



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Poznaniu

LPO. 410.004.01.2020

Pan
Aleksander Żołędziowski
Wielkopolski Wojewódzki
Inspektor Transportu Drogowego
ul. Szwajcarska 5,
61-286 Poznań

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

I.

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Poznaniu, ul. Szwajcarska 5, 61-286 Poznań (dalej: WITD lub Inspektorat)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Aleksander Żołędziowski, Wielkopolski Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego (dalej: Wojewódzki Inspektor lub WWITD) od 21 października 2016 r. Poprzednio, od 23 kwietnia 2013 r. do 20 października 2016 r. stanowisko to zajmował Sławomir Nastał (dalej: b. Wojewódzki Inspektor lub b. WWITD).
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Przygotowanie do realizacji zadań w zakresie eliminowania z ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych. 2. Działania podejmowane w zakresie eliminowania z ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych na obszarach zurbanizowanych (miasto Poznań).
Okres objęty kontrolą	Lata 2018–2020 (do 26 czerwca), z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Poznaniu
Kontrolerzy	1. Maciej Sterczała główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LPO/44/2020 z 9 kwietnia 2020 r., 2. Piotr Kręt, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LPO/46/2020 z 9 kwietnia 2020 r.

(akta kontroli str. 1-2)

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

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Kwalifikacje zatrudnionych w WITD inspektorów oraz posiadane wyposażenie umożliwiały przeprowadzanie kontroli nacisków osi, masy całkowitej oraz wymiarów pojazdów³ zarówno na terenie miasta Poznania jak i poza jego obszarem.

Pomimo tego, że ograniczona liczba znajdujących się w mieście Poznaniu stanowisk do ważenia pojazdów oraz ich lokalizacja nie zapewniały odpowiedniej ochrony dróg przed ich zwiększoną degradacją powodowaną przez przeciążone pojazdy, WITD, od 2015 r. do czasu kontroli NIK, nie podejmował działań w celu zwiększenia przez Zarządu Dróg Miejskich w Poznaniu⁴ (dalej: ZDM) liczby tych stanowisk. Dwa spośród pięciu stanowisk nie spełniały warunków bezpiecznego użytkowania, o czym WITD nie poinformował ZDM, jako podmiotu odpowiedzialnego za stan i lokalizację tego typu punktów w mieście Poznaniu.

W okresie objętym kontrolą Inspektorat nie podejmował działań w celu uzyskania dostępu do danych pochodzących z działających w mieście Poznaniu wag preselekcyjnych w ramach zarządzanego przez ZDM inteligentnego systemu transportowego (dalej: ITS), pomimo że w latach 2013-2016 uczestniczył w uzgodnieniach dotyczących ich instalacji oraz w przygotowaniach do ich uruchomienia.

WITD przeprowadził w województwie wielkopolskim kontrole ważeniowe w liczbie zaplanowanej w ramowych planach kontroli (dalej: RPK). WITD przeprowadził w latach: 2018, 2019, 2020 (I kw.) na terenie Poznania odpowiednio: 33, 8 i 16 kontroli ważeniowych pojazdów ciężarowych, nakładając za przejazd pojazdem przeciążonym odpowiednio: 19, 5 oraz 12 mandatów karnych (w przypadku pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej⁵ do 3,5 t) oraz wydając jedną decyzję administracyjną o nałożeniu kary finansowej na przewoźnika za przejazd przeciążonym pojazdem o dmc powyżej 3,5 t.

Inspektorat, pomimo że liczba istniejących w Poznaniu stanowisk do ważenia pojazdów była ograniczona jedynie do pięciu punktów kontrolnych, wykorzystywał do przeprowadzenia planowych kontroli ważeniowych jedynie trzy z tych punktów, co wiązało się przede wszystkim z ich niskim standardem w zakresie bezpieczeństwa użytkowania.

W latach 2018-2020 (I kw.) Inspektorat współpracował z ZDM, jednak niepodjęcie przez WITD działań w celu uzyskania dostępu do danych pochodzących z działających w Poznaniu wag preselekcyjnych oraz w celu zwiększenia liczby punktów wagowych nie pozwala ocenić tej współpracy pozytywnie.

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

³ W dalszej treści niniejszego wystąpienia pokontrolnego zwanych „kontrolami ważeniowymi”.

⁴ Komunalna jednostka budżetowa, przy pomocy której Prezydent Miasta Poznania wykonuje swoje obowiązki zarządcy dróg miejskich.

⁵ Dalej: dmc.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej⁶ kontrolowanej działalności

OBSZAR

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

Opis stanu faktycznego

1.1. Zgodnie z postanowieniami statutu WITD⁷ Wojewódzki Inspektor był zobowiązany do realizacji przy pomocy Inspektoratu zadań dotyczących m.in. kontroli masy, nacisków osi oraz wymiarów pojazdów. W strukturze organizacyjnej WITD wyodrębniony został Wydział Inspekcji posiadający oddziały: w Koninie, Kaliszu, Pile, Lesznie oraz Gnieźnie.

(akta kontroli str. 6-8)

Szczegółowa organizacja WITD, stosownie do wymogów § 3 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 11 czerwca 2007 r. w sprawie zasad organizacji wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego⁸, została określona w regulaminie organizacyjnym Inspektoratu, ustalonym przez Wojewódzkiego Inspektora i zatwierdzonym przez Wojewodę Wielkopolskiego po pozytywnym zaopiniowaniu przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego (dalej: Główny Inspektor). Według regulaminu organizacyjnego WITD, Wydział Inspekcji wraz z Oddziałami w Koninie, Kaliszu, Pile, Lesznie oraz Gnieźnie jest właściwy do kontroli przestrzegania przepisów ruchu drogowego w zakresie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym⁹, tj. m.in. kontroli masy, nacisków osi oraz wymiarów pojazdów.

Główny Inspektor 17 września 2014 r. wydał zarządzenie nr 28/2014 w sprawie zasad planowania, prowadzenia oraz dokumentowania kontroli przewozów drogowych przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego¹⁰.

Wykładnia pojęć „ładunku sypkiego” i „drewna” użytych na gruncie normy prawnej wyrażonej w przepisie art. 5 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw¹¹ została przez Głównego Inspektora zawarta w Wytycznych nr 1 z dnia 6 kwietnia 2012 r.

W dniu 30 października 2015 r. Główny Inspektor, w związku ze skierowaniem przez Komisję Europejską wezwania do usunięcia uchybienia w związku z naruszeniem nr 2015/4040 dotyczącym niewłaściwego wdrożenia dyrektywy Rady 96/53/WE ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium maksymalnie dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym, w szczególności zobowiązań Rzeczypospolitej Polskiej zawartych w traktacie akcesyjnym, polecił wszystkim wojewódzkim inspektorom transportu drogowego modyfikację dotychczasowych zasad sankcjonowania naruszeń w zakresie przekroczeń dopuszczalnej masy i nacisków na oś pojazdu w transporcie międzynarodowym. Modyfikacje te polegały na odstąpieniu w określonych przypadkach od nakładania kar pieniężnych za przekroczenie nacisków na osie.

⁶ Oceny częściowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena częściowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

⁷ Załącznik do zarządzenia nr 348/10 Wojewody Wielkopolskiego z dnia 30 czerwca 2010 r. w sprawie nadania statutu WITD.

⁸ Dz. U. Nr 109, poz. 753 ze zm.

⁹ Dz. U. z 2020 r. poz. 110 ze zm.

¹⁰ Dz. Urz. GITD poz. 14, ze zm., dalej: zarządzenie Głównego Inspektora w sprawie zasad kontroli przewozów drogowych.

¹¹ Dz. U. Nr 222, poz. 1321.

Główny Inspektor, pismem nr BNI.WKI.033.51.2019.0664 z dnia 12 czerwca 2019 r. zwrócił się do wojewódzkich inspektorów o zapewnienie stosowania w trakcie czynności kontrolnych na drogach wytycznych Ministerstwa Infrastruktury nr DDP-1.0261.2019 z dnia 3 czerwca 2019 dotyczących stosowania wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (dalej: TSUE) z dnia 21 marca 2019 r. w sprawie o sygnaturze C-127/17.

(akta kontroli str. 9-28, 29-32, 33-40, 41-48)

W Inspektoracie nie opracowano dodatkowych procedur dotyczących wykonywania zadań w zakresie przeprowadzania kontroli ważeńiowych oraz nie wyodrębniono komórki organizacyjnej przeznaczonej do przeprowadzania wyłącznie tego rodzaju kontroli.

(akta kontroli str. 306-308)

Według regulaminu organizacyjnego WITD, prowadzenie postępowań administracyjnych dotyczących kontroli ważeńiowych należało do zakresu działania zarówno Wydziału Inspekcji, jak i Wydziału Prawnego.

(akta kontroli str. 9-28)

1.2. W zatwierdzonych przez Głównego Inspektora „Kierunkach działania WITD 2018 i 2019 r.”, jako jeden z kierunków działania wskazano przeciwdziałanie procesowi degradacji dróg, w związku z czym na terenie Wielkopolski przewidziano realizację następujących działań:

- prowadzenie systematycznych i zintensyfikowanych kontroli mas i nacisków osi pojazdów ciężarowych w wyznaczonych punktach, wyposażonych w wagi stacjonarne lub przystosowane do pomiarów wagami przenośnymi z uwzględnieniem znowelizowanych przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym,
- udział w akcjach kontroli technicznej pojazdów i ich paramentów organizowanych w ramach Europejskiej Kontroli Drogowej (ECR),
- szczegółowa kontrola przestrzegania przez przewoźników przepisów w zakresie uzyskiwania zezwoleń na przejazd pojazdów ponadnormatywnych oraz przestrzegania warunków określonych w zezwoleniu,
- kontynuowanie i rozszerzanie działań na szczeblu lokalnym (woj. Wielkopolskie) zmierzających do budowy w ramach środków posiadanych przez właściwych zarządców dróg, nowych punktów kontrolnych przystosowanych do realizacji zadań kontrolnych przez Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Poznaniu oraz zapewniających miejsce postoju i odpoczynku dla kierowców pojazdów ciężarowych i autobusów,
- podjęcie działań kontrolnych zmierzających do ujawnienia oraz sankcjonowania rażących naruszeń związanych z przekraczaniem dopuszczalnej masy całkowitej przez pojazdy o dmc do 3,5 t.

