



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Zielonej Górze

LZG – 4101-009-01/2014
P/14/006

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Zielonej Górze
ul. Podgórna 9a, 65-213 Zielona Góra
T +48 68 410 66 00, F +48 68 410 66 39
lzg@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/14/006 – Wykonywanie wybranych zadań przez Inspekcję Transportu Drogowego z uwzględnieniem funkcjonowania Centralnej Ewidencji Naruszeń
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Zielonej Górze
Kontrolerzy:	Dariusz Obierzyński - główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 90738 z dnia 12 czerwca 2014 r.; Andrzej Misa - specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 91608 z dnia 18 sierpnia 2014 r.; Norbert Serafin - doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr 90748 z dnia 23 lipca 2014 r. (dowód: akta kontroli str. 2-3, 3A-3B, 3C-3D)
Jednostka kontrolowana	Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Gorzowie Wielkopolskim (dalej jako <i>WITD</i> lub <i>Inspektorat</i>)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Bogusław Bielawski - Lubuski Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego. (dowód: akta kontroli str. 1)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Uzasadnienie oceny ogólnej

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości,¹ wykonywanie wybranych zadań przez Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Gorzowie Wlkp.

WITD było przygotowane organizacyjnie i kadrowo do prowadzenia kontroli ważeńiowych. Wytypowano zespoły ważeńiowe, a główny nacisk położono na kontrole przy wykorzystaniu jedynej w województwie lubuskim wagi preselekcyjnej.

W ocenie NIK, przy uwzględnieniu przyszłego uruchomienia preselekcji na autostradzie A2 oraz oddania do użytkowania miejsc obsługi podróżnych oraz punktów kontroli przy drodze ekspresowej S3, ilość posiadanych wag oraz liczba inspektorów prowadzących kontrole ważeńiowe, będą niewystarczające by zapewnić ochronę dróg przed degradacją powodowaną przez nadmiernie przeciążone pojazdy.

W dyspozycji WITD w okresie objętym kontrolą łącznie było 16 wag stacjonarnych, przystosowanych do dokonywania pomiarów w temperaturach ujemnych, spośród których 7 posiadało legalizację i były użytkowane. Inspektorat dysponował łącznie 22 miejscami do przeprowadzania kontroli ważeńiowych, ale jak wykazała kontrola dwa punkty nie były odpowiednio oświetlone, przez co nie zapewniały możliwości prowadzenia kontroli w porze nocnej.

Jako niewystarczające należy uznać działania WITD w zakresie kontroli ważeńiowych dokonywanych na autostradzie A2. W okresie od stycznia 2012 r. do końca czerwca 2014 r. przeprowadzono łącznie tylko 9 kontroli, w tym żadnej w 2012 r. i 2014 r. Świadczy to o zaniechaniu prowadzenia kontroli na przystosowanych, gotowych do użytkowania,

¹ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

właściwie oznakowanych i oświetlonych punktach zlokalizowanych na czterech miejscach obsługi podróżnych.

Z 22 ważeńiowych punktów kontrolnych, w 7 przypadkach brak było legalizacji miejsca kontroli, a jak wykazały oględziny miejsca te potencjalnie mogłyby być wykorzystywane do dokonywania kontroli, z uwagi na istniejący tam ruch pojazdów ciężarowych.

Analiza rozmieszczenia ważeńiowych punktów kontrolnych na drogach na terenie województwa lubuskiego wykazała, że punkty te można w łatwy sposób ominąć innymi drogami. Ustalono, iż drogami alternatywnymi przemieszczał się ruch pojazdów ciężarowych, podczas gdy w pobliżu punktów ważeńiowych ruch ciężarowy był sporadyczny.

Kontrole ważeńiowe w głównym stopniu oparte były na jedynym w województwie lubuskim funkcjonującym systemie preselekcyjnego ważenia pojazdów, który w ocenie NIK, jak również inspektorów WITD – pomimo jego licznych wad - jest skutecznym narzędziem do prowadzenia kontroli pomiarowych oraz eliminowania z dróg pojazdów przekraczających dopuszczalne parametry, w tym głównie dopuszczalne masy, naciski na osie oraz wysokość. Kontrole te dokonywane były przede wszystkim w dni robocze, na pierwszej lub drugiej zmianie.

