



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura we Wrocławiu

LWR.410.005.02.2020

Pan
Dariusz Przybytniowski
Dolnośląski Wojewódzki Inspektor
Transportu Drogowego
ul. B. Krzywoustego 28
51-165 Wrocław

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego we Wrocławiu, ul. Bolesława Krzywoustego 28, 51-165 Wrocław (dalej: „WITD”).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Dariusz Przybytniowski, Dolnośląski Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego, od dnia 31 maja 2016 r. (dalej: „Wojewódzki Inspektor”).
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Przygotowanie do realizacji zadań w zakresie eliminacji ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych. 2. Działania podejmowane w zakresie eliminacji ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych na obszarach zurbanizowanych.
Okres objęty kontrolą	Lata 2018-2020 (do dnia zakończenia kontroli), z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Artykuł 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o <i>Najwyższej Izbie Kontroli</i> ¹ (dalej: „ustawa o NIK”), z uwzględnieniem kryteriów określonych w art. 5 ust. 1 tej ustawy.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura we Wrocławiu
Kontroler	Ziemowit Florkowski, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr LWR/76/2020 z dnia 12 maja 2020 r.

(akta kontroli str. 1-3)

¹ Dz.U. z 2019 r. poz. 489, ze zm.

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

WITD, jako podmiot wykonujący zadania z zakresu związanego z ruchem pojazdów, w tym kontrolą masy, nacisków osi oraz wymiarów pojazdów, był właściwie przygotowany pod względem organizacyjnym do realizacji działań sprzyjających ochronie infrastruktury drogowej, w szczególności poprzez eliminację z ruchu drogowego przeciążonych pojazdów ciężarowych.

Zadania z tego zakresu zostały przypisane w regulaminie organizacyjnym WITD właściwym komórkom organizacyjnym. Realizację obowiązków WITD umożliwiał posiadany sprzęt, w tym wagi z aktualną legalizacją oraz odpowiednia liczba pojazdów służbowych, a także bezpośredni dostęp do miejsc kontroli na obszarze miasta Wrocławia. Zatrudnieni w WITD inspektorzy transportu drogowego dysponowali odpowiednim doświadczeniem i uprawnieniami z zakresu kontroli pojazdów. Niemniej, ich liczba nie była w pełni wystarczająca do skutecznego wykonywania zadań kontrolnych wynikających z Ramowego Planu Kontroli Inspekcji Transportu Drogowego (dalej: „RPK”) czy istniejących potrzeb, tj. do prowadzenia systematycznych i zintensyfikowanych kontroli mas i nacisków osi pojazdów ciężarowych, w tym do realizacji ciągłych kontroli w mieście Wrocławiu. Zapewniono przy tym dostęp inspektorom transportu drogowego do danych ze zlokalizowanego we Wrocławiu systemu preselekcji wagowej pojazdów.

W WITD nie podjęto działań zmierzających do uwzględnienia w RPK kontroli masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów, w tym w mieście Wrocławiu, ograniczając się w corocznych propozycjach, tj. na etapie przygotowywania tego dokumentu, do postulatów ustalenia liczby kontroli proporcjonalnie do istniejącego stanu etatowego i ograniczenia liczby kontroli związanych z ważeniem pojazdów. WITD zapewniła jednakże realizację założeń RPK w zakresie kontroli masy i nacisków osi, a także planów kontroli WITD, uwzględniających m.in. obowiązujące kierunki działania WITD. Liczba takich kontroli przeprowadzonych na obszarze województwa dolnośląskiego stanowiła bowiem 125,5% ich planu na 2018 r. oraz aż 159,2% planu na 2019 r. Wysoka była także skuteczność tych kontroli, wynosząca odpowiednio 55,6% i 57,7%.

W kontekście przeciwdziałania przedwczesnej degradacji dróg, powodowanej przez ruch przeciążonych pojazdów ciężarowych, pokreślenia wymaga znaczący wśród ogółu przeprowadzonych przez WITD kontroli masy, nacisków i wymiarów pojazdów udział takich kontroli zorganizowanych w granicach administracyjnych miasta Wrocławia, bo wynoszący 38,3% w 2018 r., 40,0% w 2019 r. i 59,0% w I kwartale 2019 r. Pozytywny wydźwięk ma również przeprowadzanie przez WITD na terenie miasta Wrocławia kontroli mas i nacisków osi, zarówno dla pojazdów dostawczych o dmc do 3,5 t, jak i pojazdów o dmc powyżej 3,5 t.

WITD podejmował również prawidłowe działania zmierzające do wyegzekwowania kar wynikających z decyzji administracyjnych wydanych za przejazd pojazdami przeciążonymi w mieście Wrocławiu. Występowanie zaległości nie było związane z zaniedbaniami po stronie WITD.

Współpraca WITD z Zarządem Dróg i Utrzymania Miasta (dalej: ZDiUM), tj. podmiotem biorącym czynny udział we wspólnych kontrolach masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów, nie została wprowadzie sformalizowana, niemniej miała bieżący i elastyczny charakter.

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

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

OBSZAR

1. Przygotowanie organów administracji publicznej do realizacji zadań w zakresie eliminacji ruchu pojazdów przeciążonych

Opis stanu faktycznego

1.1. Według Statutu WITD³:

- w skład WITD wchodzi m.in.:
 - Wydział Inspekcji, obejmujący swą strukturą: Oddział Wydziału Inspekcji w Legnicy, Oddział Wydziału Inspekcji w Jeleniej Górze, Oddział Wydziału Inspekcji w Kłodzku i Oddział Wydziału Inspekcji we Wrocławiu (§ 5 pkt 1),
 - Wydział Prawny,
 - Wydział Administracyjno-Techniczny;
- Wojewódzki Inspektor przy pomocy WITD realizuje wszystkie czynności związane z wykonywaniem swoich zadań, w tym:
 - sprawy z zakresu kontroli masy, nacisków osi oraz wymiarów pojazdów (§ 6 ust. 3 pkt 1f),
 - prowadzenie postępowań administracyjnych oraz wydawanie postanowień i decyzji administracyjnych, a także prowadzenie postępowań egzekucyjnych (§ 6 ust. 3 pkt 2).

Zgodnie z obowiązującym w okresie objętym kontrolą Regulaminem Organizacyjnym WITD⁴, realizacją zadań związanych z ruchem pojazdów, w tym kontrolą masy, nacisków osi oraz wymiarów pojazdów, zajmował się Wydział Inspekcji (posiadający wewnątrz swojej struktury cztery komórki organizacyjne w postaci Oddziału z siedzibą w Legnicy, Jeleniej Górze, Kłodzku i we Wrocławiu), którego zakres działania (§ 29) obejmował m.in.:

- wykonywanie kontroli na drogach publicznych w zakresie zadań określonych w art. 50 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym⁵ (dalej: „*utd*”);
- ewidencjonowanie działalności kontrolnej oraz opracowywanie planów kontroli;
- przygotowywanie dyspozycji służbowych dla inspektorów oraz opracowywanie schematów i harmonogramów pracy inspektorów;
- prowadzenie postępowań administracyjnych będących następstwem kontroli drogowych oraz kontroli w przedsiębiorstwie;
- ewidencjonowanie i przechowywanie akt spraw w zakresie prowadzonych postępowań;
- opracowywanie sprawozdań z działalności kontrolnej dla Głównego Inspektora Transportu Drogowego, Wojewody Dolnośląskiego i innych organów.

Zakres działania Wydziału Prawnego, określony w § 30 Regulaminu Organizacyjnego WITD, obejmował m.in.:

- prowadzenie spraw związanych z procedurą odwoławczą od decyzji wydanych przez Wojewódzkiego Inspektora lub w jego imieniu,
- prowadzenie ewidencji skarg i wniosków,
- współpracę z Wydziałem Inspekcji w związku z realizowanymi czynnościami.

Zakres działania Wydziału Administracyjno-Technicznego, określony w § 32 Regulaminu Organizacyjnego WITD, obejmował m.in.:

- prowadzenie spraw z zakresu gospodarowania środkami transportu WITD,

³ Nadanego przez Wojewodę Dolnośląskiego (w porozumieniu z Głównym Inspektorem Transportu Drogowego) zarządzeniem nr 196 z dnia 30 czerwca 2010 r., zmienionym zarządzeniem nr 890 z dnia 8 kwietnia 2013 r.

⁴ Zatwierdzonym przez Wojewodę Dolnośląskiego, a ustalonym przez Wojewódzkiego Inspektora zarządzeniem nr 21/2014 z dnia 5 sierpnia 2014 r. w sprawie ustalenia Regulaminu Organizacyjnego Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego we Wrocławiu.

⁵ Dz.U. z 2019 r. poz. 2140, ze zm.

- utrzymywanie sprawności technicznej sprzętu pomiarowego będącego w dyspozycji WITD.

Kontrole masy, nacisków osi oraz wymiarów pojazdów przedstawiciele Wydziału Inspekcji przeprowadzali w oparciu o procedury określone w rozdziale 7 zarządzenia nr 28/2014 Głównego Inspektora Transportu Drogowego z dnia 17 września 2014 r. w sprawie zasad planowania, prowadzenia oraz dokumentowania kontroli przewozów drogowych przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego⁶ (dalej: „zarządzenie nr 28/2014 GITD”), korzystając z wzorów m.in. decyzji o nałożeniu kary pieniężnej i protokołu kontroli, stanowiących załączniki odpowiednio nr 8 i nr 10 do przywołanego zarządzenia.