W Kierunkach działania Inspektoratu na lata 2018 i 2019 nie wyodrębniono kierunku działania w zakresie przeciwdziałania procesowi degradacji dróg w mieście oraz nie ujęto dodatkowych założeń w zakresie kontroli ważeńiowych.

W ww. Kierunkach działania zostały ujęte elementy zapewniające zwalczanie nieuczciwej konkurencji dla całego województwa wielkopolskiego.

(akta kontroli str. 49-62)

1.3. WITD nie podejmował działań zmierzających do ujęcia RPK na lata 2018, 2019, 2020 kontroli wagowych z podziałem na jakiekolwiek parametry, w tym na kontrole przeprowadzane na obszarach miejskich, a treść RPK w zakresie kontroli wagowych nie uwzględniała kontroli przeprowadzanych w granicach administracyjnych miast i dotyczyła terenu całego województwa.

Jak wyjaśnił Wojewódzki Inspektor: „zgodnie z zapisami RPK dokument ma na celu m.in.: „*ujednolicenie systemu przeprowadzania kontroli przez inspektorów*

zatrudnionych w wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego na terenie całej Polski". Ma on charakter ogólny i zawarte w nim dane są wspólne dla wszystkich wojewódzkich inspektoratów. Wprowadzenie zapisów bardziej szczegółowych np. przeprowadzenie 20% kontroli na autostradach i drogach ekspresowych, mogłoby być niewykonalne dla niektórych województw z uwagi na brak punktów wagowych na takiego rodzaju drogach. Podobnie jest z określeniem liczby kontroli na obszarach miejskich. Problemem mogłoby też być samo określenie obszarów miejskich, czy obszarem miejskim jest każda miejscowość posiadająca prawa miejskie bez względu na liczbę mieszkańców, czy punkt wagowy ma być umiejscowiony w granicach administracyjnych miasta, a co jest w przypadku, gdy punkt jest np. 2 km poza granicami miasta itp."

(akta kontroli str. 309)

Opracowane przez Głównego Inspektora i zatwierdzone przez Ministra Infrastruktury RPK na poszczególne lata określały dla WITD przeprowadzenie w latach: 2018, 2019 i 2020 odpowiednio: 1.646, 1.513 i 1.452 kontroli ważeńiowych.

(akta kontroli str. 63-99)

Na liście zadań Wojewódzkich Programów Realizacyjnych do Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dla WITD nie zostały w kontrolowanym okresie ujęte kontrole ważeńiowe.

(akta kontroli str. 309-310)

1.4. W okresie objętym kontrolą WITD dysponował jedną wagą stacjonarną do ważenia dynamicznego oraz wagami przenośnymi zarówno do ważenia stacjonarnego¹² jak i dynamicznego¹³. Liczba posiadanych przez WITD wag przenośnych w latach: 2018 (wg stanu na 31 grudnia), 2019 (wg stanu na 31 grudnia), 2020 (wg stanu na 4 czerwca) wynosiła odpowiednio: 32¹⁴, 34¹⁵ oraz 42¹⁶.

Waga stacjonarna do ważenia dynamicznego posiadała świadectwo legalizacji pierwotnej ważne do 30 września 2020 r. Na 42 wagi przenośne będące w posiadaniu WITD w okresie objętym kontrolą, ciągłość legalizacji tych urządzeń została zachowana w przypadku 28 wag. W przypadku pozostałych 14 wag przenośnych, ważność legalizacji skończyła się przed 1 stycznia 2018 r. (2 szt.) lub w okresie 1 stycznia 2018 r. – 26 czerwca 2020 r., (12 szt.) natomiast Inspektorat nie podjął działań w celu uzyskania dla nich legalizacji ponownej. Wagi nieposiadające aktualnej legalizacji zostały uznane za wagi rezerwowe i w okresie objętym kontrolą NIK nie były wykorzystywane.

(akta kontroli str. 147-149, 181-195, 329-330)

Według § 29 ust. 1 zarządzenia Głównego Inspektora w sprawie zasad kontroli przewozów drogowych, kontrole masy oraz nacisków osi mogą być przeprowadzane jedynie przy użyciu wag posiadających aktualną legalizację. Szczegółowe dane dotyczące niezapewnienia 14 wagom przenośnym legalizacji ponownej, przedstawiono w sekcji „stwierdzone nieprawidłowości” dotyczącej niniejszego obszaru kontroli.

Liczba posiadanych przez WITD pojazdów służbowych (typu bus), w których wykorzystywano wagi przenośne w latach: 2018, 2019 2020 (31 marca) wynosiła odpowiednio: 7, 8 oraz 8.

(akta kontroli str. 110-115)

W ocenie Wojewódzkiego Inspektora, liczba posiadanych wag i pojazdów

¹² SAW 10C II oraz SAW 10 C III.

¹³ Meteor –E-060.

¹⁴ Wagi przenośne do ważenia stacjonarnego.

¹⁵ Wagi przenośne do ważenia stacjonarnego.

¹⁶ 34 wagi przenośne do ważenia stacjonarnego oraz 8 wag przenośnych do ważenia dynamicznego.

służbowych wykorzystywanych przez Inspektorat do przeprowadzania kontroli ważeńiowych była wystarczająca dla skutecznego realizowania przez Inspektorat przedmiotowych zadań. Według złożonych przez Wojewódzkiego Inspektora wyjaśnień, wagi SAW 10C III będące na wyposażeniu WITD w liczbie 16 szt., są urządzeniami awaryjnymi i w związku z tym konieczne jest utrzymywanie w zasobach Inspektoratu wag rezerwowych, które mogłyby je zastępować w razie konieczności wyłączenia z użytkowania urządzeń uszkodzonych.

(akta kontroli str. 201, 310, 330)

1.5. Stosownie do § 11 ust. 4 zarządzenia Głównego Inspektora w sprawie zasad planowania, prowadzenia oraz dokumentowania kontroli przewozów drogowych, inspektorzy WITD czynności kontrolne przeprowadzają w miejscach do tego wyznaczonych. Budowa w granicach administracyjnych miasta Poznania, miejsc wykonywania kontroli ruchu i transportu drogowego, przeznaczonych w szczególności do ważenia pojazdów, zgodnie z art. 20a pkt 2 ustawy o drogach publicznych¹⁷, należała do zadań ZDM, jako zarządcy dróg miejskich.

W województwie wielkopolskim zostało wyznaczonych ogółem 20 stanowisk do przeprowadzenia kontroli ważeńiowych, w tym pięć w Poznaniu, w następujących lokalizacjach: ul. Lutycka (stanowisko wyposażone w zatokę i wnękę do umieszczenia wag pręnośnych; przy drodze krajowej nr 92 - droga wjazdowa), na ul. Bałtyckiej (stanowisko wyposażone w zatokę wnękę do umieszczenia wag pręnośnych; przy drodze krajowej nr 92 - droga wjazdowa), na ul. J. H. Dąbrowskiego (stanowisko wyposażone w zatokę i wnękę do umieszczenia wag pręnośnych; przy drodze krajowej nr 92 - droga wjazdowa), na ul. ks. Z. Bernata (centrum miasta) oraz na ul. Świętojańskiej (centrum miasta). Punkty wagowe na ul. Lutyckiej, Bałtyckiej oraz J. H. Dąbrowskiego były przystosowane do użycia wag pręnośnych typu SAW 10C II i SAW 10C III będących na wyposażeniu WITD.

(akta kontroli str. 117, 310, 329-332)

W ocenie Wojewódzkiego Inspektora, liczba stanowisk do przeprowadzania kontroli mas i nacisków osi pojazdów samochodowych na terenie miasta Poznania jest niewystarczająca, gdyż istniejące stanowiska zlokalizowane są jedynie wzdłuż drogi krajowej nr 92 (na osi wschód-zachód) natomiast w południowej części Poznania (w szczególności przy głównych drogach prowadzących do miasta – np. ul. Głogowskiej, Dolna Wilda, Starołęckiej, B. Krzywoustego) takie stanowiska dotychczas nie istnieją.

(akta kontroli str. 332)

Szczegółowy opis działań podejmowanych przez WITD w celu zwiększenia liczby istniejących w Poznaniu stanowisk do ważenia pojazdów został zamieszczony w sekcji „stwierdzone nieprawidłowości” wystąpienia pokontrolnego dotyczącej niniejszego obszaru kontroli.

W związku z otrzymaniem przez Inspektorat w maju 2020 r. ośmiu nowych wag pręnośnych do ważenia dynamicznego typu METEOR-E-060 Wojewódzki Inspektor zwrócił się pismem nr WP.8112.3.2020 z 14 lutego 2020 r. do ZDM o przystosowanie znajdujących się w Poznaniu trzech punktów wagowych, wyposażonych we wnękę do umieszczania wag pręnośnych, o przeprowadzenie ich remontu w celu umożliwienia przeprowadzenia kontroli ważeńiowych z wykorzystaniem wag typu METEOR¹⁸. W odpowiedzi na przedmiotowy wniosek ZDM poinformował Inspektorat, że z uwagi na brak środków w budżecie Miasta

¹⁷ Dz. U. z 2020 r. poz. 470 ze zm.

¹⁸ Informacja o planowanym przekazaniu Inspektoratowi nowych wag pręnośnych została mu przekazana w listopadzie 2019 r.

Poznania wnioskowane modernizacje ww. punktów wagowych będą mogły zostać przeprowadzone dopiero w nadchodzących latach.

(akta kontroli str. 334, 335-357)

Podczas przeprowadzania kontroli ważeń przy pomocy wag przenośnych SAW 10C II i SAW 10C III inspektorzy WITD dysponowali systemem informatycznym SAW Reader. W badanym okresie nie stwierdzono problemów technicznych dotyczących wykorzystania tego systemu podczas przeprowadzania kontroli drogowych.