Jak wykazała analiza odczytów z preselekcji, system ten jest nieprecyzyjny, gdyż zawyża masy całkowite pojazdów, wskazuje inne pomiary z preselekcji i podczas ważenia, a podczas omijania przez pojazdy wagi lub w czasie zmiany prędkości pojazdu na badanym odcinku, zaniża lub zawyża wartości. Bardzo słaba jest jakość zdjęć w porze nocnej lub podczas opadów deszczu, co uniemożliwia lub utrudnia identyfikację właściwego pojazdu. Najwyższa Izba Kontroli dostrzega potrzebę podjęcia działań, które skutkowałyby poprawą funkcjonowania systemu preselekcji przeciążonych pojazdów.

Protokoły z kontroli drogowych wygenerowane przez pracowników WITD za pomocą programu System Teleinformatyczny Centralna Ewidencja Naruszeń (dalej jako CEN) zawierały wszystkie elementy wymagane przepisami ustawy o transporcie drogowym. Pracownicy Inspektoratu posiadali stosowne upoważnienia do korzystania z CEN.

Inspektorzy transportu drogowego realizujący kontrole na drodze w zasadzie nie korzystają z systemu CEN w trybie *online*. Spowodowane jest to zakłóceniami w funkcjonowaniu systemu informatycznego polegającymi między innymi na niemożności nawiązania połączenia w trybie *online*, a w efekcie braku możliwości pracy z bazą CEPIK, zerwaniami połączeń, w wyniku których następuje utrata wszystkich wprowadzonych do systemu danych i konieczność ponownego ich wprowadzania, długotrwałością poszczególnych procesów w trybie *online*. System CEN nie działa płynnie także w siedzibie kontrolowanej jednostki, o czym świadczą problemy z synchronizacją danych pomiędzy bazami lokalnymi (CEN *offline*) a centralną (CEN *online*). Taki stan rzeczy znalazł potwierdzenie w wynikach anonimowego badania ankietowego przeprowadzonego wśród pracowników Inspektoratu.

WITD rzetelnie nadzorował i koordynował działalność oddziałów Wydziału Inspekcji.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Przygotowanie organizacyjne i kadrowe do prowadzenia kontroli ważeńiowych

Opis stanu faktycznego

Według stanu na 30.06.2014 r. WITD zatrudniał łącznie 41 osób, w tym 28 inspektorów, którym ustalono zakresy czynności oraz wystawiono upoważnienia do przetwarzania danych osobowych w Centralnej Ewidencji Naruszeń.

Na przełomie 2013 r. i 2014 r. wyznaczono dwa zespoły (łącznie 4 inspektorów) do przeprowadzania kontroli ważeńiowych. Każdy z inspektorów posiadał staż pracy większy niż dwa lata, a w ich zakresach obowiązków wpisano zadania z zakresu pomiaru pojazdów.

(dowód: akta kontroli str. 4, 26-28, 31-32, 47-50, 66-72, 84-90, 165-168, 196-197)

Według stanu na 30.06.2014 r. były trzy nieobsadzone stanowiska inspektorów. WITD zgłaszała potrzeby w tym zakresie do Głównego Inspektora Transportu Drogowego (GITD).

(dowód: akta kontroli str. 165-168)

Zdaniem Lubuskiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego Bogusława Bielawskiego liczba 4 inspektorów ukierunkowanych głównie na kontrole *ważeniowe*, jak również liczba posiadanych wag przenośnych i punktów kontrolnych jest obecnie wystarczająca, aby w pełni realizować założenia zawarte w ramowym planie kontroli (RPK).

Ponadto Bogusław Bielawski wyjaśnił, iż *ogólna liczba kontroli, która wynika z RPK jest uzależniona od liczby etatów poszczególnych WITD, więc zwiększenie etatów nie wpłynie bezpośrednio na zwiększenie ilości kontroli ważeniowych, bowiem w ślad za zwiększeniem stanu zatrudnienia inspektorów zwiększy się ogólna liczba skontrolowanych pojazdów, a tym samym innych kontroli specjalistycznych ADR (przewóz towarów niebezpiecznych), przewozu zwierząt, odpadów, przewozu osób, kontroli taksówek, przewozu ATP (przewóz szybko psujących się towarów żywnościowych), nie wspominając o obowiązku kontroli w siedzibach przedsiębiorstw, co corocznie wymaga zaangażowania większej liczby inspektorów.*

(dowód: akta kontroli str. 131-135)

Stosownie do obowiązku wynikającego z art. 76 ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym², inspektorzy WITD brali udział, co najmniej raz w roku, w szkoleniu organizowanym przez GITD w celu podniesienia poziomu wiedzy fachowej.