W WITD nie opracowano dodatkowych procedur wewnętrznych dotyczących wykonywania zadań w zakresie kontroli masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów.

W okresie objętym kontrolą WITD otrzymał od Głównego Inspektora Transportu Drogowego⁷ dodatkowe wytyczne w zakresie prowadzenia kontroli masy, nacisków osi oraz wymiarów pojazdów, dotyczące kwestii przekroczenia przez pojazdy ciężkie jednego z parametrów powodujących, że pojazd staje się pojazdem nienormatywnym, tzn. nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. W wytycznych tych wskazano, że organy kontrolujące ruch pojazdów ciężkich powinny stosować bezpośrednio wyrok TSUE z dnia 21 marca 2019 r. w sprawie C-127/17⁸. Wojewódzki Inspektor zapewnił stosowanie tych wytycznych w trakcie wykonywania czynności kontrolnych na drodze.

Pracownicy Wydziału Inspekcji posiadali dostęp do danych z systemu preselekcji wagowej, którego punkty pomiarowe zlokalizowano w granicach administracyjnych miasta Wrocławia.

(akta kontroli str. 4-36)

1.2. W Kierunkach działania WITD w roku 2018⁹ oraz w roku 2019¹⁰, do głównych kierunków działania, przewidzianych do realizacji na obszarze całego województwa dolnośląskiego, zaliczono m.in. przeciwdziałanie procesowi degradacji dróg i działania w obszarze zapewnienia uczciwej konkurencji w przewozach drogowych.

W pierwszym z powyższych obszarów, tak w 2018 r., jak i w 2019 r. przewidziano do podjęcia identyczne, co do ilości i rodzaju, działania szczegółowe o charakterze ogólnowojejewódzkim w zakresie kontroli masy, wymiarów i nacisków na osie pojazdów¹¹, tj.:

- zapewnienie funkcjonowania w możliwie największym stopniu nowo wybudowanych punktów kontrolnych wyposażonych w preselekcyjne wagi umożliwiające typowanie pojazdów, powstające w ramach wspólnego systemu kontroli parametrów pojazdów, który jest efektem współpracy pomiędzy Głównym Inspektoratem Transportu Drogowego a Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad;

⁶ Dz.Urz. GITD z 2014 r. poz. 14, ze zm.

⁷ Pismem nr BNI.WKI.033.51.2019.0664 z dnia 12 czerwca 2019 r.

⁸ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 21 marca 2019 r. w sprawie C-127/17 mającej za przedmiot skargę o stwierdzenie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego, wniesioną w dniu 10 marca 2017 r. (wyrok ECLI:EU:C:2019:236), w którym uznano obowiązujący w Polsce system udzielania zezwoleń na przejazd pojazdów o nacisku osi do 11,5 t za sprzeczny z przepisami dyrektywy Rady 96/53/WE.

⁹ Zatwierdzonych (bez daty) przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego i przesłanych do WITD przez Biuro Nadzoru Inspekcyjnego Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego (dalej: „GITD”) przy piśmie nr BNI-WASP.0310.13.2018.0407 z dnia 20 kwietnia 2018 r.

¹⁰ Zatwierdzonych (bez daty) przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego i przesłanych do WITD przez Biuro Nadzoru Inspekcyjnego GITD przy piśmie nr BNI-WASP.0310.21.2019.0407 z dnia 17 czerwca 2019 r.

¹¹ Każde z tych działań dotyczyło całego obszaru działania WITD, którym jest województwo dolnośląskie. Żadne z nich nie było dedykowane do obszarów mających status miasta, czy do konkretnych miast województwa dolnośląskiego.

- prowadzenie systematycznych i zintensyfikowanych kontroli mas i nacisków osi pojazdów ciężarowych w wyznaczonych punktach, przystosowanych do pomiarów wagami przenośnymi, zgodnie z przepisami znowelizowanej ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym*¹²;
- wykonywanie w ramach centralnie ustalonego planu minimum 12% kontroli drogowych wymiarów, masy i nacisków na osie pojazdów;
- szczegółowe kontrole przestrzegania przez przewoźników przepisów w zakresie uzyskiwania zezwoleń na przejazd pojazdów ponadnormatywnych, oraz przestrzegania warunków określonych w zezwoleniu;
- prowadzenie kontroli w celu ochrony nawierzchni dróg publicznych przed ich degradacją, związanych z przejazdem pojazdów nienormatywnych, którymi wykonywany jest przewóz drogowy drewna w ramach realizacji porozumienia o współdziałaniu Inspekcji Transportu Drogowego i Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe;
- kontynuowanie działań zmierzających do budowy, w ramach środków posiadanych przez właściwych zarządców dróg, nowych punktów kontrolnych przystosowanych do realizacji zadań kontrolnych przez organy uprawnione do kontroli transportu drogowego oraz zapewniających miejsce postoju i odpoczynku dla kierowców pojazdów ciężarowych i autobusów.

Również w przypadku obszaru dotyczącego zapewnienia uczciwej konkurencji w przewozach drogowych, w Kierunkach działania WITD na 2018 r. i na 2019 r. sformułowano identyczne działania szczegółowe o charakterze ogólnokrajowym, tj. m.in.:

- zwalczanie i przeciwdziałanie przypadkom nieuczciwej konkurencji, w szczególności poprzez przeprowadzenie kontroli pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, realizujących przewozy rzeczy z przekroczeniem dopuszczalnej ładowności,
- identyfikowanie i tworzenie warunków do eliminowania nieuprawnionych działań na rynku przewozów transportowych.

Ponadto w obu Kierunkach działania WITD, tj. dla roku 2018 i roku 2019, w rozdziale zatytułowanym „Działania w pozostałych obszarach”, w punkcie odnoszącym się do prowadzenia kontroli na drogach ujęto takie same założenia dodatkowe, w tym następujące, nawiązujące bezpośrednio lub pośrednio do kwestii degradacji dróg:

- wykonywanie kontroli dynamicznych, polegających na zatrzymywaniu pojazdów w ruchu i kierowaniu na miejsce prowadzenia kontroli, co ma zapobiegać omijaniu stałych miejsc kontroli przez kierowców i przewoźników najczęściej naruszających przepisy; w tym zakresie, mając na uwadze niewystarczającą liczbę miejsc przystosowanych do kontroli dużych pojazdów ciężarowych i autobusów, a także zjawisko omijania punktów kontroli z destrukcyjnym wpływem na lokalną infrastrukturę drogową, planowana jest intensyfikacja działań z wykorzystaniem motocykli;
- podejmowanie działań kontrolnych zmierzających do ujawniania oraz sankcjonowania rażących naruszeń przez pojazdy o dmc poniżej 3,5 tony.

(akta kontroli str. 37-75)

¹² Dz.U. z 2020 r. poz. 110.

1.3. W RPK na rok 2018¹³, rok 2019¹⁴ oraz rok 2020¹⁵, dla WITD zaplanowano do przeprowadzenia następujące liczby kontroli drogowych ogółem pojazdów oraz liczby kontroli masy, nacisków i wymiarów pojazdów:

Plan na rok	Liczba kontroli drogowych pojazdów ogółem	Liczba kontroli masy, nacisków, wymiarów pojazdów	% 3 / 2
1	2	3	5
2018	11 124	1 335	12,00
2019	10 382	1 246	12,00
2020	10 206	1 224 ¹⁶	11,99

Każdy z ww. RPK przewidywał możliwość obniżenia o 15% przez WITD wykonania planu kontroli w zakresie kontroli wymiarów, masy i nacisków osi pojazdów przy zachowaniu minimum 35% wskaźnika skuteczności kontroli, tj. zakończenia co najmniej takiego odsetka kontroli planowanych ujawnieniem naruszenia przepisów w zakresie przekroczenia wymiarów, masy lub nacisków osi pojazdów. Według przywołanych wyżej RPK takie założenie wprowadzono ze względu na wyposażenie większości wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego w preselekcyjne systemy ważenia pojazdów, a także mając na uwadze fakt znaczącego przedłużania się kontroli, w trakcie których ujawniane są naruszenia przepisów dotyczących przeciążonych pojazdów.

Przekazane do Biura Nadzoru Inspekcyjnego GITD propozycje Wojewódzkiego Inspektora do RPK na rok 2018¹⁷ i do RPK na rok 2019¹⁸ były zbieżne i dotyczyły:

- ustalenia liczby kontroli drogowych oraz w przedsiębiorstwie proporcjonalnie do stanu etatowego wykonujących zadania kontrolne inspektorów transportu drogowego,
- zmniejszenia liczby kontroli ważenia pojazdów do maksymalnie 800 w roku,
- ustalenia kontroli ATP¹⁹ do 1% sumy zaplanowanej kontroli drogowej.

Przekazane do Biura Nadzoru Inspekcyjnego GITD propozycje Wojewódzkiego Inspektora do RPK na rok 2020²⁰ dotyczyły natomiast:

- ustalenia liczby kontroli drogowych oraz w przedsiębiorstwie proporcjonalnie do stanu etatowego wykonujących zadania kontrolne inspektorów transportu drogowego,
- uwzględniania w planie liczby kontroli warzenia i mierzenia pojazdów o dmc powyżej 3,5 t w wymiarze minimum 5% wszystkich zaplanowanych kontroli;
- wprowadzenia do planu parametru 50/50 kontroli krajowych i zagranicznych wyłączenie dla pojazdów przewożących rzeczy.

