), używanie jedynie w okresie wiosenno-letnim, a także ze względu na zbyt dużą ich masę własną (300 kg), mają ograniczone zastosowanie w działalności Inspektoratu. Pozytywnie należy zatem ocenić zakup w tym celu w 2010 r., bezpośrednio przez Inspektorat, dwóch motocykli Kawasaki Ninja 250 R, o zużyciu paliwa cztery litry/100km i masie własnej 169 kg.
7. W badanym okresie wzrosła z 1.092 w 2008 r. do 1.132 w 2010 r. (do 30.09.2010 r.) ilość decyzji administracyjnych wydanych przez inspektorów, nakładających na przewoźników kary pieniężne za naruszenie przepisów w związku z wykonywaniem transportu drogowego (w kwocie łącznej 9.992,5 tys. zł). Analiza wybranych spraw, związanych z nakładaniem kar pieniężnych za naruszenia przepisów związanych z obciążeniem na oś pojazdów oraz ich masą całkowitą, potwierdziła zgodność stosowanych stawek z określonymi w załączniku, o którym mowa w art. 92 ust. 4 ustawy o transporcie drogowym. Wszystkim decyzjom w tych sprawach nadano rygor natychmiastowej wykonalności oraz umieszczano w nich pouczenie o możliwości złożenia odwołania. Należy przy tym wskazać, że w przypadku 27 decyzji administracyjnych (16,3% badanych), wydanych po upływie dwóch miesięcy od daty wszczęcia postępowania, a w skrajnym przypadku nawet po upływie czterech miesięcy, nie zawiadomiono stron o niezakończonym w terminie, nie podano przyczyn zwłoki i nie wskazano nowego terminu załatwienia sprawy. Naruszono tym samym przepisy art. 35 i art. 36 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego⁴ („Kpa”).
8. Należy pozytywnie odnotować stopień realizacji zadań kontrolnych wynikających z corocznych ramowych planów kontroli Inspektoratu, a dotyczących w szczególności liczby kontroli w zakresie: skontrolowanych pojazdów, przewozu osób, przewozu taksówką, emisji spalin, przewozu towarów niebezpiecznych, przewozu żywych zwierząt,

⁴ Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.

przewozu odpadów i szybkopsujących się artykułów spożywczych oraz rodzaju stosowanego paliwa. W latach 2008-2009 przekroczono planowane liczby kontroli o 9% i 16%, a w 2010 r. (do 30 września) ich plan zrealizowano w 82%. Ponadto Inspektorat w ww. okresie przeprowadził 337 kontroli przedsiębiorców. Ich liczba w poszczególnych latach wyniosła: 88 (105 % planu) w 2008 r., 128 (104%) w 2009 r. i 121 (86%) do 30 września 2010 r.

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi, Najwyższa Izba Kontroli wnosi o:

- 1) podejmowanie dalszych starań w celu zwiększenia liczby miejsc do kontroli pojazdów w zakresie nacisków na osie,
- 2) zwiększenie liczby wag przystosowanych do ważenia pojazdów, a w szczególności do określania masy całkowitej pojazdu i nacisku na osie,
- 3) podjęcie działań w celu zapewnienia ciągłości kontroli ważeń w okresie jesienno-zimowym, porze nocnej i w dniach wolnych od pracy,
- 4) zawiadamianie kontrolowanych podmiotów, w ramach prowadzonych postępowań administracyjnych w zakresie nakładania kar pieniężnych za przekroczenia dopuszczalnych nacisków na drogach, o przyczynach zwłoki w załatwieniu spraw z jednoczesnym wskazaniem nowego terminu ich załatwienia.

Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Olsztynie, na podstawie art. 62 ust. 1 ustawy o NIK, oczekuje od Pana 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 ustawy o NIK, w terminie 7 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, przysługuje Panu Inspektorowi prawo zgłoszenia na piśmie do dyrektora Delegatury NIK w Olsztynie 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 nadesłania informacji, o którym wyżej mowa, liczy się od dnia otrzymania ostatecznej uchwały właściwej komisji NIK.

Z poważaniem