Po 2010 r. brak było szkoleń w zakresie nowowprowadzonych funkcji w CEN. Inspektorzy WITD w Gorzowie Wlkp., w okresie objętym kontrolą, nie uczestniczyli w szkoleniach związanych z obsługą i wykorzystaniem CEN. Ostatnie szkolenie z CEN odbyło się 11.12.2009 r.; w szkoleniu udział wzięło dwóch pracowników.

We wrześniu 2013 r. przeprowadzono jedynie konsultacje na temat działania programu CEN, gdzie zgromadzeni inspektorzy przekazali organizatorom swoje uwagi i propozycje.

Z oświadczenia Pawła Lebedzia, kierownika Oddziału Wydziału Inspekcji, wynika m.in., że podczas spotkania przedstawiono zebranym działanie nowej wersji systemu CEN, która była w fazie testowania. Przebieg odbytego spotkania w Warszawie przekazano pracownikom. Szkolenia nie przeprowadzono z uwagi na brak jakichkolwiek materiałów.

WITD zgłaszał w 2011 r. i 2013 r. do GITD swoje potrzeby w zakresie przeprowadzenia szkoleń, odnośnie obsługi programu wspomagającego CEN, ustawy o drogach publicznych, przewozu ADR, pojazdów nienormatywnych. Zgłaszane potrzeby szkoleniowe zostały zrealizowane, za wyjątkiem dodatkowego szkolenia w zakresie wykorzystania CEN.

(dowód: akta kontroli str. 165-168, 642)

Z wyjaśnień LWITD B. Bielawskiego wynika, że w WITD w Gorzowie Wlkp. osobą wyspecjalizowaną w kontrolach *ważeniowych* jest młodszy specjalista transportu drogowego Tomasz Czapczyński. Pracownik ten w październiku 2012 r. zorganizował szkolenie dla inspektorów WITD z zakresu przepisów dotyczących przejazdu pojazdów nienormatywnych.

Ponadto B. Bielawski wyjaśnił, że każdy aplikant transportu drogowego podczas odbywania praktyk zapoznaje się z obsługą CEN. Nie jest możliwe wykonywanie codziennej pracy przez inspektorów bez znajomości obsługi i wykorzystania aplikacji CEN. Inspektorzy zgłaszają corocznie potrzeby szkoleniowe do GITD, które służą do opracowania bloków tematycznych. Zdaniem B. Bielawskiego kadra kierownicza posiada niezbędną wiedzę z korzystania z przedmiotowej aplikacji, którą dzieli się, jeżeli inspektor zgłosi taką potrzebę.

(dowód: akta kontroli str. 131-135)

Ustalone
nieprawidłowości

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

² Dz. U. z 2013 r., poz. 1414 ze zm.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie przygotowanie organizacyjne i kadrowe kontrolowanej jednostki do prowadzenia kontroli ważeńiowych.

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

Opis stanu
faktycznego

2.1. W dyspozycji WITD w okresie objętym kontrolą było łącznie 16 wag stacjonarnych, z których wszystkie przystosowane były do dokonywania pomiarów w temperaturach ujemnych³. Aktualnie WITD korzysta z 7 zalegalizowanych wag (3,5 kompletu).

W przypadku 3 wag (nr seryjne 854277, 854299 i 854279) brak było legalizacji od 1.08.2012 r. do 24.10.2012 r., a w przypadku 9 wag data ważności świadectwa legalizacji⁴ zakończyła się 31.12.2005 r., 31.03.2011 r. i 31.05.2011 r. Na wagach bez legalizacji nie dokonywano kontroli ważeńiowych.

Zgodnie z zakresem czynności operatora maszyn cyfrowych WITD Wiesława Hejduka, jest on odpowiedzialny za opiekę nad sprzętem (wagi), a także za dokumentację związaną z urządzeniami pomiarowymi (świadectwa legalizacji urządzeń pomiarowych), przygotowaniem i utrzymaniem punktów kontrolnych, dopilnowaniem terminów legalizacji miejsc przeznaczonych do kontroli masy, nacisków na osie i wymiarów pojazdów.