Zarówno w propozycjach Wojewódzkiego Inspektora do RPK na lata 2018-2020, jak i w RPK zatwierdzonych na te same lata nie wyszczególniono kontroli masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów w granicach administracyjnych miasta

¹³ Zatwierdzony (bez daty) z upoważnienia Ministra Infrastruktury przez Podsekretarza Stanu Marka Chodkiewicza, przy akceptacji Zastępcy Głównego Inspektora Transportu Drogowego Łukasza Bryły, działającego z upoważnienia Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

¹⁴ Zatwierdzony (bez daty) z upoważnienia Ministra Infrastruktury przez Sekretarza Stanu Rafała Webera, przy akceptacji Zastępcy Głównego Inspektora Transportu Drogowego Łukasza Bryły, działającego z upoważnienia Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

¹⁵ Zatwierdzony (bez daty) z upoważnienia Ministra Infrastruktury przez Sekretarza Stanu Rafała Webera, przy akceptacji Zastępcy Głównego Inspektora Transportu Drogowego Łukasza Bryły, działającego z upoważnienia Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

¹⁶ W Ramowym Planie Kontroli Inspekcji Transportu Drogowego na 2020 r. zaplanowano odrębne kontrole masy, nacisku i wymiarów dla pojazdów o dmc powyżej 3,5 t (612 kontroli) i o dmc poniżej 3,5 t (612 kontroli).

¹⁷ Pismem nr WI.8112.619.2017 z dnia 18 października 2017 r.

¹⁸ Pismem nr WI.8112.445.2018 z dnia 26 października 2018 r.

¹⁹ Kontrole ATP – kontrole towarów szybko psujących się.

²⁰ Pismem nr WI.8112.337.2019 z dnia 30 października 2019 r.

Wrocławia. Wojewódzki Inspektor stwierdził w tej sprawie, że RPK na poszczególne lata zatwierdzany jest na poziomie Głównego Inspektora Transportu Drogowego, po uprzedniej akceptacji przez Ministra Infrastruktury, a ujęte w nim założenia w zakresie ważenia pojazdów dotyczą całego województwa.

W obejmujących okres objęty kontrolą, tj. lata 2018-2020, wojewódzkich programach realizacyjnych²¹ do Narodowego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013-2020, na liście zadań nie zostały ujęte, przeprowadzane przez WITD, kontrole masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów.

(akta kontroli str. 76-160)

1.4. Według stanu na koniec roku 2018, roku 2019 i na dzień 31 marca 2020 r. na wyposażeniu WITD znajdowały się takie same co do rodzaju i ilości wagi do kontroli masy i nacisków osi pojazdów:

- waga SAW 10C/III²² – 14 szt. składających się na 7 zestawów (po 2 szt.),
- waga SAW 10C/II²³ – 6 szt. składających się na 3 zestawy (po 2 szt.),
- waga PW 10²⁴ – 2 komplety (po 2 szt. płaszczyzn pomiarowych),
- waga LP 600²⁵ – 4 szt. składające się na 2 zestawy (po 2 szt.).

Nie wszystkie ww. wagi mogły być skutecznie wykorzystane w procesie ważenia pojazdów, gdyż:

a) wagi SAW 10C/II i LP 600 nie były przystosowane do wykonywania pomiaru nacisku osi wielokrotnych i masy całkowitej pojazdów – były wyłączone z użytkowania w latach 2018-2019 i w I kwartale 2020 r.;

b) nie została zachowana ciągłość legalizacji:

- na dzień 31 grudnia 2018 r. w przypadku: 2 szt. wag LP 600 (nr seryjny:),
- na dzień 31 grudnia 2019 r. w przypadku: 4 szt. wag LP 600 (nr seryjny: 27142394, 27142395, 27142396 i 27142397), 6 szt. wag SAW 10C/II (nr seryjny: 856010, 856051, 856063, 856068, 856413 i 856428) oraz 1 zestawu wag PW 10 (nr seryjny: 07/14²⁶),
- na dzień 31 marca 2020 r. w przypadku: 4 szt. wag LP 600 (nr seryjny: 27142394, 27142395, 27142396 i 27142397), 6 szt. wag SAW 10C/II (nr seryjny: 856010, 856051, 856063, 856068, 856413 i 856428) oraz 1 zestawu wag PW 10 (nr seryjny: 07/14).

Zgodnie z analizą prawną z dnia 15 października 2019 r. Naczelnika Wydziału Prawnego WITD w sytuacji, gdy nie można jednoznacznie przy użyciu wag LP 600 i SAW 10C/II ustalić masy całkowitej ważonego pojazdu, nie jest celowym utrzymywanie tych wag na stanie WITD oraz ponoszenie kosztów związanych z ich legalizacją. Podsumowując przywołaną analizę prawną wskazano również, że przedmiotowe wagi nie są i nie powinny być wykorzystywane w realizacji zadań związanych z działalnością WITD.

Naczelnik Wydziału Administracyjno-Technicznego WITD wyjaśnił, że brak ciągłości legalizacji:

²¹ „Dolnośląski Program działań Policji na rzecz bezpieczeństwa pieszych na lata 2018-2020” i „Dolnośląski Program działań Policji na rzecz bezpieczeństwa rowerzystów na lata 2018-2020” – oba opracowane przez Wydział Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu i zatwierdzone przez Komendanta Wojewódzkiego Policji we Wrocławiu odpowiednio w dniu 27 grudnia 2017 r. i w dniu 2 stycznia 2018 r.

²² Przenośna waga do statycznego ważenia kołowego i osiowego (w układzie dwóch połączonych wag), elektroniczna, nieautomatyczna.

²³ Przenośna waga do statycznego ważenia kołowego i osiowego (w układzie dwóch połączonych wag), elektroniczna, nieautomatyczna.

²⁴ Przenośna waga do statycznego lub dynamicznego ważenia osiowego, elektromechaniczna, nieautomatyczna.

²⁵ Przenośna waga do statycznego ważenia kołowego i osiowego (w układzie dwóch połączonych wag), elektroniczna, nieautomatyczna.

²⁶ Termin ważności legalizacji upłynął w dniu 8 grudnia 2019 r.

- a) czterech wag LP 600 i sześciu wag SAW 10C/II – wynikał z niepoddania ich ponownej legalizacji w związku z niewykorzystywaniem w procesie kontroli dotyczącej masy i ładunków pojazdów, opartym na orzecznictwie sądowo-administracyjnym, wskazującym, że legalne urządzenia zostały wykorzystane w sposób niezgodny z prawem;
- b) jednego zestawu wag PW 10 – wynikał z oczekiwania od dnia 8 grudnia 2019 r. na decyzję właściciela wagi, tj. Zarządu Dróg Miejskich w Legnicy, o jej dalszym użytkowaniu.

Naczelnik Wydziału Administracyjno-Technicznego wskazał ponadto, że wagi LP 600 i SAW 10C/II zostały w dniu 8 kwietnia 2020 r. przekazane nieodpłatnie Lasom Państwowym – Zakładowi Usług Leśnych we Wrocławiu.

Według Wojewódzkiego Inspektora liczba kompletów wag do wykonywania kontroli masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów na terenie miasta Wrocławia w odniesieniu do liczby zatrudnionych inspektorów transportu drogowego wykonujących zadania kontrolne, w tym ważenie pojazdów, jest wystarczająca. Jednocześnie wskazał, że inspektorzy WITD podczas kontroli masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów na terenie miasta Wrocławia korzystają również z wag będących na wyposażeniu ZDiUM.

Według stanu na koniec I kwartału 2020 r. oddziały terenowe Wydziału Inspekcji dysponowały poniższymi pojazdami służbowymi wyposażonymi w wagi przenośne:

- a) Oddział we Wrocławiu:
 - Renault Master (nr rej. DW 3T005) z zabudową biurową, wyposażony w dwie wagi SAW 10C/III,
 - Renault Master (nr rej. DW 139TN) z zabudową biurową, wyposażony w dwie wagi SAW 10C/III,
 - Ford Transit (nr rej. DW 732GL – użyczony przez ZDiUM), wyposażony w wagę PW 10 z dwoma płaszczyznami pomiarowymi,
- b) Oddział w Legnicy:
 - Renault Master (nr rej. DW 9G523) z zabudową biurową, wyposażony w dwie wagi SAW 10C/III,
 - Renault Master (nr rej. DW 3T210) z zabudową biurową, wyposażony w dwie wagi SAW 10C/III,
 - Ford Mondeo (nr rej. DW 1T441), wyposażony w wagę PW 10 z dwoma płaszczyznami pomiarowymi,
- c) Oddział w Jeleniej Górze:
 - Renault Master (nr rej. DW 140TN) z zabudową biurową, wyposażony w dwie wagi SAW 10C/III,
 - Renault Master (nr rej. DW 7AW52) z zabudową biurową, wyposażony w dwie wagi SAW 10C/III,
- d) Oddział w Kłodzku
 - Renault Master (nr rej. DW 9G524) z zabudową biurową, wyposażony w dwie wagi SAW 10C/III.

Podczas kontroli masy i nacisków osi pojazdów wykorzystywane były systemy (oprogramowanie) informatyczne dostarczone przez producenta wag.