(akta kontroli str. 311)

1.6. W okresie objętym kontrolą WITD posiadał dostęp do danych pochodzących z systemów preselekcji wagowej zlokalizowanych na terenie województwa wielkopolskiego w przebiegu następujących dróg: drogi krajowej nr 10 - w miejscowości Piła, drogi krajowej nr 11 - w miejscowościach: Krzykosy, Nowe Miasto nad Wartą, Świerkówki, drogi krajowej nr 32 - w miejscowościach: Granowo oraz Strykowo, drogi krajowej nr 92 - w miejscowości Września, drogi ekspresowej S5 - w miejscowościach: Łubowo, Chwałkówko, drogi ekspresowej S11 - w miejscowościach: Złotowo, Zakrzewo, Skórzewo, a wskazania tych systemów były wykorzystywane przez Inspektorat do przeprowadzania kontroli ważeń. Dostęp do danych pochodzących z preselekcji był możliwy po zalogowaniu się przez inspektorów WITD do platformy internetowej firmy CAT TRAFFIC.

(akta kontroli str. 311)

W badanym okresie Inspektorat nie posiadał dostępu do danych pochodzących z działających w Poznaniu dwóch wag preselekcyjnych¹⁹. Szczegółowy opis działań podejmowanych przez Inspektorat w celu uzyskania takiego dostępu przedstawiono w sekcji „stwierdzone nieprawidłowości” dotyczącej niniejszego obszaru kontroli NIK.

(akta kontroli str. 311, 315, 359-366)

1.7. W latach: 2018 (wg stanu na 31 grudnia), 2019 (wg stanu na 31 grudnia) i 2020 (wg stanu na 31 marca) łączna liczba zatrudnionych w WITD pracowników wynosiła odpowiednio: 57, 56 oraz 57, w tym w Wydziale Inspekcji odpowiednio: 37, 36 oraz 36.

W 2018 r. (wg stanu na 31 grudnia) liczba inspektorów wykonujących kontrole drogowe zatrudnionych w Wydziale Inspekcji WITD w Poznaniu, oraz w jego oddziałach: w Koninie, Kaliszu, Pile, Lesznie i Gnieźnie wynosiła odpowiednio: 11, 8, 5, 4, 5 oraz 3, w tym odpowiednio: 9, 8, 5, 4, 4 oraz 2 inspektorów wykonujących kontrole ważeń w miastach.

W 2019 r. (wg stanu na 31 grudnia) liczba inspektorów wykonujących kontrole drogowe zatrudnionych w Wydziale Inspekcji WITD w Poznaniu, oraz w ww. jego oddziałach wynosiła odpowiednio: 11, 8, 5, 3, 5 oraz 3, w tym odpowiednio: 4, 2, 4, 3, 5 oraz 3 inspektorów wykonujących kontrole ważeń w miastach.

W 2020 r. (wg stanu na 31 marca) liczba inspektorów wykonujących kontrole drogowe zatrudnionych w Wydziale Inspekcji WITD w Poznaniu, oraz w ww. jego oddziałach wynosiła odpowiednio: 11, 8, 5, 3, 5 oraz 3, w tym odpowiednio: 6, 0, 3, 3, 2 oraz 2 inspektorów wykonujących kontrole ważeń w miastach.

(akta kontroli str. 208-209)

¹⁹ Wagi preselekcyjne - listwy pomiarowe dokonujące bardzo dokładnych pomiarów wbudowane w nawierzchnię jezdni. Podczas przejazdu po niej nadmiernie obciążonego pojazdu, system rejestruje informacje o nacisku każdej osi i o jego masie całkowitej. Umieszczona nad jezdnią kamera wykonuje zdjęcie pojazdu i jego tablicy rejestracyjnej. Informacja o wykroczeniu drogą radiową może natychmiast trafić do inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego, którzy zatrzymują pojazd, ważą go i w przypadku stwierdzenia przeciążenia eliminują z ruchu.

Inspektorzy Wydziału Inspekcji WITD ukończyli kurs specjalistyczny dla kandydatów na stanowisko inspektora Inspekcji Transportu Drogowego oraz uczestniczyli w szkoleniach obejmujących zagadnienia przeprowadzania kontroli masy, nacisków osi oraz wymiarów pojazdów, a także szkoleniach dotyczących centralnej ewidencji naruszeń - CEN²⁰.

(akta kontroli str. 210-215)

W WITD nie wyznaczono inspektorów do wykonywania wyłącznie kontroli drogowych lub innych kontroli oraz nie utworzono stałych zespołów kontrolnych do przeprowadzania kontroli ważeńiowych, co wynikało z ograniczonych zasobów kadrowych oraz wysokiego poziomu wymaganych kwalifikacji inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego. W ocenie Wojewódzkiego Inspektora kwalifikacje inspektorów WITD są wysokie i pozwalają na właściwe wykonywanie kontroli ważeńiowych.

(akta kontroli str. 312)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej obszarze stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. W okresie od czerwca 2015 r. do czasu kontroli NIK²¹, Inspektorat nie podejmował udokumentowanych działań w celu zwiększenia liczby istniejących w mieście Poznaniu stanowisk do ważenia pojazdów, pomimo że, jak wynika ze złożonych w toku kontroli wyjaśnień Wojewódzkiego Inspektora, liczba istniejących w okresie objętym kontrolą NIK takich stanowisk była niewystarczająca, a co za tym idzie nie zapewniała w mieście odpowiedniej ochrony dróg przed degradacją powodowaną przez przeciążone pojazdy.

(akta kontroli str. 332)

Ostatnim udokumentowanym działaniem WITD w tej sprawie było pismo b. Wojewódzkiego Inspektora z dnia 29 stycznia 2015 r. do Prezydenta Miasta Poznania Jacka Jaśkowiaka z prośbą o wyznaczenie i wybudowanie w Poznaniu nowego punktu wagowego w rejonie Ronda Starołęka. W odpowiedzi na przedmiotowy wniosek, pismami z dni: 26 lutego oraz 11 czerwca 2015 r. Zastępca Prezydenta Miasta Poznania – Maciej Wudarski poinformował b. Wojewódzkiego Inspektora, że budowa wnioskowanego punktu wagowego nie może zostać zrealizowana z powodu braku możliwości wygospodarowania na ten cel wystarczających środków finansowych.

(akta kontroli str. 360-366)

Z art. 20a pkt 2 ustawy o drogach publicznych wynika, że budowa w granicach administracyjnych miasta Poznania, miejsc wykonywania kontroli ruchu i transportu drogowego, przeznaczonych w szczególności do ważenia pojazdów, należy do zadań ZDM.

Odnosnie przyczyny niepodjęcia przez WITD w okresie objętym kontrolą działań zmierzających do zwiększenia liczby istniejących w mieście Poznaniu stanowisk do ważenia pojazdów, Wojewódzki Inspektor podał, że

„WITD działa na podstawie RPK na dany rok. Dokument w skali kraju określa Główny Inspektor Transportu Drogowego, a zatwierdza Minister Infrastruktury. Z preambuły zawartej w RPK wynika, że ustalając liczbę kontroli pod uwagę brana jest m.in. liczba inspektorów i dzienny współczynnik kontroli przypadającej na inspektora. Główny Inspektorat Transportu Drogowego w RPK nie wskazał

²⁰ Zgodnie z art. 80 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140 ze zm.), centralna ewidencja naruszeń (CEN) jest to ewidencja naruszeń stwierdzonych w wyniku przeprowadzanych kontroli, w której gromadzi się dane odpowiednio do rodzaju, przedmiotu i zakresu przeprowadzonej kontroli w szczególności informacje i dane o kontroli oraz kontrolującym, informacje i dane o kontrolowanych, informacje oraz dane o pojeździe i przyczepie, informacje i dane o ładunku.

²¹ 15 kwietnia 2020 r.

wytycznych odnośnie liczby, bądź udziału procentowego kontroli wagowych do wykonania na terenie miast. Realizacja RPK dotyczy całości kontroli, bez szczegółowego rozbicia, na poszczególnych inspektorów, bądź na oddziały. Dotyczy to nie tylko kontroli wagowych, ale również pozostałych rodzajów kontroli (np. ADR, zwierzęta, odpady).

WITD nie podejmował do czasu rozpoczęcia kontroli NIK udokumentowanych działań w celu zwiększenia liczby stanowisk do ważenia pojazdów, gdyż jak wskazano w piśmie nr WP.1610.2.2020.WPP z dnia 2 czerwca br. pojazdy nienormatywne zatrzymywane są głównie na trasach przelotowych między większymi miastami (zazwyczaj na drogach krajowych). Z uwagi na istniejące obwodnice Poznania (S11, S5 i A2) znaczna część transportów omija miasto Poznań. Teren działania O/Poznań w stosunku do innych oddziałów jest dużo większy, obejmuje 6 powiatów (międzychodzki, nowotomyski, szamotulski, obornicki, średzki, śremski), gdzie znajdujące się punkty kontroli wagowej i preselekcji, z których korzystamy, znajdują się poza obrębem miast (Siedlec - waga dynamiczna, Nowe Miasto nad Wartą, Gołęczewo). Przy niewielkiej liczbie inspektorów, patrole kierowano w miejsca, gdzie ryzyko natrafienia na przeładowany pojazd było znacznie wyższe i tym samym kontrola skuteczniejsza z uwagi na zainstalowane przed punktem kontroli wagi preselekcyjne.

Zakres kontroli obejmuje teren całego województwa. Dla WITD priorytetem jest realizacja RPK, który w zakresie kontroli wagowych nie uwzględnia kontroli przeprowadzanych w granicach administracyjnych miast (na obszarach miejskich) oraz jak największa skuteczność kontroli. Na terenie miasta Poznania była znikoma ilość skarg obywateli, jak również zarządcy drogi na przewozy pojazdów przeładowanych na terenie Poznania. Warto zauważyć, że zarządcy dróg mogą korzystać z art. 129d ustawy Prawo o ruchu drogowym, natomiast na podstawie art. 140aa tej ustawy Inspekcja Transportu Drogowego jest tylko jednym z organów, który może nakładać karę pieniężną w drodze decyzji administracyjnej."