Obowiązek dokonywania kontroli przyrządów pomiarowych oraz okresy legalizacji wynikają z rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 7 stycznia 2008 r. w sprawie prawnej kontroli metrologicznej przyrządów pomiarowych⁵ (zał. Nr 6), a obowiązek dokonywania legalizacji ponownej wag nieautomatycznych z rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 27 grudnia 2007 r. w sprawie rodzajów przyrządów pomiarowych podlegających prawnej kontroli metrologicznej oraz zakresu tej kontroli⁶.

(dowód: akta kontroli str. 105, 106-128, 129-130, 139-140, 255-260)

Wiesław Hejduk wyjaśnił, że *dwie z tych wag (SAW 10A) nie nadają się do użytkowania, z powodu małej płyty najazdowej. Wagi LP 600 – w przypadku jednej wagi, uszkodzony jest układ scalony (koszt około 3 tys. zł plus legalizacja), a w przypadku trzech pozostałych nie można ważyć dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu. W przypadku wag SAW 10 C jedna jest niesprawna z uwagi na uszkodzony układ elektroniczny, a dwie pozostałe są przestarzałe w użytkowaniu z uwagi na zasilanie na baterie „paluszki”, które szybko się wyczerpują. Ponadto wagi LP 600 są wyższe o 3 mm od pozostałych wag i wykraczają poza wysokość rynny do ważenia na punkcie pomiarowym. Brak legalizacji wag (nr seryjne 854277, 854299 i 854279) wynika z procedury oraz konieczności uzyskania zatwierdzenia wagi do legalizacji od Zarządu Dróg Wojewódzkich, który te wagi użyczył. Każdorazowo telefonicznie ustalam z Dyrektorem ZDW zgodę na legalizację wagi i zapłatę za legalizację. Wyjaśniam, że część wag nie nadaje się do użytkowania z powodu uszkodzenia lub przestarzałej konstrukcji. Są one na stanie w naszej ewidencji, ale z nich nie korzystamy. Brak legalizacji 3 wag wynika z faktu posiadania łącznie 7 urządzeń, i stosowania ich zamiennie. W związku z tym, że do ważenia wytypowano dwa zespoły (4 osoby), to jeden komplet wag na zespół jest wystarczający.*

(dowód: akta kontroli str. 261-263)

Z wyjaśnień LWITD Bogusława Bielawskiego wynika m.in., że liczba 4 inspektorów ukierunkowanych głównie na kontrole ważeńiowe, jak również liczba posiadanych wag przenośnych i punktów kontrolnych jest wystarczająca, aby w pełni realizować założenia zawarte w ramowym planie kontroli.

(dowód: akta kontroli str. 131-135)

³ Wagi mogą pracować w zakresie następujących temperatur: wagi przenośne LP 600 od -10° ÷ +40° oraz wagi przenośne SAW 10A, SAW 10C i SAW 10C / II od - 10° ÷ +50°.

⁴ 5 wag jest sprawnych, a 4 wagi są niesprawne.

⁵ Dz. U. z 2008 r. Nr 5, poz. 29 ze zm.

⁶ Dz. U. z 2014 r., poz. 1066.

2.2. Inspektorat w okresie objętym kontrolą dysponował łącznie 22 miejscami do przeprowadzania kontroli, w tym na autostradzie - 4, drogach krajowych - 5, drogach wojewódzkich - 6, drogach powiatowych - 7.

Spośród 22 ww. punktów kontrolnych, 7 nie posiadało legalizacji:

- a) DK 3 Trzebiszewo – legalizacja była od 2.12.2013 r. do 2.06.2014 r.,
- b) DK 3 Nietoperek,
- c) DK 31 Górzycza - Kostrzyn,
- d) DW 288 Lubiatów – legalizacja była od 14.01.2014 r. do 13.07.2014 r.,
- e) DP 1213F Skoki,
- f) DP 1406F Wojcieszycze,
- g) DP 1375F Sokółsko - Bobrówko – legalizacja była od 3.09.2013 r. do 2.03.2014 r.

Natomiast w przypadku kolejnych 2 punktów kontrolnych okres legalizacji upłynie we wrześniu 2014 r.:

- a) DP 1256F - Lubin – legalizacja do 17.09.2014 r.,
- b) DP 1278 F - Miechów – legalizacja do 17.09.2014 r.