(akta kontroli str. 161-193)

1.5. Na terenie miasta Wrocławia usytuowanych było w sumie dziewięć miejsc kontroli wykorzystywanych do przeprowadzania kontroli masy i nacisków osi pojazdów. Lokalizacja i charakterystyka tych punktów kontroli przedstawiała się następująco:

- a) ul. Średzka – miejsce kontroli nr 01PK-92/wp, droga krajowa nr 94, wjazdowa i wyjazdowa, nawierzchnia z betonu cementowego, wyposażona w doły fundamentowe, dla wagi statycznej,
- b) ul. Tyska – miejsce kontroli nr 01PK-93/wp, droga gminna, wjazdowa i wyjazdowa, nawierzchnia z betonu cementowego, wyposażona w doły fundamentowe, dla wagi statycznej,
- c) ul. Karkonoska – miejsce kontroli nr 01PK-25/wp, droga krajowa nr 8, wjazdowa, nawierzchnia z betonu asfaltowego, wyposażona w doły fundamentowe od dnia 7 kwietnia 2020 r., dla wagi statycznej,
- d) ul. Wilanowska – miejsce kontroli nr 01PK-64/wp, droga gminna, wjazdowa, nawierzchnia z betonu asfaltowego, dla wagi statycznej,
- e) ul. Żmigrodzka – miejsce kontroli nr 01PK-91/wp, droga krajowa nr 5, wjazdowa, nawierzchnia z betonu asfaltowego, dla wagi statycznej,
- f) łącznik ulic Tynieckiej i Kwiatkowskiego – miejsce kontroli nr 01PK-90/wp nawierzchnia z betonu asfaltowego, droga gminna, wjazdowa i wyjazdowa, dla wagi statycznej,
- g) ul. Długa²⁷ – miejsce kontroli nr 01PK-89/wp, droga gminna, wjazdowa i wyjazdowa, nawierzchnia z betonu asfaltowego, wyposażona w doły fundamentowe, dla wagi statycznej,
- h) ul. Ślężna – miejsce kontroli nr 01PK-26/wp, droga krajowa nr 8, wjazdowa i wyjazdowa, nawierzchnia z betonu asfaltowego, dla wagi statycznej,
- i) al. Kaczorowskiego²⁸ – miejsce kontroli nr 01PK-48/wp, droga krajowa nr 94, wjazdowa, nawierzchnia z betonu asfaltowego, wyposażona w doły fundamentowe, dla wagi statycznej.

Zgodnie z § 3 pkt 25 zarządzenia Nr 28/2014 GITD, dziewięć zlokalizowanych we Wrocławiu punktów kontroli, tj. posiadających swój numer miejsc kontroli, znajdowało się w wykazie miejsc kontrolnych zatwierdzonym przez Wojewódzkiego Inspektora. WITD opracowało szczegółową charakterystykę każdego z punktów kontroli na terenie miasta Wrocławia, zawierającą zagadnienia wynikające ze wzoru stanowiącego załącznik nr 3 do zarządzenia nr 28/2014 GITD. Przedmiotową charakterystykę WITD przekazało drogą elektroniczną do GITD.

Według Wojewódzkiego Inspektora liczba zlokalizowanych na terenie miasta Wrocławia punktów kontroli pojazdów była wystarczająca, biorąc pod uwagę ich rozmieszczenie i wielkość miasta. Wyposażenie pięciu miejsc kontroli w doły fundamentowe pozwalało na ważenie pojazdów bez stosowania mat wyrównujących, co znacznie przyspieszało proces przygotowania do ważenia i zapewniało, że zespoły pojazdów i pojazdy członowe zgodnie z przepisami pozostawały podczas całego procesu ważenia w jednej płaszczyźnie.

(akta kontroli str. 182-187, 194-212, 297-317)

1.6. Wagi preselekcyjne zostały usytuowane na głównych ciągach komunikacyjnych miasta Wrocławia, tj. na najbardziej obciążonych ruchem drogach krajowych nr 5, 8 i 94 (po stronie wjazdu do miasta Wrocławia) w pięciu lokalizacjach:

- 1) al. Jana III Sobieskiego (od maja 2007 r.) – po stronie wjazdu do miasta,
- 2) al. Karkonoska (od maja 2007 r.) – po stronie wjazdu do miasta,
- 3) ul. Żmigrodzka (od lipca 2009 r.) – po stronie wjazdu do miasta,
- 4) ul. Średzka (od lipca 2009 r.) – po stronie wjazdu do miasta,
- 5) ul. Opolska (od lipca 2009 r.) – po stronie wjazdu do miasta i wyjazdu z miasta.

²⁷ Miejsce kontroli zlokalizowane na terenie ZDiUM.

²⁸ Miejsce przekazane do użytkowania w lutym 2020 r.

Funkcjonujący w mieście Wrocławiu system preselekcyjnego ważenia pojazdów składał się z:

- płyt (pomostów wagowych) wbudowanych w nawierzchnię jezdni, przy których pomocy następuje wstępny pomiar całkowitej masy, jak i poszczególnych osi przejeżdżającego pojazdu,
- kamer umieszczonych nad pasem ruchu, rejestrujących zdjęcie pojazdu i jego tablicy rejestracyjnej (dane o pojeździe i wstępnych pomiarach przesyłane są do serwera bazy danych w ZDiUM),
- tablic świetlnych zamontowanych nad jezdnią, a za miejscem usytuowania pomostów wagowych, wyświetlających informację o zważonym pojeździe.

Za miejscami preselekcyjnego ważenia pojazdów (w kierunku wjazdu do miasta) zlokalizowano miejsca kontroli prowadzonej z wykorzystaniem legalizowanych wag do pomiaru masy pojazdów.

Inspektorzy WITD dysponowali możliwością bezpośredniego dostępu do danych z systemu preselekcji w czasie rzeczywistym.

Według Wojewódzkiego Inspektora w przypadku zarejestrowania przez stacje preselekcyjną pojazdu przeciążonego, zespół kontrolny WITD jest w stanie szybko dokonać jego zatrzymania do kontroli, przy czym sam proces ważenia pojazdu znajdującego się w ruchu z użyciem preselekcyjnego systemu jest wyłącznie orientacyjny, obarczony wysokim błędem uzyskanych wyników ważenia, nie dając przez to możliwości sporządzenia stosownej dokumentacji pokontrolnej w oparciu o uzyskane wyniki ważenia. Wojewódzki Inspektor wskazał również, że kontrola poprzedzona przejazdem przez system preselekcyjny wymaga ponownego ważenia na wyznaczonym do tego miejscu z użyciem wag posiadających stosowną legalizację. Zauważył także, że nie bez znaczenia pozostaje skuteczne omijanie przez kierowców pojazdów ciężarowych lokalizacji preselekcyjnych systemów ważenia pojazdów, szczególnie w momencie prowadzenia w ich pobliżu kontroli, co wymaga typowania i zatrzymania dynamicznego na alternatywnych drogach i ulicach miasta Wrocławia. Wojewódzki Inspektor stwierdził ponadto, że wieloletnia praktyka w zakresie typowania pojazdów do ważenia pokazała, że najskuteczniejszym narzędziem w walce z degradacją dróg jest zatrzymywanie pojazdów w sposób dynamiczny. Pojazdy ciężarowe, które poruszają się po Wrocławiu to przede wszystkim te, którymi odbywa się transport z przeznaczeniem rozładunku bądź załadunku na terenie miasta. Wstępna kontrola skrzyni ładunkowej oraz dokumentów transportowych po zatrzymaniu pojazdu pozwala, zdaniem Wojewódzkiego Inspektora, na szybką weryfikację konieczności przeprowadzenia ważenia i skutkuje typowaniem do kontroli pojazdów, co do których istnieje podejrzenie, że naruszają przepisy w zakresie dopuszczalnej masy i nacisków na osie. W okresie wiosennym i letnim inspektorzy wykorzystują do typowania pojazdów ciężarowych także dwa motocykle służbowe – jednakże w takim przypadku są wyłączeni z dokumentowania czynności kontrolnych. Innym sposobem jest wykorzystanie dwuosobowej załogi w nieoznakowanym pojeździe uprzywilejowanym WITD, jednakże takie działania wymagają zaangażowania czterech inspektorów (dwóch w pojeździe służbowym na punkcie kontrolnym i dwóch w pojeździe nieoznakowanym). Podsumowując, Wojewódzki Inspektor zauważył, że w chwili obecnej nie znajduje uzasadnienia większa liczba wag preselekcyjnych we Wrocławiu.

(akta kontroli str. 182-187, 213-214)

1.7. Liczba inspektorów transportu drogowego zatrudnionych w WITD, wykonujących działania kontrolne na drodze lub w przedsiębiorstwie, oraz pełniących funkcje kierownika Wydziału Inspekcji i jego oddziałów terenowych, przedstawiała się następująco:

- a) na dzień 31 grudnia 2018 r. – ogółem 30 inspektorów, z tego 14 w Oddziale we Wrocławiu (w tym 12 wykonujących zadania na drodze lub w przedsiębiorstwie), pięciu w Oddziale w Legnicy (w tym czterech wykonujących zadania na drodze lub w przedsiębiorstwie), sześciu w Oddziale w Jeleniej Górze (w tym pięciu wykonujących zadania na drodze lub w przedsiębiorstwie), pięciu w Oddziale w Kłodzku (w tym czterech wykonujących zadania na drodze lub w przedsiębiorstwie);
- b) na dzień 31 grudnia 2019 r. – ogółem 29 inspektorów, z tego 13 w Oddziale we Wrocławiu, pięciu w Oddziale w Legnicy (w tym czterech wykonujących zadania na drodze lub w przedsiębiorstwie), sześciu w Oddziale w Jeleniej Górze (w tym pięciu wykonujących zadania na drodze lub w przedsiębiorstwie), pięciu w Oddziale w Kłodzku (w tym czterech wykonujących zadania na drodze lub w przedsiębiorstwie);
- c) na dzień 31 marca 2020 r. – ogółem 29 inspektorów, z tego 13 w Oddziale we Wrocławiu (w tym 11 wykonujących zadania na drodze lub w przedsiębiorstwie), pięciu w Oddziale w Legnicy (w tym czterech wykonujących zadania na drodze lub w przedsiębiorstwie), sześciu w Oddziale w Jeleniej Górze (w tym pięciu wykonujących zadania na drodze lub w przedsiębiorstwie), pięciu w Oddziale w Kłodzku (w tym czterech wykonujących zadania na drodze lub w przedsiębiorstwie).