(akta kontroli str. 401-402)

Według „Kierunków działań WITD” w roku 2018 i 2019, jednym z celów działania Inspektoratu była „poprawa stanu infrastruktury drogowej” poprzez m.in. „współpracę z zarządem dróg, celem projektowania i budowy miejsc do przeprowadzania przez Inspekcję Transportu Drogowego kontroli”, a do głównych kierunków działania w zakresie przeciwdziałania procesowi degradacji dróg należało: „kontynuowanie i rozszerzanie działań na szczeblu lokalnym (woj. wlkp. zmierzających do budowy, w ramach środków posiadanych przez właściwych zarządców dróg, nowych punktów kontrolnych przystosowanych do realizacji zadań kontrolnych przez WITD oraz zapewniających miejsce postoju i odpoczynku dla kierowców pojazdów ciężarowych i autobusów”.

(akta kontroli str. 49-62)

Inspektorat, po stwierdzeniu, że na terenie miasta Poznania liczba stanowisk do ważenia pojazdów jest niewystarczająca, zwrócił się w 2015 r. do władz miasta o podjęcie działań w celu ich zwiększenia. W ocenie, NIK było to działanie, stanowiące realizację wskazanego wyżej celu i kierunku przeciwdziałania procesowi degradacji dróg, które powinno być kontynuowane w okresie objętym kontrolą. Pozwoliłoby to zarządcy dróg na odpowiednie zaplanowanie, we współpracy z WITD, projektowania i budowy kolejnych punktów wagowych w celu sukcesywnego eliminowania ruchu pojazdów przeciążonych na terenie Poznania. W ocenie NIK przywołana przez Wojewódzkiego Inspektora w ww. wyjaśnieniach argumentacja nie uzasadnia odstąpienia przez WITD od informowania ZDM o potrzebie wybudowania w Poznaniu kolejnych stanowisk do ważenia pojazdów.

2. Od dnia objęcia stanowiska Wojewódzkiego Inspektora przez Aleksandra Żołędziowskiego²² do czasu rozpoczęcia kontroli NIK, WITD nie podejmował udokumentowanych działań w celu uzyskania dostępu do danych pochodzących z działających w Poznaniu wag preselekcyjnych należących do inteligentnego systemu transportowego (ITS). Skutkiem przedmiotowego zaniechania było niewykorzystywanie przez WITD danych pochodzących z działających w Poznaniu wag preselekcyjnych do eliminowania z ruchu przeciążonych pojazdów przemieszczających się po drogach miasta Poznania.

Z udzielonych przez Wojewódzkiego Inspektora²³ wyjaśnień dotyczących przyczyn niepodjęcia działań w przywołanym zakresie wynika, że do czasu kontroli NIK, nie posiadał on wiedzy o tym, że w mieście Poznaniu wagi preselekcyjne działają i są w pełni funkcjonalne, a także o tym, że WITD uczestniczył w przygotowaniach do uruchomienia przez ZDM systemu preselekcji wagowej i przekazania Inspektoratowi dostępu do gromadzonych w nim danych²⁴.

(akta kontroli str. 311, 315, 333, 358, 359-360, 398-399)

W latach 2013-2016 b. Wojewódzki Inspektor oraz dwaj pracownicy WITD uczestniczyli w uzgodnieniach dotyczących uruchomienia przez ZDM wag preselekcyjnych należących do działającego w Poznaniu systemu ITS²⁵. Udział w tych przygotowaniach przedstawicieli WITD wynikał z zakładanego celu działania tych wag przeznaczonych do automatycznego sygnalizowania upoważnionemu użytkownikowi faktu przeciążenia poruszających się pojazdów, które następnie, po zatrzymaniu i dokonaniu pomiaru wagi przez inspektorów WITD, powinny zostać wyeliminowane z ruchu drogowego.

(akta kontroli str. 374-375, 382-387, 403-405, 406-408, 409-411, 412-413, 414, 419-424, 425-426)

Odpowiadając na następujące pytanie: „Czy w okresie od objęcia stanowiska Wielkopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego do czasu rozpoczęcia kontroli NIK posiadał Pan wiedzę o uczestniczeniu przedstawicieli WITD w Poznaniu w przygotowaniach do uruchomienia w Poznaniu systemu wag preselekcyjnych?”, Wojewódzki Inspektor podał, że takiej wiedzy we wskazanym okresie nie posiadał.

(akta kontroli str. 401)

Przekazanie inwestorowi zastępczemu – Poznańskim Inwestycjom Miejskim sp. z o.o. (dalej: PIM) przez wykonawcę (konsorcjum Siemens) wag preselekcyjnych zainstalowanych w Poznaniu na ul. Głogowskiej oraz ul. J.H. Dąbrowskiego nastąpiło po przeprowadzeniu testów kontrolnych w dniu 30 września 2015 r.²⁶

(akta kontroli str. 415-416)

Z korespondencji prowadzonej w 2016 r. pomiędzy b. Wojewódzkim Inspektorem, a Zastępcą Prezydenta Miasta Poznania - Maciejem Wudarskim²⁷ oraz Miejskim

²² 21 października 2016 r.

²³ Wyjaśnienia z 30 kwietnia oraz 5 czerwca 2020 r.

²⁴ Pracownicy WITD, którzy w latach 2013-2016 uczestniczyli wraz z b. Wojewódzkim Inspektorem w uzgodnieniach dotyczących przekazania Inspektoratowi przez ZDM dostępu do działających w Poznaniu wag preselekcyjnych (Rafał Majewski i Rafał Szurek), w latach 2018-2020 byli pracownikami Wydziału Inspekcji WITD.

²⁵ Spotkanie w dniu 6 listopada 2013 r. w sprawie wag preselekcyjnych w ramach realizowanego w Poznaniu systemu ITS (organizator: firma Siemens sp. z o.o.), Pisma nr WI.8111.8.2013 z dnia 11 września 2013 r. oraz nr WI.8111.6.2014 z dnia 12 czerwca 2014 r. b. Wojewódzkiego Inspektora do Biura Inżynierii Transportu sp. jawna w sprawie założeń dla systemu preselekcji wagowej w Poznaniu, spotkanie w dniu 28 lipca 2014 r. w sprawie wag preselekcyjnych w ramach realizowanego w Poznaniu systemu ITS (organizator: WITD), spotkania w dniu 15 września 2016 r. w sprawie przyszłej współpracy WITD i ZDM w zakresie wykorzystania działających w Poznaniu wag preselekcyjnych.

²⁶ Protokół z dnia 30 września 2015 r. odbioru częściowego do umowy DZ/RB/3413/7713 z dnia 27 maja 2013 r.

²⁷ Pismo nr WI.8112.57.2016 z dnia 8 września 2016 r.

Inżynierem Ruchu - Łukaszem Dondajewskim²⁸ wynika, że WITD oczekiwał na przekazanie mu dostępu do ww. wag preselekcyjnych. Dyrektor ZDM – Katarzyna Bolimowska, odnosząc się do przekazanego jej przez Miejskiego Inżyniera Ruchu pisma b. WWITD monitorującego brak dostępu Inspektoratu do ww. wag, w piśmie do WWITD z dnia 23 września 2016 r.²⁹ stwierdziła, że prowadzone są jeszcze prace zmierzające do przejęcia przez ZDM od inwestora zastępczego (PIM) urządzeń preselekcji wagowej. W piśmie tym dyrektor ZDM stwierdziła, że w dniu 15 września 2016 r. w siedzibie Wydziału Sterowania Ruchem ZDM doszło do spotkania stron przyszłej współpracy przy wykorzystywaniu systemu preselekcji przeciążonych pojazdów, w trakcie którego zarówno ZDM, jak i WITD zaprezentowały w tym przedmiocie swoje stanowiska.

(akta kontroli str. 419-424)

Spółka Poznańskie Inwestycje Miejskie, działając jako inwestor zastępczy dla realizacji zadania „Budowa systemu ITS Poznań”, przekazała do ZDM wykonane w ramach przedmiotowej inwestycji wagi preselekcyjne zlokalizowane w Poznaniu na ul. Głogowskiej i J. H. Dąbrowskiego protokołem z dnia 6 września 2016 r.

(akta kontroli str. 391-397)

Zdaniem NIK, nieposiadanie przez Wojewódzkiego Inspektora wiedzy o tym, że w Poznaniu działają wagi preselekcyjne oraz że przed objęciem przez niego stanowiska WWITD Inspektorat uczestniczył w przygotowaniach do uruchomienia w Poznaniu preselekcji wagowej nie może stanowić uzasadnienia dla niepodjęcia działań w celu uzyskania przez WITD dostępu do tych urządzeń, ponieważ, w okresie zajmowania przez Aleksandra Żołędziowskiego stanowiska Wojewódzkiego Inspektora, wiedzę o trwających przygotowaniach do uzyskania tego dostępu posiadali podlegli mu pracownicy, a informacje o tych działaniach były zawarte w dokumentach dostępnych w siedzibie WITD. NIK zwraca uwagę, że nieposiadanie przez Wojewódzkiego Inspektora wiedzy o istotnych z punktu widzenia realizacji zadań statutowych Inspektoratu, działaniach tej jednostki realizowanych przed objęciem przez niego stanowiska WWITD, nie zwalnia go z odpowiedzialności za niepodjęcie niezbędnych działań w przywołanym zakresie.

W trakcie kontroli NIK w dniu 12 czerwca 2020 r. Wojewódzki Inspektor zwrócił się do dyrektora ZDM o zorganizowanie spotkania w celu omówienia najważniejszych zagadnień i problemów związanych z poruszaniem się na terenie Poznania pojazdów nienormatywnych oraz udostępnienie systemów do monitorowania ruchu.

(akta kontroli str. 369)

3. W okresie objętym kontrolą Wojewódzki Inspektor nie zapewnił ciągłości ważności legalizacji 14³⁰ spośród 42 posiadanych przez Inspektorat wag przenośnych do ważenia pojazdów, w wyniku czego urządzenia te, w okresie braku legalizacji, nie mogły być wykorzystywane w trakcie prowadzonych przez WITD kontroli ważeńiowych.

(akta kontroli str. 147-149)

Jak wyjaśnił Wojewódzki Inspektor, urządzenia te, z uwagi na występujące przypadki kwestionowania przez sądy kar nakładanych na przewoźników po kontrolach przeprowadzanych przez inspektorów WITD z wykorzystaniem tych wag oraz wysoką awaryjność, wyłączono z użytkowania, traktując je, jako znajdujące się w rezerwie, a ich kolejnych legalizacji nie przeprowadzano z uwagi na wysokie

²⁸ Mail z dnia 26 lipca 2016 r. do Miejskiego Inżyniera Ruchu, do wiadomości Zastępcy Prezydenta Miasta Poznania – Macieja Wudarskiego.