Legalizacja miejsc, na których odbywa się kontrola nacisków osi oraz masy całkowitej przeprowadzana jest przez zarządców dróg (m.in. poprzez sprawdzanie pochylenia podłużnego i poprzecznego w obszarze ważenia), po uprzednim sformułowaniu takiej potrzeby przez WITD; punkty ważeniowe legalizowane są w okresach półrocznych.

Tylko w 2014 r. przedłożono WITD⁷ protokoły z pomiaru pochylenia terenu na stanowisku ważenia pojazdów na drogach np. DK 92 km 60+260, DK 92 km 62+151 do 62+269, DK 29 - Sądów, DP 1254F - Gajec.

(dowód: akta kontroli str. 169-170, 193-197, 255-260, 264-267, 270)

Ogłędzinami objęto dwa punkty ważeniowe, bez legalizacji, zlokalizowane na DK 3 i jeden punkt ważeniowy bez legalizacji na DP 1213F – Skoki.

W ww. przypadkach stwierdzono przejazdy pojazdów ciężarowych w bezpośrednim sąsiedztwie tych punktów. I tak:

- DK 3 Trzebiszewo - podczas pobytu na punkcie stwierdzono przejazd 4 pojazdów ciężarowych;
- DK 3 Nietoperek - podczas pobytu na punkcie nie stwierdzono ruchu pojazdów ciężarowych, natomiast w trakcie dojazdu na i z punktu stwierdzono ruch trzech pojazdów ciężarowych i autobusu.

Ww. punkty mogą być omińnięte drogą S3 na odcinku Świebodzin ↔ Gorzów Wlkp.

Ruch pojazdów ciężarowych na DK 3 częściowo przejęty został przez oddaną do użytkowania drogę S3. Mimo tego, na drodze DK 3 kierunek Skwierzyna ↔ Międzyrzecz zaobserwowano przejazdy pojazdów ciężarowych w ilości 11 szt., przez okres ok. 30 minut.

- DP 1213F – Skoki. Podczas pobytu na punkcie (godz. 9⁵⁷ do 10¹⁵) stwierdzono przejazd ciągnika siodłowego, natomiast w trakcie dojazdu na i z punktu stwierdzono ruch trzech pojazdów ciężarowych.

Z uwagi na brak legalizacji ww. punkty nie są wykorzystywane do kontroli, pomimo stwierdzonego ruchu pojazdów ciężarowych.

(dowód: akta kontroli str. 618-623)

Wiesław Hejduk wyjaśnił m.in., że w przypadku DK 3 Trzebiszewo, z uwagi na mój pobyt w szpitalu, zaniechano legalizacji punktu (...) w momencie oddania do użytkowania drogi S3, droga krajowa DK 3 wraz z punktem ważeniowym (Trzebiszewo) oddana została innemu zarządcy drogi. W przypadku DK nr 31 Górzycza – Kostrzyn i DK nr 3 Nietoperek

⁷ Protokoły przedłożone przez zarządców dróg: geodetów i osób przeprowadzających pomiar - w zakresie pomiaru pochylenia terenu na stanowisku ważenia pojazdów. Protokoły wskazywały na położenie punktu pomiarowego (miejscowość, nr drogi, kilometr, dopuszczalny nacisk, rodzaj i numer przyrządu pomiarowego, datę pomiaru) oraz dopuszczalne i pomierzone spadki podłużne i poprzeczne.

punkty te są niedopuszczone do ważenia z uwagi na przekroczenie dopuszczalnych spadków podłużnych i poprzecznych. Punkty te nie nadają się do ważenia i wymagają remontów. W przypadku pozostałych punktów, brak legalizacji niektórych punktów ważeńiowych wynika z braku kontroli WITD w tych miejscach.

(dowód: akta kontroli str. 139-140, 261-263)

2.3. Na terenie województwa lubuskiego umiejscowiona jest na drodze krajowej nr 92 (Wilkowo - Mostki) jedna waga preselekcyjna, która działa od przełomu kwietnia/maja 2012r.

Drugi punkt z ważeniem preselekcyjnym planowany jest do uruchomienia (w listopadzie 2014 r.) na autostradzie A2 - w km 3+500 (strona prawa) i km 8+050 (strona lewa).