Przesyłając do Biura Nadzoru Inspekcyjnego GITD propozycje do RPK na rok 2020 Wojewódzki Inspektor przekazał jednocześnie informację o stanie etatowym Wydziału Inspekcji na dzień 1 listopada 2019 r. w której wskazano, że:

- a) WITD przyznano w sumie 32 etaty inspektorskie,
- b) obsadzonych było 29 etatów inspektorskich,
- c) wakaty obejmowały trzy etaty inspektorskie,
- d) oprócz 29 osób zatrudnionych na etatach inspektorskich uprawnienia w tym zakresie posiadał także Wojewódzki Inspektor i pracownik Wydziału Prawnego.

O problemach kadrowych Wojewódzki Inspektor informował również Wojewodę Dolnośląskiego. I tak m.in., pismem z dnia 23 kwietnia 2020 r., przedkładając informację z działalności WITD za I kwartał 2020 r. wskazał, że:

- od października 2017 r. sześciu inspektorów transportu drogowego rozwiązało umowy o pracę podając jako powód m.in. niskie wynagrodzenie na zajmowanym stanowisku;
- od dnia 1 sierpnia 2019 r. zatrudniono jednego inspektora transportu drogowego, natomiast nabór na trzy stanowiska aplikanta (stanowisko przygotowujące do pracy na stanowisku inspektorskim) zakończył się brakiem zatrudnienia kandydata;
- Wojewódzki Inspektor sukcesywnie, w ramach posiadanych środków finansowych (m.in. ze środków przeznaczonych na uzupełnienie wakatów) zwiększał wynagrodzenia pracowników WITD.

Zatrudnieni w WITD inspektorzy transportu drogowego uczestniczyli w następujących szkoleniach z zakresu kontroli masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów oraz obsługi Centralnej Ewidencji Naruszeń (CEN):

- a) w roku 2018:
 - szkoleniem z zakresu obsługi wag SAW objęto 13 inspektorów, w tym pięciu z Oddziału we Wrocławiu,
 - szkoleniem z zasad ważenia pojazdów na wagach SAW III objęto 28 inspektorów, w tym 14 z Oddziału we Wrocławiu,
 - w warsztatach z zakresu ważenia dynamicznego pojazdów ciężarowych oraz manipulacji w systemach SCR wziął udział jeden inspektor z Oddziału we Wrocławiu,

- szkoleniem doszkalcającym z zakresu zezwoleń w międzynarodowym przewozie rzeczy oraz kontroli i procedury ważenia objęto pięciu inspektorów z Oddziału we Wrocławiu;
- b) w roku 2019:
- szkoleniem CEN objęto czterech inspektorów, w tym jednego z Oddziału we Wrocławiu.

Według stanu na koniec okresu objętego kontrolą staż pracy 29 inspektorów transportu drogowego WITD (z tego 13 zatrudnionych we Wrocławiu) – wynosił:

- a) 9-10 lat dla dwóch inspektorów, w tym w Oddziale we Wrocławiu dla jednego inspektora,
- b) 11-15 lat dla ośmiu inspektorów, w tym w Oddziale we Wrocławiu dla czterech inspektorów,
- c) 16-20 lat dla siedmiu inspektorów, w tym w Oddziale we Wrocławiu dla dwóch inspektorów,
- d) 21-25 lat dla sześciu inspektorów, w tym w Oddziale we Wrocławiu dla trzech inspektorów,
- e) 26-30 lat dla trzech inspektorów, w tym w Oddziale we Wrocławiu dla jednego inspektora,
- f) powyżej 30 lat dla trzech inspektorów, w tym w Oddziale we Wrocławiu dla dwóch inspektorów.

Każdy z inspektorów transportu drogowego zatrudnionych w WITD posiadał uprawnienia wynikające ze złożonego z wynikiem pozytywnym egzaminu kwalifikacyjnego, o którym mowa w art. 76 ust. 1 pkt 6 *utd*. Z posiadania uprawnień inspektora transportu drogowego wynikało uprawnienie do wykonywania kontroli związanych z ważeniem pojazdów.

Zatrudnieni w WITD inspektorzy transportu drogowego realizowali zarówno kontrole drogowe, jak i kontrole w przedsiębiorstwie. Kontrolującego wyznaczał Naczelnik Wydziału Inspekcji lub kierownik oddziału terenowego. W WITD, poza inspektorami transportu drogowego, nie zatrudniono dodatkowych pracowników do prowadzenia spraw związanych z wydawaniem decyzji administracyjnych, będących wynikiem przeprowadzonych kontroli.

W WITD nie utworzono stałych zespołów kontrolnych do przeprowadzania kontroli w zakresie nacisków i mas całkowitych pojazdów. W nawiązaniu do powyższego Naczelnik Wydziału Inspekcji wskazał m.in., że:

- a) nadrzędną przyczyną nie wyznaczenia stałych zespołów kontrolnych do przeprowadzania kontroli w zakresie nacisków osi i mas całkowitych pojazdów w WITD Wrocław jest niski stan zatrudnienia inspektorów w powiązaniu z realizacją ramowego planu kontroli i zadań wynikających z *utd*;
- b) wyznaczenie stałych zespołów w zakresie przeprowadzania kontroli nacisków osi i mas całkowitych pojazdów spowodowałoby niewykorzystanie całego potencjału wiedzy jakim dysponują inspektorzy w innych obszarach kontroli drogowej, a pozostali inspektorzy nie mieliby z kolei okazji doskonalić się w zakresie kontroli wymiarów nacisków osi i mas całkowitych pojazdów;
- c) istotną przeszkodą w tworzeniu zespołów jest prowadzenie wielu działań akcyjnych, wymagających zaangażowania znacznej liczby inspektorów;
- d) fakt prowadzenia postępowań administracyjnych przez inspektorów od momentu kontroli do momentu wydania decyzji związanych z przekroczeniem dopuszczalnych parametrów normatywności pojazdów, wymaga organizacji dni biurowych z wyłączeniem aktywności kontrolnej na drodze;
- e) zmiana składów kontrolnych jest ważnym czynnikiem przeciwdziałania korupcji.

Według Wojewódzkiego Inspektora liczba inspektorów transportu drogowego jest niewystarczająca do skutecznego wykonywania kontroli masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów w mieście Wrocławiu. Dodał, że wielość zadań kontrolnych wynikających z ramowego planu kontroli, przepisów *utd*, ustaw wiążących czy potrzeb społecznych powoduje konieczność desygnowania do realizacji tych zadań inspektorów transportu drogowego w różnych dyslokacjach często w tym samym czasie. Stanowisko pracy inspektora transportu drogowego stanowi połączenie pracy urzędniczej, członka korpusu służby cywilnej, czyli pracy administracyjno-biurowej, pracy kierowcy kierującego pojazdem, samochodem lub motocyklem, wykonującego zadania również w ruchu uprzywilejowanym oraz służby mundurowej – pracy funkcjonariusza publicznego posługującego się bronią palną oraz innymi środkami przymusu bezpośredniego. Zatem – zdaniem Wojewódzkiego Inspektora – charakter pracy inspektora transportu drogowego jest tożsamy ze służbą pełnioną przez funkcjonariuszy Policji i Krajowej Administracji Skarbowej. Inspekcja Transportu Drogowego jest formacją uzbrojoną, umundurowaną i korzystającą z pojazdów uprzywilejowanych, a zatem zaopatrzoną w prerogatywy i atrybuty charakterystyczne dla służb mundurowych. Ponadto Wojewódzki Inspektor wskazał, że podniesienie rangi pracy inspektorów do służby mundurowej wpłynęłoby na możliwość elastycznego planowania ich pracy (służby), co w konsekwencji podniosłoby poziom bezpieczeństwa i ochrony dróg, między innymi we Wrocławiu.

Poza etatami inspektorów transportu drogowego w WITD obsadzonych było:

- a) na koniec 2018 r. w sumie 15,25 etatów, z czego w przypadku: Wydziału Administracyjno-Technicznego – pięć etatów, Wydziału Finansowo-Księgowego i Wydziału Prawnego – po trzy etaty, pozostałych w Wydziale Inspekcji – dwa etaty, Wojewódzkiego Inspektora i samodzielnego stanowiska ds. kadr – po jednym etacie, stanowiska ds. BHP – 0,25 etatu;
- b) na koniec 2019 r. i I kwartału 2020 r. w sumie 15,75 etatów, z czego w przypadku: Wydziału Administracyjno-Technicznego – pięć etatów, Wydziału Finansowo-Księgowego i Wydziału Prawnego – po trzy etaty, pozostałych w Wydziale Inspekcji – dwa i pół etatu, Wojewódzkiego Inspektora i samodzielnego stanowiska ds. kadr – po jednym etacie, stanowiska ds. BHP – 0,25 etatu.