²⁹ Pismo nr RS.402.297.2016 z dnia 23 września 2016 r.

³⁰ Wagi przenośne typu SAW II o numerach fabrycznych: 85-5524, 85-6095, 85-6295, 85-6314, 85-6370, 85-6379, 85-6387, 85-6429, 85-7027, 85-7046, 85-7047, 85-7054, 85-7057, 85-7076.

koszty. W ocenie Wojewódzkiego Inspektora, niewykorzystywanie tych wag w bieżącej działalności Inspektoratu nie miało wpływu na efektywność realizacji przez Inspektorat zadań zawartych RPK. Wojewódzki Inspektor wyjaśnił także, że „nie ma wymogu legalizowania wag, jeśli waga jest nieużytkowana”.

(akta kontroli str. 329-330)

Zdaniem NIK, przyjmując, że niektóre wyłączone z użytkowania wagi przenośne będą traktowane jako rezerwowe, Inspektorat zakładał możliwość ich niezwłocznego wykorzystania, a w związku z tym konieczne było zapewnienie, przynajmniej części z nich, ciągłości ich legalizacji, jako warunku ich skutecznego użycia w razie takiej potrzeby.

4. W latach 2018-2020 (do zakończenia kontroli NIK) Inspektorat nie poinformował ZDM o braku możliwości bezpiecznego wykorzystywania punktów wagowych zlokalizowanych w Poznaniu na ul. Świętojańskiej i ul. ks. Z. Bernata do prowadzenia przez WITD kontroli ważeńiowych.

(akta kontroli str. 331, 369)

W ocenie NIK, nieprzekazanie przez Inspektorat, zarządcy dróg w Poznaniu, tych informacji mogło skutkować błędną oceną możliwości ich bezpiecznego użytkowania przez ZDM, jako podmiotu odpowiedzialnego za stan punktów wagowych zlokalizowanych na terenie miasta Poznania.

Zgodnie z art. 20a pkt 2 ustawy o drogach publicznych, budowa w granicach administracyjnych miasta Poznania miejsc wykonywania kontroli ruchu i transportu drogowego przeznaczonych w szczególności do ważenia pojazdów należy do zadań podmiotu zarządzającego drogami na terenie miasta.

W wyjaśnieniach złożonych w toku kontroli NIK, Wojewódzki Inspektor podał m.in., że „stanowiska wagowe zlokalizowane w Poznaniu na ul. Świętojańskiej i ul. ks. Z. Bernata nie znajdują się w wydzielonych zatokach i nie są fizycznie oddzielone od strefy ruchu samochodowego, a tym samym nie zapewniają pełnego bezpieczeństwa podczas prowadzenia kontroli drogowych.” W okresie objętym kontrolą w punkcie wagowym zlokalizowanym w Poznaniu na ul. ks. Z. Bernata zostały przeprowadzone dwie kontrole pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t, natomiast na stanowisku wagowym na ul. Świętojańskiej nie przeprowadzono żadnej kontroli.

(akta kontroli str. 331)

Wojewódzki Inspektor w złożonych wyjaśnieniach podał, że „WITD formalnie nie sygnalizował niskiej przydatności stanowisk do ważenia pojazdów mieszczących się w Poznaniu na ul. ks. Z. Bernata i ul. Świętojańskiej. Mogło to być podnoszone na spotkaniach w przypadku pytań ze strony miast na temat punktów kontroli. Należy podkreślić, iż na terenie województwa wielkopolskiego z wyznaczonych punktów do kontroli są punkty, które są bardzo rzadko wykorzystywane. Ewentualna likwidacja punktu nie jest jednoznaczna z utworzeniem w jego miejsce nowego punktu. Sama lokalizacja punktów (np. na ul. ks. Z. Bernata), gdzie podczas ważenia był blokowany nie tylko jeden pas ruchu, ale również na pewien czas był blokowany ruch w dwóch kierunkach, czy lokalizacja na ul. Świętojańskiej na ogólnodostępnym parkingu – mogła stanowić podstawę, by uważać, że ww. punkty nie będą często wykorzystywane. WITD w Poznaniu brał pod uwagę, że ww. lokalizacje jako punkty kontroli, mogły być wykorzystywane przez inne organy, np. Policję, Służbę Celną.”

(akta kontroli str. 369)

W ocenie NIK, przedstawione w wyjaśnieniach stanowisko Wojewódzkiego Inspektora nie może stanowić uzasadnienia dla nieprzekazania zarządcy dróg w Poznaniu informacji o niskiej przydatności ww. stanowisk wagowych

niezapewniających inspektorom WITD odpowiedniego standardu bezpiecznego użytkowania.

Odpowiadając na pytanie: „Czy wyznaczenie stanowisk do przeprowadzania kontroli mas i nacisków pojazdów zlokalizowanych w Poznaniu przy ul. Świętojańskiej i ul. ks. Z. Bernata nastąpiło w uzgodnieniu z WITD?” Wojewódzki Inspektor podał, że nie zarejestrowano dokumentów dotyczących opiniowania punktów przy ul. Świętojańskiej i ks. Z. Bernata.

(akta kontroli str. 331)

OCENA CZĄSTKOWA

Zadania dotyczące realizacji kontroli ważeńiowych zostały prawidłowo przypisane w dokumentach organizacyjnych WITD, a liczebność obsady kadrowej Wydziału Inspekcji, kwalifikacje zatrudnionych w nim inspektorów oraz posiadane wyposażenie (w szczególności wagi przenośne oraz pojazdy służbowe) umożliwiały przeprowadzanie przedmiotowych kontroli zarówno na terenie Miasta Poznania jak i poza jego obszarem.

Pomimo tego, że ograniczona liczba znajdujących się w mieście Poznaniu stanowisk do ważenia pojazdów oraz ich lokalizacja nie zapewniały odpowiedniej ochrony dróg przed ich zwiększoną degradacją powodowaną przez przeciążone pojazdy, WITD, od 2015 r. do czasu kontroli NIK, nie podejmował działań w celu zwiększenia przez ZDM liczby tych stanowisk. Ponadto dwa spośród pięciu tych stanowisk nie spełniały warunków ich bezpiecznego użytkowania, o czym, pomimo posiadanej w tym zakresie wiedzy, WITD nie poinformował ZDM, jako podmiotu odpowiedzialnego za stan i lokalizację tego typu punktów w mieście Poznaniu.

W okresie objętym kontrolą Inspektorat nie podejmował działań w celu uzyskania dostępu do danych pochodzących z działających w mieście Poznaniu wag preselekcyjnych w ramach zarządzanego przez ZDM systemu ITS, pomimo że w latach 2013-2016 uczestniczył w uzgodnieniach dotyczących ich instalacji oraz w przygotowaniach do ich uruchomienia. W ocenie NIK, konsekwencją blisko czteroletniego braku współpracy pomiędzy WITD i ZDM w zakresie wykorzystywania działających w Poznaniu wag preselekcyjnych, było ograniczenie możliwości ochrony dróg przed degradacją powodowaną przez przeciążone pojazdy, pogorszenie się bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz nieuzyskiwanie przez miasto Poznań wpływów z tytułu kar pieniężnych nakładanych przez WWITD na przewoźników za brak odpowiedniego zezwolenia na przejazd pojazdów o ponadnormatywnym ciężarze całkowitym lub nacisku na osie.

OBSZAR

2. Działania podejmowane w zakresie eliminowania z ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych na obszarach zurbanizowanym (miasto Poznań)

Opis stanu faktycznego

2.1. W opracowanym na 2018 r. RPK zaplanowano wykonanie przez WITD w województwie wielkopolskim 1.646 kontroli ważeńiowych, przy czym przewidziano w nim możliwość obniżenia wykonania tego planu o 15% w przypadku zachowania minimum 35% wskaźnika skuteczności kontroli. W 2018 r. Inspektorat przeprowadził 1.462 kontroli ważeńiowych, co stanowiło 89% planu. Liczba przeprowadzonych w 2018 r. kontroli ważeńiowych w podziale na pojazdy o dmc do 3,5 t oraz pow. 3,5 t wyniosła odpowiednio: 962 (65,8%) oraz 500 (34,2%).

W RPK opracowanym na 2019 r. zaplanowano wykonanie przez WITD w województwie wielkopolskim 1.513 kontroli ważeńiowych, z zastrzeżeniem możliwości obniżenia wykonania tego planu o 15% w przypadku zachowania minimum 35% wskaźnika skuteczności kontroli. W 2019 r. Inspektorat przeprowadził 1.628 kontroli ważeńiowych, tj 108% planu. Liczba przeprowadzonych w 2019 r.

kontroli ważeńiowych w podziale na pojazdy o dmc do 3,5 t oraz pow. 3,5 t wyniosła odpowiednio: 1.125 (69,1%) oraz 503 (30,9%) kontroli.

W opracowanym na 2020 r. RPK zaplanowano wykonanie przez WITD w województwie wielkopolskim 1.452 kontroli ważeńiowych, z możliwością obniżenia wykonania tego planu o 15% dla pojazdów pow. 3,5 t dmc przy zachowaniu minimum 35% wskaźnika skuteczności kontroli. Do 31 marca 2020 r. WITD przeprowadził 306 kontroli ważeńiowych, co stanowiło 21% planu. Liczba przeprowadzonych w 2020 r. (do 31 marca) kontroli ważeńiowych w podziale na pojazdy o dmc do 3,5 t oraz pow. 3,5 t wyniosła odpowiednio: 187 (61,1%) oraz 119 (38,9%).

(akta kontroli str. 63-99)

Wskaźniki skuteczności kontroli ważeńiowych³¹ przeprowadzonych przez WITD w województwie wielkopolskim w 2018 i 2019 roku, wyniosły odpowiednio: 80,34% (w tym: 16,90% dla wydanych decyzji³² oraz 97,96% dla nałożonych mandatów³³) oraz 76,23% (w tym: 35,18% dla wydanych decyzji oraz 92,37% dla nałożonych mandatów).