Pomimo starań podejmowanych przez WITD w latach 2009-2012 oraz akceptacji ze strony WITD lokalizacji punktów kontrolnych, do dnia zakończenia kontroli NIK nie uruchomiono wraz ze zmianą w organizacji ruchu⁸ wag preselekcyjnych na drodze ekspresowej nr S3⁹ oraz autostradzie A2¹⁰.

W ocenie WITD liczba posiadanych wag i kompletów wag jest wystarczająca do skutecznego wykonywania kontroli ważeńiowych, jednak liczba miejsc do przeprowadzania kontroli jest niewystarczająca.

WITD uważa, że liczba wag preselekcyjnych na terenie województwa lubuskiego jest niewystarczająca do skutecznego wykonywania kontroli ważeńiowych. Zdaniem WITD wagi preselekcyjne powinny zostać zainstalowane na drodze S3 i autostradzie A2.

Zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych¹¹, do zarządcy drogi należy m.in. przeciwdziałanie niszczeniu dróg przez ich użytkowników (art. 20 pkt 12 udp) oraz budowa, przebudowa, remont i utrzymanie miejsc wykonywania kontroli ruchu i transportu drogowego, przeznaczonych w szczególności do ważenia pojazdów (art. 20a pkt 2 udp).

Z przeprowadzonych oględzin (2.07.2014 r.) miejsca przeznaczonego do ważenia preselekcyjnego wynika:

- 1) DK 92 w m. Wilkowo – w odległości około 1-2 km od bramownicy, w pobliżu której zamontowano system ważenia preselekcyjnego w nawierzchni drogi oraz urządzenia w zakresie pomiarów pojazdów, usytuowano dwie zatoki z nawierzchnią z kostki polbruk oraz asfaltową. Na terenie zatok wyodrębniono miejsca na wagi. Teren jest bez oświetlenia. W momencie oględzin dokonywana była kontrola dwóch pojazdów (lawety). W dniu oględzin nie działał system preselekcji.
- 2) Drugie miejsce przeznaczone do pomiarów z wykorzystaniem wagi preselekcyjnej planowane jest do uruchomienia po jednej i drugiej stronie w odległości około 8 km od granicy z Niemcami, na autostradzie A2¹². W dniu oględzin w jezdni zamontowane były na jednym pasie (w kierunku do granicy) czujniki ruchu pojazdów w zakresie natężenia ruchu. Nie stwierdzono prowadzenia robót drogowo-budowlanych odnośnie montażu wag preselekcyjnych oraz bramownic pomiarowych.

(dowód: akta kontroli str. 141-152, 198-199, 205-208, 210-211, 255-260, 647-649)

Z wyjaśnień Bogusława Bielawskiego LWITD wynika, że obecnie liczba 4 inspektorów ukierunkowanych głównie na kontrole *ważeńiowe*, jak również liczba posiadanych wag przenośnych i punktów kontrolnych jest wystarczająca, aby w pełni realizować założenia zawarte w RPK. WITD w Gorzowie Wlkp. wielokrotnie zgłaszał potrzebę budowy punktów do ważenia pojazdów GDDKiA Oddział w Zielonej Górze. Wyjaśnił również, że ukierunkowanie kontroli na wykorzystywanie preselekcyjnego systemu ważenia pojazdów jest działaniem zamierzonym, podyktowanym dużą efektywnością i skutecznością kontroli.

⁸ Np. ograniczenie prędkości dla pojazdów, w tym dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 T, wprowadzenie zakazu wyprzedzania dokonywanego za pomocą tablic z komunikatami o zmiennej treści.

⁹ Na długości 263,659 km łącznie z drugą jezdnią.

¹⁰ Na długości 185,066 km łącznie z drugą jezdnią (w obu kierunkach).

¹¹ Dz. U. z 2013 r., poz. 260 ze zm.

¹² W km 3+500 (strona prawa) i km 8+050 (strona lewa).

W ocenie WITD w Gorzowie Wlkp. ważenie pojazdów powinno opierać się głównie na preselekcyjnych systemach ważenia pojazdów, zlokalizowanych na głównych drogach naszego województwa, oraz kontrolach na drogach niższych kategorii, zaplanowanych w oparciu o własne analizy oraz pozyskane od zarządców dróg informacje o występujących nieprawidłowościach.