(akta kontroli str. 182-187, 215-229)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

WITD był przygotowany pod względem organizacyjnym do realizacji zadań związanych z kontrolą masy, nacisków osi oraz wymiarów pojazdów. Zadania z tego zakresu zostały przypisane w regulaminie organizacyjnym WITD właściwym komórkom organizacyjnym. Mimo, że nie opracowano dodatkowych, wewnętrznych procedur prowadzenia takich kontroli, ich wykonywanie było możliwe w pełnym zakresie w oparciu o szczegółowe przepisy zarządzenia nr 28/2014 GITD. Realizację obowiązków WITD umożliwiał również posiadany sprzęt, w szczególności wagi z aktualną legalizacją oraz odpowiednia liczba pojazdów służbowych, a także bezpośredni dostęp do dziewięciu miejsc kontroli zlokalizowanych na obszarze miasta Wrocławia. Zatrudnieni w WITD inspektorzy transportu drogowego należeli do pracowników o niskiej fluktuacji, dysponujących odpowiednimi uprawnieniami i objętych specjalistycznymi szkoleniami z zakresu kontroli pojazdów. Niemniej ich liczba nie odpowiadała planowanej etatyzacji i nie była wystarczająca do skutecznego wykonywania wielości zadań kontrolnych wynikających z RPK czy istniejących potrzeb, tj. do prowadzenia systematycznych i zintensyfikowanych kontroli mas i nacisków osi pojazdów ciężarowych w wyznaczonych punktach, w tym do realizacji ciągłych kontroli w mieście Wrocławiu. Nie podjęto przy tym działań

zmierzających do uwzględnienia w RPK kontroli masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów na terenie miasta Wrocławia, ograniczając się w propozycjach do tego dokumentu do postulatów ustalenia liczby kontroli proporcjonalnie do istniejącego stanu etatowego czy do ograniczenia liczby kontroli związanych z ważeniem pojazdów. Zapewniono przy tym dostęp inspektorom transportu drogowego do danych z systemu preselekcji wagowej pojazdów, którego punkty pomiarowe zlokalizowano w granicach administracyjnych miasta Wrocławia.

OBSZAR

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

Opis stanu faktycznego

2.1. Z zaplanowanych w RPK na lata 2018-2019 kontroli drogowych ogółem oraz kontroli masy, nacisków i wymiarów pojazdów – zrealizowano:

- a) w 2018 r. – 10 881 kontroli drogowych pojazdów ogółem, co stanowiło 97,81% planu, oraz 1 675 kontroli masy, nacisków i wymiarów pojazdów, stanowiące 125,46% planu na ten rok, z tego 1 327 pojazdów o dmc do 3,5 t i 348 pojazdów o dmc powyżej 3,5 t;
- b) w 2019 r. – 11 835 kontroli drogowych pojazdów ogółem, co stanowiło 113,99% planu, oraz 1 983 kontroli masy, nacisków i wymiarów pojazdów, stanowiące 159,15% planu na ten rok, z tego 1 346 pojazdów o dmc do 3,5 t i 637 pojazdów o dmc powyżej 3,5 t.

W 2018 r. wskaźnik skuteczności kontroli wagowych przeprowadzonych przez WITD wynosił:

- a) 3,88% (liczony jako liczba wydanych decyzji administracyjnych do całkowitej liczby przeprowadzonych kontroli masy, nacisków i wymiarów),
- b) 43,72% (liczony jako liczba mandatów wystawionych na kierujących do całkowitej liczby przeprowadzonych kontroli masy, nacisków i wymiarów),
- c) 55,64% (liczony jako suma wydanych decyzji administracyjnych i mandatów wystawionych na kierujących do całkowitej liczby przeprowadzonych kontroli masy, nacisków i wymiarów).

W 2019 r. wskaźnik skuteczności kontroli wagowych przeprowadzonych przez WITD wynosił:

- a) 2,98% (liczony jako liczba wydanych decyzji administracyjnych do całkowitej liczby przeprowadzonych kontroli masy, nacisków i wymiarów),
- b) 54,71% (liczony jako liczba mandatów wystawionych na kierujących do całkowitej liczby przeprowadzonych kontroli masy, nacisków i wymiarów),
- c) 57,69% (liczony jako suma wydanych decyzji administracyjnych i mandatów wystawionych na kierujących do całkowitej liczby przeprowadzonych kontroli masy, nacisków i wymiarów).

(akta kontroli str. 76-98, 230-231, 235)

2.2. W wyniku kontroli masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów, przeprowadzonych na terenie województwa dolnośląskiego, WITD wydał następujące liczby decyzji administracyjnych dotyczących pojazdów przeciążonych o dmc powyżej 3,5 t:

- w 2018 r. – 65, w tym 30 (46,15%) dotyczyło pojazdów poruszających się w mieście Wrocławiu,
- w 2019 r. – 59, w tym 21 (35,59%) dotyczyło pojazdów poruszających się w mieście Wrocławiu,
- w I kw. 2020 r. – 18, w tym 13 (72,22%) dotyczyło pojazdów poruszających się w mieście Wrocławiu.

Spośród 65 decyzji administracyjnych wydanych w 2018 r., 55 dotyczyło kontroli WITD przeprowadzonych w 2018 r. Spośród 59 decyzji administracyjnych wydanych w 2019 r., 56 dotyczyło kontroli WITD przeprowadzonych w tym samym roku. Spośród 18 decyzji administracyjnych wydanych w I kwartale 2020 r., 11 dotyczyło kontroli WITD przeprowadzonych w tym samym okresie.

W wyniku kontroli masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów przeprowadzonych na terenie województwa dolnośląskiego, WITD wystawił następujące liczby mandatów dotyczących pojazdów przeciążonych o dmc do 3,5 t:

- w 2018 r. – 867, w tym 535 (61,70%) dotyczyło pojazdów poruszających się w mieście Wrocławiu,
- w 2019 r. – 1 085, w tym 683 (62,94%) dotyczyło pojazdów poruszających się w mieście Wrocławiu,
- w I kw. 2020 r. – 144, w tym 85 (59,03%) dotyczyło pojazdów poruszających się w mieście Wrocławiu.

(akta kontroli str. 235-240)

2.3. W okresie objętym kontrolą łączna wysokość kar wynikających z decyzji administracyjnych wydanych przez WITD z tytułu przejazdu pojazdów przeciążonych poruszających się w mieście Wrocławiu wyniosła 141 000,00 zł, z czego 79 500,00 zł w roku 2018, 44 000,00 zł w roku 2019 i 17 500,00 zł w I kwartale 2020 r.

Od decyzji administracyjnych wydanych przez WITD w okresie objętym kontrolą za przejazd pojazdami przeciążonymi w mieście Wrocławiu złożono w sumie 11 odwołań²⁹, z tego:

- a) od pięciu decyzji z 2018 r., których rozstrzygnięcie zostało przez GITD utrzymane, a złożona w dwóch przypadkach skarga do sądu administracyjnego została oddalona;
- b) od czterech decyzji z 2019 r., które:
 - w dwóch przypadkach zostały w całości uchylone, a postępowanie organu I instancji umorzone w związku z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE) w sprawie C-127/17, stwierdzającym, że obowiązujący w Polsce system udzielania zezwoleń na przejazd pojazdów o nacisku osi do 11,5 t jest sprzeczny z przepisami dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r.,
 - w jednym przypadku rozstrzygnięcie WITD zostało przez GITD utrzymane, a skarga do sądu administracyjnego nie została złożona,
 - w jednym przypadku organ II instancji nie wydał dotychczas rozstrzygnięcia,
- c) od dwóch decyzji z I kwartału 2020 r., w przypadku których organ II instancji nie wydał dotychczas rozstrzygnięcia.

Przyczyną odwołań od decyzji administracyjnych WITD wydanych w związku z kontrolami mas i nacisków osi pojazdów, był np.:

- zarzut braku zastosowania art. 43 ust. 2 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. *Prawo przewozowe*³⁰ oraz naruszenie art. 140aa ust. 4 pkt 1 z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym*, gdyż strona dochowała należytej staranności w realizacji czynności związanych z przejazdem oraz nie miała wpływu na powstanie naruszenia (dotyczy decyzji nr WITD.DI.W.0152.I0032/1/18 z dnia 9 marca 2018 r., utrzymanej przez sąd administracyjny);

²⁹ Dotyczy decyzji: nr WITD.DI.W.0152.I0032/1/18 z 9 marca 2018 r., nr W.10064/4/18 z 3 kwietnia 2018 r., nr WITD.DI.W.0152.I0032/6/18 z 17 kwietnia 2018 r., nr W.10064/7/18 z 28 czerwca 2018 r., nr WITD.DI.W.0152.I0032/9/18 z 8 września 2018 r., nr WITD.DI.W.0152.I0032/1/19 z 18 stycznia 2019 r., nr WITD.DI.W.0152.I0032/2/19 z 18 marca 2019 r., nr WITD.DI.W.0152.I0032/3/19 z 16 czerwca 2019 r., nr I0066/6/19/W z 16 grudnia 2019 r., nr I0059/1/20 z 7 stycznia 2020 r., nr I0059/3/20/W z 14 lutego 2020 r.

³⁰ Dz.U. z 2020 r. poz. 8.