(akta kontroli str. 219-220)

Według „Kierunków działań WITD” w roku 2018 i 2019, jednym z celów działania Inspektoratu była „poprawa stanu infrastruktury drogowej” poprzez m.in. „intensyfikację kontroli stosowania się przez przedsiębiorców i kierowców do określonych przepisami ograniczeń wymiarów, masy i nacisków osi pojazdów oraz kontroli zezwoleń na przejazd pojazdów ponadnormatywnych”, a do głównych kierunków działania w zakresie przeciwdziałania procesowi degradacji dróg należało: „prowadzenie systematycznych i zintensyfikowanych kontroli mas i nacisków osi pojazdów ciężarowych w wyznaczonych punktach, wyposażonych w wagi stacjonarne lub przystosowane do pomiarów wagami przenośnymi”.

(akta kontroli str. 49-62)

Odnosnie przyczyny zmniejszającej się liczby planowanych w RPK dla WITD kontroli ważeńiowych Wojewódzki Inspektor podał, co następuje:

„RPK na dany rok w skali kraju określa Główny Inspektor Transportu Drogowego, który następnie jest zatwierdzany przez Ministra Infrastruktury. Z preambuły zawartej w RPK wynika, że ustalając liczbę kontroli pod uwagę brana jest m.in. liczba inspektorów i dzienny współczynnik kontroli przypadającej na inspektora. W latach 2018, 2019, 2020 ogólne liczby kontroli były rokrocznie mniejsze dla WITD i wynosiły odpowiednio 13.720, 12.607 oraz 12.098 Kontrola masy, nacisków i wymiarów w każdym z ww. lat stanowiła 12 % ogólnej liczby kontroli, tym samym liczba ta była w latach 2018, 2019 i 2020 również mniejsza.”

(akta kontroli str. 329)

Odnosnie wynikających z RPK uwarunkowań prowadzenia przez WITD kontroli ważeńiowych w województwie wielkopolskim, Wojewódzki Inspektor podał, co następuje: „Na sposób realizacji kontroli wagowych zawartych w ramowym planie kontroli ma wpływ wiele czynników. Jednym z nich zawarty jest w samym RPK, a mianowicie 50% udziału kontroli podmiotów zagranicznych w stosunku do wszystkich kontroli. Mając na uwadze realizację powyższego parametru Inspektorzy z O/Poznań, O/Konin oraz z O/Gniezno większość działań kontrolnych prowadzą na ciągu dróg komunikacyjnych, gdzie ruch pojazdów zarejestrowanych zagranicą jest

³¹ W 2018 r. wskaźnik skuteczności kontroli wagowych WITD mierzony był wydanymi decyzjami administracyjnymi do całkowitej liczby przeprowadzonych kontroli, w 2019 r. wskaźnik skuteczności kontroli wagowych WITD mierzony był wydanymi decyzjami administracyjnymi i mandatami karnymi na kierujących do całkowitej liczby przeprowadzonych kontroli.

³² Dotyczy pojazdów o dmc pow. 3,5 t.

³³ Dotyczy pojazdów o dmc do 3,5 t.

największy np. autostrada A-2. Tym samym procentowy udział kontroli wagowych ww. oddziałów w stosunku do np. O/Leszno, O/Piła jest niższy.”

(akta kontroli str. 314)

2.2. Liczba decyzji administracyjnych wydanych przez WITD w latach: 2018, 2019, 2020 (do 31 marca) w wyniku kontroli ważeńiowych pojazdów o dmc powyżej 3,5 t przeprowadzonych w województwie wielkopolskim wyniosła odpowiednio: 112³⁴, 48³⁵ oraz 16³⁶. W okresie 2018-2020 (do 31 marca) w mieście Poznaniu w wyniku kontroli ważeńiowych pojazdów o dmc powyżej 3,5 t została wydana w 2018 r. jedna decyzja (0,9% łącznej liczby decyzji wydanych w 2018 r.).

Liczba mandatów karnych wydanych przez WITD w latach: 2018, 2019, 2020 (do 31 marca) w wyniku kontroli ważeńiowych pojazdów o dmc do 3,5 t przeprowadzonych w województwie wielkopolskim wyniosła odpowiednio: 898, 1.085 oraz 176. Liczba mandatów karnych wydanych w tych latach w mieście Poznaniu w wyniku kontroli ważeńiowych pojazdów o dmc do 3,5 t wyniosła odpowiednio: 19, 5 oraz 12, co stanowiło odpowiednio: 2,1%, 0,5% oraz 6,8% łącznej liczby mandatów wydanych za przejazd pojazdów o dmc do 3,5 t.

(akta kontroli str. 203)

2.3. Wysokość mandatów karnych nałożonych przez WITD w mieście Poznaniu w 2018, 2019 i 2020 (do 31 marca) za przekroczenie dopuszczalnej ładowności lub dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu (w przypadku pojazdów o dmc do 3,5 t) wyniosła odpowiednio: 7.350 zł, 1.300 zł oraz 4.600 zł³⁷. Wysokość jedynej decyzji administracyjnej nałożonej przez WITD w mieście Poznaniu w latach 2018-2020 (do 31 marca) za przekroczenie dopuszczalnego nacisku osi przez pojazd o dmc pow. 3,5 t wyniosła 15.000 zł³⁸. W przypadku przedmiotowej kary administracyjnej nie zostało złożone odwołanie, a kara została przez przewoźnika zapłacona w 2018 r. Decyzja nakładająca na przewoźnika karę pieniężną zawierała wszystkie elementy składowe określone w art. 107 §1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego³⁹.

(akta kontroli str. 206, 287-299)

2.4. Odnosząc się do sposobu planowania kontroli ważeńiowych oraz stosowanych założeń tego planowania, Wojewódzki Inspektor w złożonych wyjaśnieniach podał, co następuje:

„Sposób planowania kontroli ważeńiowych odbywał się na podstawie grafików planu pracy oraz doraźnych potrzeb związanych z realizacją RPK. O doborze miejsc kontroli decydowały bezpieczeństwo, warunki atmosferyczne, oświetlenie, warunki socjalne, natężenie ruchu oraz posiadane siły i środki. Nie ma formalnych zasad doboru miejsc kontroli. Do planowania kontroli również były brane pod uwagę informacje z systemów preselekcji.

Podstawą opracowania kierunków działań WITD są Kierunki Działań ITD w Polsce oraz RPK na dany rok. Ww. dokumenty nie zawierają szczegółowych wytycznych, co do sposobu przeprowadzenia i realizacji poszczególnych rodzajów kontroli, w tym także kontroli wagowych. RPK na dany rok zawiera wyłącznie wymaganą całkowitą liczbę kontroli do przeprowadzenia, bez rozbicia na poszczególne miesiące, czy kwartały. W gestii każdego z wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego jest wypracowanie sposobu realizacji RPK tak, aby został on zrealizowany.

³⁴ W tym 107 decyzji dotyczących kontroli przeprowadzonych w 2018 r.

³⁵ W tym 43 decyzje dot. kontroli przeprowadzonych w 2019 r.

³⁶ W tym 10 dotyczących kontroli przeprowadzonych w 2020 r.

³⁷ W okresie 2018-2020 (do 31 marca) łączna liczba nałożonych mandatów wyniosła 36.

³⁸ Decyzja o nałożeniu kary pieniężnej nr WITD.DI.0152.W.XV0904/1/18 z dnia 14 czerwca 2018 r. (dotyczy kontroli ważeńiowej przeprowadzonej w dniu 12 kwietnia 2018 r.)

³⁹ Dz. U. z 2020 r. poz. 256.

W preambule do Kierunków działań WITD na dany rok są wpisywane cele i tak przykładowo w 2018 jako priorytet zostały wpisane kontrole:

- zezwoleń zagranicznych wymaganych w umowach międzynarodowych,
- kontynuowanie kontroli ukierunkowanych na wykrywanie wszelkiego rodzaju manipulacji w urządzeniach rejestrujących,
- zwalczaniu nieuczciwej konkurencji w przypadku pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczających 3,5 t, którymi wykonywane są przewozy drogowe z przekroczeniem dopuszczalnej ładowności.

Mając na uwadze założenia planu na koniec 2018 r. z wykonanych 1.453 kontroli wagowych, 1.131 stanowiły kontrole pojazdów poniżej 3,5 t dmc, co stanowiło 78 %, czyli cel dotyczący zwalczania nieuczciwej konkurencji w przypadku pojazdów poniżej 3,5 t dmc został zrealizowany.

Kierunki działań WITD w Poznaniu nie zawierają szczegółowych planów kontroli poszczególnych rodzajów tematycznych przewozów, w tym także kontroli wagowych. W zakresie kontroli wagowych nie ma zatem planów kontroli w ujęciu liczbowym, czy procentowym, mając na uwadze różne parametry takie jak np. rodzaj drogi (krajowe, wojewódzkie, powiatowe), obszar (miejski lub poza miejski), godziny kontroli (rano, popołudnie, noc), rodzaj przewożonych ładunków (sypkie, drewno). Istotnym jest, iż niewpisanie w/w kryteriów kontroli do Kierunków działań WITD nie oznacza, że takie kontrole wagowe z rozróżnieniem np. na obszar miejski i poza miejski nie są i nie były planowane [...].

W latach 2018-2020 na terenie miasta Poznania nie były planowane kontrole ukierunkowane tylko i wyłącznie na ważenie pojazdów w godzinach nocnych oraz w dni wolne od pracy. Na terenie miasta były przeprowadzane kontrole w godzinach nocnych o charakterze akcyjnym i były ukierunkowane przede wszystkim na kontrole związane z przewozem osób w tzw. „szarej strefie” lub manipulacje w tachografach. Powyższe nie wykluczało jednak podjęcia działań przez inspektorów w przypadku stwierdzenia przejazdu pojazdu nienormatywnego. Z uwagi na specyfikę działań nocnych w mieście, mając na uwadze bezpieczeństwo inspektorów, takie kontrole były planowane, co do zasady wspólnie z funkcjonariuszami Policji i rzadziej ze Strażą Graniczną czy Krajową Administracją Skarbową. Inspektorzy, jeśli są świadkiem przewozu niosącego znamiona przeważenia, mogą w każdym przypadku podjąć działania kontrolne. Takie działania są prowadzone w uzgodnieniu z przełożonym.”