(dowód: akta kontroli str. 131-135, 360-363)

Z uzyskanej informacji od Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Zielonej Górze wynika m.in., że zgodnie z poczynionymi ustaleniami z WITD w latach 2009-2012 na drodze ekspresowej S3 zaplanowano budowę wag preselekcyjnych ze stanowiskami do kontroli i ważenia pojazdów na miejscach obsługi podróżnych (MOPach). Ponieważ ogłaszane dotychczas przetargi nie doprowadziły do zawarcia umów, do dnia dzisiejszego MOP-y nie zostały wybudowane. Po wybudowaniu stanowisk na MOP-ach będzie możliwa realizacja zadania polegająca na wprowadzeniu systemu preselekcji wagowej.

Odnosnie autostrady A2, z posiadanych przez Oddział informacji wynika, że planowana budowa powyższego systemu preselekcyjnego jest na etapie uzgadniania dokumentacji projektowej, a termin realizacji zadania zaplanowano na IV kwartał 2014 r. Stanowiska do kontroli i ważenia są już wybudowane.

(dowód: akta kontroli str. 234-237)

Z informacji przekazanej przez Autostrady Wielkopolskiej II SA wynika ponadto, że na zarządzanym przez AW II SA odcinku autostrady A2 wybudowano łącznie 4 stanowiska kontrolne przeznaczone do ważenia pojazdów (MOP Sosna w km 5+000, kierunek Świecko-Warszawa, MOP Rogoziniec w km 85+000, kierunek Świecko-Warszawa, MOP Chociszewo w km 85+000, kierunek Warszawa-Świecko, MOP Gnilec w km 5+000, kierunek Warszawa-Świecko). Zgodnie z postanowieniami Umowy o Budowę i Eksploatację (UBE) odcinka II Autostrady Płatnej A2 zainstalowano system służący do pomiaru i przetwarzania danych o ruchu w celach statystycznych, na który składają się 3 stacje pomiaru ruchu oraz 1 stacja ważenia pojazdów w ruchu. Umowa UBE nie przewidywała zainstalowania wag do preselekcyjnego ważenia pojazdów, stąd taki system nie został wykonany.

Autostrada Wielkopolska II ponadto poinformowała, że w dniu 8 lipca 2013 r. zawarty został pomiędzy Ministrem Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej a AW II SA aneks nr 8, na mocy którego spółka zobowiązała się do wykonania preselekcyjnego systemu ważenia pojazdów w ruchu. Aktualnie trwa uzgadnianie dokumentacji technicznej systemu. Całość zadania ma być ukończona na przełomie października i listopada 2014 r.

(dowód: akta kontroli str. 238-240)

2.4. Stanowiska do kontroli i ważenia nie posiadają dostatecznego oświetlenia oraz dostępu do zasilania elektrycznego o napięciu 230V.

Pod względem technicznym punkty kontrolne poddane oględzinom były w dobrym stanie.

Budowa, przebudowa, remont i utrzymanie miejsc do kontroli ważeniowych należy do obowiązków zarządców dróg krajowych i wojewódzkich, tj. GDDKiA oraz zarządów województw.

W przypadku odcinka drogi po starym przebiegu DK29 w m. Połupin (działka ewidencyjna nr 66), GDDKiA odmówiła dostępu wyposażenia miejsca do ważenia pojazdów w zasilanie elektryczne o napięciu 230V¹³. Dostęp taki według WITD konieczny jest w związku z wykorzystywaniem przez inspektorów ITD sprzętu zasilanego prądem elektrycznym o takim napięciu.

Powodem odmowy przez GDDKiA wyposażenia miejsca do ważenia był brak uzasadnienia dla wprowadzonego zasilania. Zdaniem GDDKiA Inspekcja na etapie projektowania dokumentacji nie określiła do jakich celów ma służyć wspomniane zasilanie. Jak stwierdziła GDDKiA, wagi wykorzystywane przez ITD do ważenia pojazdów nie wymagają takiego

¹³ Pismo GDDKiA-O/ZG-P2-mm-411D_{DK32/p}/5.3.1/2013 z 29.04.2013 r.

zasilania (zasilane są prądem stałym, baterie, akumulatory). Ponadto – zdaniem GDDKiA – pojazdy przeznaczone do kontroli wyposażone są w agregaty prądotwórcze.