- zarzut naruszenia art. 140aa ust. 1 ww. ustawy, poprzez jego zastosowanie w sytuacji, gdy do naruszenia przepisów nie doszło, oraz naruszenia art. 140 aa ust 4 pkt 1 i 2 tej samej ustawy, poprzez jego niezastosowanie w sytuacji, gdy zachodziły przesłanki do umorzenia postępowania, gdyż skarżący dochował należytej staranności w realizacji czynności związanych z przejazdem i nie miał wpływu na powstanie naruszenia (dotyczy utrzymanej przez GITD decyzji nr WITD.DI.W.0152.I0032/9/18 z dnia 8 września 2018 r.);
- zarzut naruszenia prawa materialnego, tj. art. 6 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego*³¹ (dalej: „kpa”), w związku z art. 7 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej³², przez ich niezastosowanie oraz domaganie się zweryfikowania rozstrzygnięcia o wskazania TSUE zawarte w wyroku z dnia 21 marca 2019 r. w sprawie o sygnaturze C-127/17 (dotyczy uchylonej decyzji nr WITD.DI.W.0152.I0032/2/19 z dnia 18 marca 2019 r.);
- zarzut naruszenia przepisu art. 7 w zw. z art. 70 w zw. z art. 80 kpa, poprzez brak wyczerpującego zebrania i rozpatrzenia materiału dowodowego oraz brak dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego sprawy, a także naruszenia art. 140aa ust. 1-3, art. 140ab ust. 1 pkt 3 lit. a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym*, poprzez ich zastosowanie, podczas gdy przy prawidłowym ustaleniu stanu faktycznego nie wystąpiły przesłanki skutkujące odpowiedzialnością strony, gdyż nie dokonano w sposób prawidłowy pomiaru wagi kontrolowanego pojazdu (dotyczy decyzji nr I0066/6/19/W z dnia 16 grudnia 2019 r., w przypadku której organ II instancji nie wydał jeszcze rozstrzygnięcia);
- zarzut, że kontrola masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów została wykonana za pomocą wagi SAW 10C/III służącej do pomiarów statycznych, z której wynik budzi wątpliwości co do rzetelności, stanowiąc tylko przybliżoną kalkulację (dotyczy decyzji nr I0059/1/20 z dnia 7 stycznia 2020 r., w przypadku której organ II instancji nie wydał jeszcze rozstrzygnięcia).

Wysokość zaległości w zapłacie kar pieniężnych nałożonych w związku z przejazdami pojazdów przeciążonych w mieście Wrocławiu była następująca:

- a) dla kar nałożonych w 2018 r. stan zaległości na koniec tego roku wynosił 64 500 zł, a na dzień 20 maja 2020 r. – 58 252,48 zł,
- b) dla kar nałożonych w 2019 r. stan zaległości na koniec tego roku wynosił 24 500 zł, a na dzień 20 maja 2020 r. – 21 035,67 zł,
- c) dla kar nałożonych w I kwartale 2020 r. stan zaległości na koniec tego okresu i na dzień 20 maja 2020 r. wynosił 500 zł.

Zatrudniony w Wydziale Finansowo-Księgowym WITD referent prawny ds. windykacji wyjaśniła, że na wysokość należności pieniężnych z tytułu kar nałożonych decyzjami administracyjnymi Wojewódzkiego Inspektora wpływ mają przede wszystkim odwołania od decyzji, które opóźniają termin wymagalności, jak również skargi do sądu administracyjnego, których rozpatrzenie trwa od kilku miesięcy do roku. Ponadto informacja z GITD o zakończeniu postępowania przed sądem administracyjnym wpływa po około dwóch, trzech miesiącach od wydania orzeczenia. Referent prawny ds. windykacji wskazała również, że czynnikiem opóźniającym podjęcie czynności przedegzekucyjnych i wszczęcie postępowania egzekucyjnego jest wnioskowanie zobowiązanych o ulgi w spłacie w trybie art. 189k kpa. Natomiast upomnienia i tytuły wykonawcze są – według wyjaśniającej – sporządzane w terminach przewidzianych przepisami prawa i przekazywane do naczelników właściwych urzędów skarbowych wraz z wnioskiem o wszczęcie egzekucji. Mimo że organy te podejmują działania zmierzające do wyegzekwowania należności (czynności egzekucyjne oraz środki egzekucyjne), to w szeregu

³¹ Dz.U. z 2020 r. poz. 256, ze zm.

³² Dz.U. z 1997 r. Nr 78 poz. 483, ze zm.

przypadkach zastosowanie środka egzekucyjnego nie przynosi natychmiastowych efektów.

Badanie decyzji administracyjnych WITD wydanych w związku z kontrolami mas i nacisków osi pojazdów przeprowadzono na próbie siedmiu z nich (trzech z 2018 r.³³, trzech z 2019 r.³⁴ i jednej z I kwartału 2020 r.³⁵). Badanie to wykazało, że zawierały one elementy składowe określone w art. 107 § 1 *kpa* (w tym: oznaczenie organu administracji publicznej, datę wydania, oznaczenie strony, powołanie podstawy prawnej, rozstrzygnięcie, uzasadnienie faktyczne i prawne, pouczenia, podpis), a także, że związane z nimi postępowania prowadzono zgodnie z przepisami ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o *postępowaniu egzekucyjnym w administracji*³⁶.

W okresie objętym kontrolą łączna wysokość mandatów nałożonych przez WITD z tytułu przejazdu pojazdów przeciążonych w mieście Wrocławiu wyniosła 219 320,00 zł, z czego 92 800,00 zł w roku 2018, 110 070,00 zł w roku 2019 i 16 450,00 zł w I kwartale 2020 r.

(akta kontroli str. 235, 241-245, 318-380)

2.4. Plany kontroli inspektorów WITD przygotowywane były na kolejne, dwutygodniowe okresy i odrębnie dla każdego z oddziałów terenowych Wydziału Inspekcji, z wyszczególnieniem m.in. daty prowadzenia kontroli, godzin pracy, numeru służbowego inspektora, kodu miejsca kontroli, zakresu kontroli, numeru i kierownika zespołu kontrolnego, numeru rejestracyjnego lub kodu pojazdu, czy zadań doraźnych. Plany kontroli odpowiadały swym zakresem obowiązującym Kierunkom działania WITD.

Odnosząc się do przebiegu planowania kontroli Wojewódzki Inspektor stwierdził m.in., że ze względu na zbyt małą liczbę zatrudnionych inspektorów co do zasady planowana jest praca w systemie 2-zmianowym (w godz. 06:00-14:00 oraz 14:00-22:00) i w ograniczonym zakresie w dni ustawowo wolne od pracy, zazwyczaj w soboty – głównie z uwagi na zmniejszony ruch pojazdów ciężarowych, wynikający z odbierania przez kierowców odpoczynków tygodniowych. Dodał, że WITD nie określił zasady doboru miejsc do patrolowania lub kontrolowania, a zadania w poszczególnych dyslokacjach wykonywane są w oparciu o natężenie ruchu pojazdów ciężarowych, zarówno w ruchu krajowym, jak i międzynarodowym. Patrolowanie poszczególnych dróg czy ulic na terenie Wrocławia ukierunkowane jest na ich ochronę przed degradacją, a szczególnie tych na których dopuszczony jest najniższy nacisk na oś.

Naczelnik Wydziału Inspekcji wskazał natomiast, że planowanie kontroli przebiegało przy uwzględnieniu realizacji ramowego planu kontroli. Dodał, że WITD nie określił zasad doboru miejsc do kontrolowania lub patrolowania, a dobór poszczególnych dróg czy ulic na terenie Wrocławia pozostawia się członkom zespołu kontrolującego, jednakże zazwyczaj odbywa się on z uwzględnieniem miejsc prowadzenia inwestycji budowlanych, szczególnie będących na etapie wykonywania prac ziemnych. Patrolowaniem i kontrolą obejmowane są również miejsca, które społeczeństwo wskazuje jako potencjalne miejsca powstawania naruszeń z powodu: przekraczania dopuszczalnej masy pojazdu, wjazdu na ulicę ograniczoną tonażowo stosownym znakiem drogowym, uciążliwości przewozów, braku zabezpieczenia przewożonych

³³ Nr WITD.DI.W.0152.I0064/3/18 z 7 marca 2018 r., nr WITD.DI.W.0152.I0032/6/18 z 17 kwietnia 2018 r., nr WITD.DI.W.0152.I0032/9/18 z 8 września 2018 r.

³⁴ Nr WITD.DI.W.0152.I0064/5/19 z 20 maja 2019 r., nr WITD.DI.W.0152.I0066/3/19 z 14 października 2019 r., nr WITD.DI.W.0152.I0064/9/19 z 29 listopada 2019 r.

³⁵ Nr WITD.DI.W.0152.I0028/1/20 z 8 lutego 2020 r.

³⁶ Dz.U. z 2019 r. poz. 1438, ze zm.

ładunków. Naczelnik Wydziału nadmienił, że głównym czynnikiem doboru punktów do prowadzenia czynności ważenia pojazdów było zaopatrzenie stanowiska w doły fundamentowe, umożliwiające kontrolę pojazdów o praktycznie dowolnej długości. W przypadku natomiast zadań doraźnych związanych z realizacją skarg dotyczących potencjalnych nieprawidłowości przy wykonywaniu przejazdów pojazdami nienormatywnymi, dobór stanowisk do ważenia pojazdów determinowany był jego odległością od prawdopodobnego miejsca przejazdu przedmiotowego pojazdu.