(akta kontroli str. 313-314)

Z poddanych szczegółowemu badaniu siedmiu planów pracy inspektorów wynika, że w badanym okresie na terenie miasta Poznania były planowane kontrole wagowe, a przedmiotowe plany, sporządzane w cyklu dwutygodniowym, zawierały m.in. informacje o: dacie kontroli, godzinach pracy, numerach służbowych inspektorów prowadzących kontrole, kod miejsca kontroli, zakresie kontroli, numer służbowy kierownika zespołu oraz o wykonywanych zadaniach doraźnych.

(akta kontroli str. 222-253)

2.5. W badanym okresie kontrole ważeniowe były zasadniczo przeprowadzane przez dwuosobowe zespoły inspektorów WITD.

W 2018 r. WITD przeprowadził w woj. wielkopolskim 1.462 kontrole ważeniowe, w tym: 962 (65,8%) kontrole pojazdów o dmc do 3,5 t oraz 500 (34,2%) kontroli pojazdów o dmc pow. 3,5 t. Liczba kontroli ważeniowych przeprowadzonych w 2018 r. w mieście Poznaniu wyniosła ogółem 33 (2,3%), w tym: 25 kontroli pojazdów o dmc do 3,5 t oraz 8 kontroli pojazdów o dmc pow. 3,5 t.

W 2019 r. Inspektorat przeprowadził w woj. wielkopolskim 1.628 kontroli ważeniowych, w tym: 1.125 (69,1%) kontroli pojazdów o dmc do 3,5 t oraz 503

(30,9%) kontrole pojazdów o dmc pow. 3,5 t. Liczba kontroli ważeńiowych przeprowadzonych w 2019 r. w Poznaniu wyniosła ogółem 8 kontroli (0,5%), w tym: 6 kontroli pojazdów o dmc do 3,5 t oraz 2 kontrole pojazdów o dmc pow. 3,5 t.

W 2020 r. (do 31 marca) WITD przeprowadził w woj. wielkopolskim 306 kontroli ważeńiowych, w tym: 187 (61,1%) kontroli pojazdów o dmc do 3,5 t oraz 119 (38,9%) kontroli pojazdów o dmc pow. 3,5 t. Liczba kontroli ważeńiowych przeprowadzonych w 2020 r. (do 31 marca) w mieście Poznaniu wyniosła ogółem 16 (5,2%), w tym: 16 kontroli pojazdów o dmc do 3,5 t przy braku kontroli pojazdów o dmc pow. 3,5 t.

Wszystkie ww. kontrole ważeńiowe zostały przeprowadzone wyłącznie w dni robocze, w godz. od 8.00 do 16.00.

(akta kontroli str. 216-217, 333)

Według szacunkowych danych pochodzących z 12 działających w Poznaniu w systemie ITS stacji pomiarowych⁴⁰ liczba pojazdów ciężarowych⁴¹, które wjechały do Poznania w latach: 2018, 2019 i 2020 (do 31 maja) wyniosła odpowiednio, co najmniej: 267.027, 265.219 oraz 79.950.

Odsetek pojazdów ciężarowych, których wjazd do miasta Poznania w latach: 2018, 2019 i 2020 (do 31 maja) zarejestrowały ww. stacje pomiarowe, a które zostały poddane przez WITD kontrolom ważeńiowym, wynosił odpowiednio: 0,012%, 0,003% oraz 0,020%.

(akta kontroli str. 216, 431-433)

Odsetek przeprowadzonych w mieście Poznaniu kontroli ważeńiowych pojazdów o dmc do 3,5 t stanowił odpowiednio: 2,6% (2018 r.) i 0,5% (2019 r.) łącznej liczby kontroli tego typu pojazdów przeprowadzonych ogółem w województwie wielkopolskim. Odsetek przeprowadzonych w mieście Poznaniu kontroli ważeńiowych pojazdów o dmc pow. 3,5 t stanowił odpowiednio: 1,6% (2018 r.) i 0,4% (2019 r.) łącznej liczby kontroli tego typu przeprowadzonych ogółem w województwie wielkopolskim.

(akta kontroli str. 216)

W wyjaśnieniach złożonych w dniu 30 kwietnia 2020 r., Wojewódzki Inspektor podał, że wraz z ogłoszeniem wyroku TSUE z dnia 21 marca 2019 r. w sprawie o sygn. C-127/17 dotyczącego niewdrożenia przez Rzeczpospolitą Polską postanowień Dyrektywy Rady nr 96/53/WE w zakresie udostępniania sieci dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej 11,5 t, na terenie miasta Poznania zaniechano przeprowadzania kontroli ważeńiowych pojazdów o dmc powyżej 3,5 t (w szczególności pod kątem nacisku na pojedynczą oś napędową poniżej 11,5 t).

(akta kontroli str. 315)

Wojewódzki Inspektor w dniu 2 czerwca 2020 r. wyjaśnił także, co następuje:

„Ogłoszenie wyroku TSUE z dnia 21 marca 2019 r. w sprawie o sygn. C-127/17 było jedną z przyczyn zmniejszenia przeprowadzania kontroli ważeńiowych pojazdów pow. 3,5 tony dmc na terenie Poznania, jednak nie był to główny powód zmniejszenia przeprowadzania kontroli. Głównym powodem [...] była konieczność kontroli mających na celu ochronę polskiego rynku oraz poprawę rozwoju ekonomicznego polskiego sektora transportowego tj. kontroli przewoźników zagranicznych pod kątem posiadanych zezwoleń na realizację przewozów, co wiązało się z wysyłaniem patroli na punkty przy autostradzie A2, Siedlec, Nowe Miasto nad Wartą. W związku z tym, że np. w mieście Leszno był mały odsetek

⁴⁰ SP 01 ul. Głogowska, SP 02 ul. Grunwaldzka, SP 03 ul. Bukowska, SP 04. ul. J.H. Dąbrowskiego, SP 05 ul. Obornicka, SP 06 ul. Naramowicka, SP 07 ul. Gdyńska, SP 08 ul. Gnieźnieńska, SP 09 ul. Warszawska, SP 10 ul. B. Krzywoustego, SP 11 ul. Starołęcka, SP 12 ul. Dolna Wilda.

⁴¹ Samochody ciężarowe, samochody ciężarowe z przyczepą, samochody ciężarowe przegubowe.

przewoźników zagranicznych, w oddziale tym priorytetem były kontrole ważeńiowe. Innym powodem zmniejszenia przeprowadzania kontroli ważeńiowych pojazdów pow. 3,5 t dmc na terenie miasta Poznania była znikoma liczba skarg obywateli, jak również zarządcy drogi na przewozy pojazdów przeładowanych na terenie Poznania. Warto zauważyć, że zarządcy dróg mogą korzystać z art. 129d ustawy Prawo o ruchu drogowym, natomiast na podstawie art. 140aa tej ustawy Inspekcja Transportu Drogowego jest tylko jednym z organów, który może nakładać karę pieniężną w drodze decyzji administracyjnej.”

(akta kontroli str. 327, 334)

Wojewódzki Inspektor w złożonych wyjaśnieniach podał ponadto, co następuje:

„Główny Inspektorat Transportu Drogowego w RPK nie wskazał wytycznych odnośnie liczby bądź udziału procentowego kontroli wagowych do wykonania na terenie miast. Realizacja RPK dotyczy całości kontroli, bez szczegółowego rozbicia, na poszczególnych inspektorów, bądź na oddziały. Dotyczy to nie tylko kontroli wagowych, ale również pozostałych rodzajów kontroli (np. adr, zwierzęta, odpady). W wyjaśnieniach z dnia 30 kwietnia 2020 r. wskazano, że jednym z parametrów RPK jest 50% udział kontroli podmiotów zagranicznych w stosunku do wszystkich kontroli. Mając na uwadze realizację powyższego parametru Inspektorzy z O/Poznań, większość działań kontrolnych prowadzą w ciągu dróg komunikacyjnych, gdzie ruch pojazdów zarejestrowanych zagranicą jest największy np. autostrada A-2. Tym samym procentowy udział kontroli wagowych O/Poznań w stosunku do np. O/Leszno, O/Piła jest niższy. Pojazdy nienormatywne zatrzymywane są głównie na trasach przelotowych między większymi miastami (zazwyczaj na drogach krajowych). Z uwagi na istniejące obwodnice Poznania (S11, S5 i A2) znaczna część transportów omija miasto Poznań. Teren działania O/Poznań w stosunku do innych oddziałów jest dużo większy, obejmuje 6 powiatów (międzychodzki, nowotomyski, szamotulski, obornicki, średzki, śremski), gdzie znajdujące się punkty kontroli wagowej i preselekcji, z których korzystamy znajdują się poza obrębem miast (Siedlec - waga dynamiczna, Nowe Miasto nad Wartą, Gołęczewo). Przy niewielkiej liczbie inspektorów patrole kierowano w miejsca, gdzie ryzyko natrafienia na przeładowany pojazd było znacznie wyższe i tym samym kontrola skuteczniejsza z uwagi na zainstalowane przed punktem kontroli wagi preselekcyjne.”

(akta kontroli str. 333)

Spośród znajdujących się w Poznaniu pięciu stanowisk do ważenia pojazdów, w okresie objętym kontrolą, do prowadzenia planowych kontroli ważeńiowych WITD wykorzystywał trzy stanowiska zlokalizowane na ulicach: Lutyckiej, Bałtyckiej i ks. Z. Bernata.

(akta kontroli str. 331, 371)

Ponieważ stanowiska do ważenia pojazdów zlokalizowane w Poznaniu na ul. ks. Z. Bernata i ul. Świętojańskiej w badanym okresie nie znajdowały się w wydzielonych zatokach i nie były fizycznie oddzielone od strefy ruchu samochodowego, wg oceny Wojewódzkiego Inspektora, nie zapewniały pełnego bezpieczeństwa inspektorom WITD podczas prowadzenia przez nich kontroli ważeńiowych. Według wyjaśnień złożonych przez Wojewódzkiego Inspektora, ZDM nie zwracał się do WITD w sprawie zaopiniowania lokalizacji przedmiotowych stanowisk oraz standardu ich użytkowania⁴².