Na podstawie analizy siedmiu wybranych losowo planów kontroli inspektorów WITD (trzech z 2018 r.³⁷, trzech z 2019 r.³⁸ i jednego z I kwartału 2020 r.³⁹) ustalono, że:

- a) w każdym z tych planów uwzględniono kontrole masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów na terenie miasta Wrocławia, przeprowadzane w zespołach obejmujących dwóch inspektorów transportu drogowego, w tym także kontrole realizowane wspólnie z przedstawicielami jednostki organizacyjnej zarządcy dróg, tj. ZDiUM,
- b) zapisy tych planów nie wskazywały na wykorzystanie do ich przygotowania danych z systemu preselekcji wagowej,
- c) kontrole masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów na terenie miasta Wrocławia nie miały charakteru ciągłego, a planowane były przy wykorzystaniu dwóch zespołów, jednego prowadzącego kontrolę w formie stacjonarnej i dysponującego wagą, oraz drugiego prowadzącego w formie dynamicznej i dysponującego pojazdem nieoznakowanym lub motocyklem,
- d) kontrole masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów nie były planowane w godzinach nocnych i w dni wolne od pracy.

Naczelnik Wydziału Inspekcji wyjaśnił m.in., że nieplanowanie kontroli masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów w godzinach nocnych i w dni wolne od pracy wynika z faktu, że większość pojazdów nienormatywnych poruszających się po Wrocławiu stanowią pojazdy obsługujące inwestycje budowlane (np. wywrotki i betoniarki), które prowadzone są do godzin popołudniowych w dni powszednie. Dodał, że kontrole podejmowane w godzinach pomiędzy 14⁰⁰ a 22⁰⁰ wykazywały się bardzo niską skutecznością, a najbardziej efektywnymi są kontrole pojazdów prowadzone w godzinach porannych i w dni powszednie. Naczelnik Wydziału Inspekcji wskazał również, że reagując na wnioski strony społecznej, urzędów czy instytucji WITD podejmuje także interwencje w godzinach popołudniowych i nocnych oraz w dni ustawowo wolne od pracy.

(akta kontroli str. 37-75, 182-187, 221-227 i 246-296)

2.5. W granicach administracyjnych miasta Wrocławia inspektorzy transportu drogowego WITD wykonali następującą liczbę kontroli masy, nacisków i wymiarów pojazdów:

- a) w 2018 r. – 642 kontrole (z tego 204 dotyczyło pojazdów o dmc do 3,5 t a 438 pojazdów o dmc powyżej 3,5 t), które stanowiły 38,33% kontroli tego rodzaju przeprowadzonych na obszarze województwa dolnośląskiego;
- b) w 2019 r. – 793 kontrole (z tego 281 dotyczyło pojazdów o dmc do 3,5 t a 512 pojazdów o dmc powyżej 3,5 t), które stanowiły 39,99% kontroli tego rodzaju przeprowadzonych na obszarze województwa dolnośląskiego;
- c) w I kwartale 2020 r. – 220 kontroli (z tego 157 dotyczyło pojazdów o dmc do 3,5 t a 63 pojazdów o dmc powyżej 3,5 t), które stanowiły 58,98% kontroli tego rodzaju przeprowadzonych na obszarze województwa dolnośląskiego.

³⁷ Na okres: od 1 do 15 marca 2018 r., od 1 do 15 czerwca 2019 r., od 1 do 15 września 2018 r.

³⁸ Na okres: od 16 do 30 marca 2019 r., od 16 do 30 czerwca 2019 r., od 16 do 30 września 2019 r.

³⁹ Na okres od 16 do 30 marca 2020 r.

Z przeprowadzonych na obszarze miasta Wrocławia w latach 2018-2019 i w I kwartale 2020 r. kontroli masy, nacisków i wymiarów pojazdów, wszystkie zostały wykonane w dni robocze, żadna nie została wykonana w dni wolne od pracy, w godzinach od 16⁰⁰ do 8⁰⁰, czy z wykorzystaniem wskazań preselekcyjnego systemu do ważenia pojazdów. Kontrole nie były przeprowadzane w ramach tzw. „akcji” ważeńiowych.

Przyczyny nieprzeprowadzania na terenie miasta Wrocławia kontroli masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów w dni wolne od pracy oraz w godzinach 16⁰⁰-8⁰⁰ zostały omówione powyżej, w punkcie 2.5 niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

W latach 2018-2019 i w I kwartale 2019 r. WITD do przeprowadzania w obrębie miasta Wrocławia kontroli masy, nacisków osi oraz wymiarów pojazdów wykorzystywał wszystkie istniejące punkty kontroli, to jest w sumie dziewięć miejsc kontroli służących pomiarom nacisków osi pojazdu i wyznaczaniu poprzez ich zsumowanie rzeczywistej masy całkowitej tego pojazdu. Według stanu na dzień 3 czerwca 2020 r. pięć miejsc kontroli, tj. przy ul. Średzkiej, Tyskiej, Karkonoskiej, Długiej i al. Kaczorowskiego posiadało instalację w postaci dołów fundamentowych, przeznaczonych na umieszczenie wag przenośnych w taki sposób, aby w czasie ważenia powierzchnia płyt ważących znajdowała się na poziomie nawierzchni, co umożliwiało ważenie pojazdów o dowolnej długości bez stosowania mat wyrównujących. Podczas ważenia pojazdów w punktach kontroli wykorzystywane były przenośne wagi do pomiarów statycznych SAW 10C/III i PW-10.

Zgodnie z art. 80 ust. 3b *utd* inspektorzy transportu drogowego WITD dysponowali dostępem do CEN, a w przypadku niestabilności łącz internetowych korzystali z niego w trybie *off line*.

(akta kontroli str. 221- 227, 230-234)

2.6. WITD współpracował ze ZDiUM przy przeprowadzaniu na terenie miasta Wrocławia kontroli masy, nacisków osi oraz wymiarów pojazdów. W sytuacji braków kadrowych w grupie inspektorów transportu drogowego i wiążącą się z tym potrzebą zoptymalizowania organizacji kontroli, szczególnie w zakresie skrócenia czasu jej trwania, pracownikom ZDiUM powierzano część czynności, tak poprzedzających właściwą kontrolą (np. w zakresie przygotowania urządzeń do ważenia), jak i dokonywanie samych pomiarów w obecności inspektora transportu drogowego. Zakres współpracy ze ZDiUM obejmował również bieżące uzgadnianie kontroli i pomoc w typowaniu miejsc z których ściągano przeciążone pojazdy do punktów ważenia (miejsc kontroli). Według Naczelnika Wydziału Inspekcji rezultatem współpracy WITD ze ZDiUM było zwiększenie liczby skutecznych kontroli masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów.

Współpraca WITD z jednostką organizacyjną zarządcy dróg, tj. ze ZDiUM nie miała sformalizowanego charakteru, odzwierciedlonego np. postanowieniami umów lub porozumień, dotyczącymi np. wykorzystania systemu preselekcji, czy zasad wspólnego przeprowadzania kontroli masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów.

W okresie objętym kontrolą WITD nie współpracował z Policją przy realizacji, prowadzonych w granicach administracyjnych miasta Wrocławia, kontrolach masy, nacisków osi oraz wymiarów pojazdów, w szczególności w zakresie typowania pojazdów do kontroli.

(akta kontroli str. 221-227)

Stwierdzona
nieprawidłowość

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

OCENA CZĄSTKOWA

W latach 2018-2019 i w I kwartale 2019 r. WITD zapewniła realizację założeń RPK w zakresie kontroli masy i nacisków osi, a także planów kontroli WITD, uwzględniających m.in. obowiązujące Kierunki działania WITD, czy natężenie i strukturę ruchu na poszczególnych odcinkach dróg. Liczba przeprowadzonych na obszarze województwa dolnośląskiego kontroli masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów stanowiła bowiem 125,5% ich planu na 2018 r. i 159,2% planu na 2019 r. Wysoka była przy tym skuteczność tych kontroli, wynosząca odpowiednio 55,6% i 57,7%, biorąc pod uwagę do jest ustalenia sumę wydanych decyzji administracyjnych i wystawionych mandatów karnych. W kontekście przeciwdziałania przedwczesnej degradacji dróg, powodowanej przez ruch przeciążonych pojazdów ciężarowych, zauważenia wymaga znaczący wśród ogółu przeprowadzonych kontroli masy, nacisków i wymiarów pojazdów, bo wynoszący 38,3% w 2018 r., 40,0% w 2019 r. i 59,0% w I kwartale 2019 r., udział takich kontroli zorganizowanych w granicach administracyjnych miasta Wrocławia. Pozytywny wydźwięk ma również przeprowadzanie przez WITD na terenie miasta Wrocławia kontroli mas nacisków osi, zarówno dla pojazdów dostawczych o dmc do 3,5 t, jak i pojazdów o dmc powyżej 3,5 t. WITD podejmował również prawidłowe działania zmierzające do wyegzekwowania kar wynikających z decyzji administracyjnych wydanych za przejazd pojazdami przeciążonymi w mieście Wrocławiu. Występowanie zaległości nie było związane z zaniedbaniami po stronie WITD. Współpraca WITD z ZDiUM, tj. podmiotem biorącym czynny udział we wspólnych kontrolach masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów, nie została sformalizowana, niemniej miała charakter bieżący i elastyczny, oparty na możliwościach uzgadniania terminu kontroli prowadzonych we Wrocławiu, oraz pomocy w typowaniu miejsc pojawiania się pojazdów przeciążonych.

IV. Uwagi i wnioski

Uwagi i wnioski

W związku z niestwierdzeniem nieprawidłowości Najwyższa Izba Kontroli odstępuje od formułowania uwag i wniosków.

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 we Wrocławiu. 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.

Wrocław, czerwca 2020 r.

Kontroler:
Ziemowit Florkowski
Doradca ekonomiczny

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura we Wrocławiu
p.o. Dyrektor
Marcin Kaliński

.....
podpis

.....
podpis