(akta kontroli str. 331, 369)

⁴² Stanowisko do ważenia pojazdów w Poznaniu przy ul. Świętojańskiej, w związku z prowadzeniem przez ZDM w 2020 r. prac modernizacyjnych, nie mogło być wykorzystywane do prowadzenia kontroli ważeńiowych. Wojewódzki Inspektor wyjaśnił, że WITD nie został powiadomiony przez ZDM o wyłączeniu przedmiotowego stanowiska z użytkowania.

Z uwagi na brak dostępu do działających w Poznaniu wag preselekcyjnych, w okresie objętym kontrolą WITD nie mógł ich wykorzystywać do prowadzenia kontroli ważeń. Zagadnienie to zostało opisane w obszarze 1 niniejszego wystąpienia pokontrolnego. Inspektorat wykorzystywał natomiast systemy preselekcji wagowej zlokalizowane na drogach poza obszarem miasta Poznania. Liczba przypadków wykorzystania przez WITD wskazań działających w województwie wielkopolskim wag preselekcyjnych do przeprowadzania kontroli ważeń, w latach: 2018, 2019, 2020 (I kw.) wyniosła odpowiednio: 267, 347 oraz 88, w tym: w odniesieniu do pojazdów o dmc do 3,5 t odpowiednio: 233 (87%), 299 (86%) i 75 (85%) oraz w odniesieniu do pojazdów o dmc pow. 3,5 t odpowiednio: 34 (13%), 48 (14%) i 13 (15%).

(akta kontroli str. 221)

W okresie objętym kontrolą, miały miejsce dwa przypadki przeprowadzenia przez inspektorów WITD kontroli ważeń, do których doszło po mobilnym doprowadzeniu pojazdu o dmc powyżej 3,5 t na stanowisko ważenia pojazdów oraz dwa takie przypadki dotyczące kontroli pojazdów o dmc poniżej 3,5 t.

(akta kontroli str. 327, 333)

2.6. Wojewódzki Inspektor, w wyjaśnieniach złożonych w dniu 30 kwietnia 2020 r. pozytywnie ocenił współpracę WITD z ZDM w latach 2018-2020 i wymienił jej następujące formy:

1) odbycie w dniu 31 lipca 2018 r. spotkania przedstawicieli WITD i ZDM w sprawie stosowania się przez kierujących pojazdami ciężarowymi do obowiązujących w Poznaniu znaków zakazu oraz kwestii wydawania przez ZDM tzw. „warunków wjazdu”,

2) prowadzenie korespondencji w sprawach:

- stosowania się przez kierujących pojazdami ciężarowymi do obowiązujących znaków zakazu,
- wydawania przez ZDM tzw. „warunków wjazdu”,
- przygotowania i utrzymania wykorzystywanych przez Inspektorat punktów wagowych,
- ujednolicenia terminu dokonywania geodezyjnych pomiarów równości terenu na stanowiskach do ważenia pojazdów,
- modernizacji wnętrza wagowych na trzech stanowiskach do ważenia pojazdów.

Wojewódzki Inspektor wyjaśnił, że współpraca pomiędzy WITD i ZDM nie miała charakteru sformalizowanego umową lub porozumieniem.

(akta kontroli str. 315-316)

W badanym okresie ZDM nie kierował do WITD pism dotyczących konieczności przeprowadzenia kontroli normatywności pojazdów w określonych obszarach miasta Poznania.

(akta kontroli str. 315)

Odpowiadając na pytanie: „Czy ewentualne pozyskiwanie przez WITD z działającego w Poznaniu systemu ITS informacji o strumieniach ruchu pojazdów ciężarowych przejeżdżających przez obszar Miasta Poznania mogłoby mieć pozytywny wpływ na efektywność działań WITD zapobiegających procesom degradacji dróg na terenie Poznania?” Wojewódzki Inspektor w wyjaśnieniach z dnia 2 czerwca 2020 r. podał, co następuje:

„Funkcjonujący w Poznaniu System ITS może być pomocny dla inspektorów WITD wyłącznie w przypadku wyposażenia go w legalizowane wagi preselekcyjne usytuowane przed punktami kontroli wagowej. Informacje o „strumieniach ruchu” pojazdów ciężarowych w Poznaniu bez informacji dotyczących wagi tych pojazdów są bezużyteczne w przypadku typowania pojazdów do kontroli wagowej. Typowanie

pojazdu do kontroli z setek przejeżdżających pojazdów odbywałoby się bowiem organoleptycznie - „na oko” i niczym nie różniłoby się od zatrzymania do kontroli wagowej pierwszego napotkanego na dowolnej ulicy miasta Poznania pojazdu ciężarowego.”

(akta kontroli str. 334)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

W latach 2018-2020 Inspektorat nie wykorzystywał do przeprowadzania planowych kontroli ważeń stanowiska do ważenia pojazdów zlokalizowanego w Poznaniu przy ul. J. H. Dąbrowskiego.

(akta kontroli str. 371)

W złożonych w trakcie kontroli NIK wyjaśnieniach, Wojewódzki Inspektor podał, że po śmiertelnym wypadku inspektora WITD w Łodzi, który miał miejsce w sierpniu 2017 r., ze względów bezpieczeństwa, została podjęta decyzja o rezygnacji ze stacjonarnego (przez podanie sygnału tarczą) zatrzymywania pojazdów na punktach wagowych zlokalizowanych przy drogach o dwóch pasach ruchu, w tym na stanowisku do ważenia pojazdów przy ul. J. H. Dąbrowskiego, które uznano za niebezpieczne.

(akta kontroli str. 368)

W ocenie NIK, takie działanie nie znajduje podstaw w treści ww. Zarządzenia Głównego Inspektora w sprawie zasad kontroli przewozów drogowych, w którym, w § 16 ustalono m.in. zasady bezpiecznego zatrzymywania pojazdów do kontroli przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego.

W aktualnej charakterystyce punktu kontroli WITD na ul. J. H. Dąbrowskiego nie zamieszczono przy tym informacji o tym, że ww. forma zatrzymania pojazdu do kontroli jest w przypadku tego punktu wagowego niedopuszczalna. Zgodnie z kolei z postanowieniami § 16 przywołanego Zarządzenia Głównego Inspektora w sprawie zasad kontroli przewozów drogowych, poza zatrzymaniem stacjonarnym pojazdu możliwe jest także zatrzymanie i sprowadzenie pojazdu do ww. punktu wagowego przez pojazd Inspekcji Transportu Drogowego.

(akta kontroli str. 117)

Zastępca Wielkopolskiego Inspektora – Tomasz Kielar podał, że brak jest formalnych dokumentów potwierdzających, że punkt wagowy na ul. J. H. Dąbrowskiego nie powinien być wykorzystywany do stacjonarnych zatrzymań pojazdów, a decyzja o niewykorzystywaniu tego punktu do stacjonarnych zatrzymań pojazdów została podyktowana odpowiedzialnością za bezpieczeństwo pracy inspektorów transportu drogowego. Powyższy punkt może być wykorzystywany tylko w nagłych i wyjątkowych sytuacjach za zgodą przełożonego.

(akta kontroli str. 118)

OCENA CZĄSTKOWA

W okresie objętym kontrolą WITD przeprowadził w województwie wielkopolskim kontrole ważeń w liczbie zaplanowanej w ramowych planach kontroli, a wskaźniki ich skuteczności wskazują na wysoką efektywność tych kontroli. Sporządzane w Inspektoracie plany pracy inspektorów uwzględniały kontrole na terenie miasta Poznania.

WITD przeprowadził na terenie miasta kontrole ważeń pojazdów o dmc do 3,5 t oraz o dmc powyżej 3,5 t, a ich liczba w latach: 2018, 2019, 2020 (I kw.) wyniosła odpowiednio: 33, 8 i 16, co stanowiło odpowiednio: 2,3%, 0,5% oraz 5,2% ogółu kontroli przeprowadzonych w województwie wielkopolskim i odpowiednio: 0,012%, 0,003% oraz 0,020% szacunkowej liczby pojazdów ciężarowych, które w tych latach wjechały do Poznania. W latach: 2018, 2019 i 2020 (I kw.) liczba mandatów karnych nałożonych przez inspektorów WITD w związku ze stwierdzonymi w Poznaniu

przypadkami przeciążenia pojazdów o dmc do 3,5 t wyniosła odpowiednio: 19, 5 oraz 12. W badanym okresie za przejazd przez miasto przeciążonym pojazdem o dmc powyżej 3,5 t została wydana jedna decyzja administracyjna.

Inspektorat, pomimo że liczba istniejących w Poznaniu stanowisk do ważenia pojazdów była ograniczona jedynie do pięciu punktów kontrolnych, wykorzystywał do przeprowadzenia planowych kontroli ważeńiowych jedynie trzy, co wiązało się przede wszystkim z ich niskim standardem bezpiecznego użytkowania.

W latach 2018-2020 (I kw.) Inspektorat współpracował z ZDM, jednak niepodjęcie przez WITD do czasu kontroli NIK działań w celu uzyskania dostępu do danych pochodzących z działających w Poznaniu wag preselekcyjnych oraz w celu zwiększenia liczby punktów wagowych nie pozwala na pozytywną ocenę tej współpracy.

IV. Uwagi i wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następujące wnioski:

Wnioski

- 1) podjęcie działań w celu zwiększenia liczby działających w Poznaniu stanowisk do ważenia pojazdów,
- 2) zapewnienie ciągłości legalizacji wszystkich posiadanych przez WITD wag do ważenia pojazdów,
- 3) poinformowanie ZDM o braku możliwości bezpiecznego wykorzystywania przez inspektorów WITD punktów wagowych zlokalizowanych w Poznaniu na ul. Świętojańskiej i ul. ks. Z. Bernata,
- 4) podjęcie działań w celu wykorzystywania do przeprowadzania planowych kontroli ważeńiowych stanowiska do ważenia pojazdów zlokalizowanego w Poznaniu przy ul. J. H. Dąbrowskiego, z jednoczesnym zapewnieniem niezbędnych wymogów bezpieczeństwa.

Uwagi Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 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 Poznaniu. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

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

Poznań, 30 czerwca 2020 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Poznaniu

Kontrolerzy
Maciej Sterczala
główny specjalista k.p.

Dyrektor
z up. Grzegorz Malesiński
p.o. Wicedyrektora

.....
podpis

.....
podpis

Piotr Kręt
specjalista k.p.

.....
podpis