(dowód: akta kontroli str. 141-152, 157-158, 201-204, 234-237, 255-260)

Z informacji uzyskanych od zarządców dróg (4 starostwa powiatowe i ZDW) wynika m.in., że wybudowane miejsca do ważenia są w dobrym stanie technicznym i nie wymagają remontów ani przebudowy.

(dowód: akta kontroli, str. 241-254)

2.5. WITD nie zgłaszała do GITD potrzeb w zakresie uzupełnienia posiadanego sprzętu do kontroli ważeń, w tym wag preselekcyjnych. Jak również nie zgłaszano potrzeby w zakresie wyznaczenia i organizacji nowych miejsc do przeprowadzania kontroli ważeń. WITD konsultowała z jednostkami samorządu terytorialnego rozmieszczenie miejsc do przeprowadzania kontroli ważeń.

(dowód: akta kontroli, str. 255-260)

Z informacji uzyskanych od zarządców dróg (4 starostwa powiatowe i ZDW) wynika m.in., że w przypadku 3 starostw powiatowych prowadzone były pisemne lub telefoniczne konsultacje odnośnie rozmieszczenia lub prowadzenia kontroli ważeń.

Natomiast w przypadku pozostałych jednostek WITD nie konsultował i nie konsultuje z zarządcą drogi rozmieszczenia lub prowadzenia kontroli ważeń. Z informacji otrzymanej od jednego z zarządców drogi wynika, że do 31.12.2013 r. wzmożone kontrole odbywały się na jego wniosek i na odcinkach przezeń wskazanych, jednak działania te miały charakter incydentalny.

(dowód: akta kontroli, str. 241-254)

W celu zwiększenia ilości punktów do ważenia prowadzona była w latach 2010-2014 pomiędzy WITD a GDDKiA korespondencja odnośnie pozyskania i zabezpieczenia środków finansowych w zakresie sporządzenia dokumentacji technicznej i realizacji inwestycji w zakresie:

- a) utworzenia punktów ważenia preselekcyjnego pojazdów na:
 - S3 MOP Trzebiszewo (2 pasy ruchu, kierunek Gorzów Wlkp. – Świebodzin),
 - S3 MOP Nowy Świat (2 pasy ruchu, kierunek Zielona Góra – Sulechów).
- b) budowy zatok do ważenia i kontroli pojazdów ciężarowych na:
 - DK 27 km 50+900 m. Piaski,
 - DK 27 km 51+600 m. Piaski,
 - DK 12 km 34+700 m. Żary,
 - DK 24 km 31+600, 32+400 m. Wierzbno (2 strony),
 - DK 29 km 8+694 m. Urad (strona prawa),
 - DK 32 km 35+200 (strona prawa) m. Połupin.

Z uzyskanych informacji z Oddziału GDDKiA w Zielonej Górze wynika, że Oddział m.in. w lutym i kwietniu 2014 r. wystąpił do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Departamentu Zarządzania Ruchem z wnioskami o środki finansowe na realizację budowy zatok do ważenia i kontroli pojazdów oraz na wykonanie dokumentacji na miejsca do kontroli.

Do dnia zakończenia kontroli NIK na ww. drogach brak jest punktów i miejsc do kontroli oraz ważenia pojazdów.

(dowód: akta kontroli, str. 224-226, 234-237, 274, 284-290)

Z informacji udzielonej przez Departament Zarządzania Ruchem GDDKiA wynika m.in., że już w 2010 r. uzgodniono z ITD budowę miejsc ważenia i kontroli pojazdów ciężarowych w województwie lubuskim. Dążąc do realizacji ww. zadań, opracowano dokumentację techniczną na miejsca ważenia i kontroli na DK 24¹⁴, DK 29¹⁵ i DK 32¹⁶. W wyniku

¹⁴ Z harmonogramu rzeczowo-finansowego wynika, że łączny koszt brutto zadania wynosi - 1.015,5 tys. zł, w tym projekty i dokumentacja techniczna - 53,2 tys. zł, sporządzona w latach 2008-2009 r.

¹⁵ Z harmonogramu rzeczowo-finansowego wynika, że łączny koszt brutto zadania wynosi - 481,9 tys. zł, w tym projekty i dokumentacja techniczna - 29,5 tys. zł, sporządzona w 2011 r.

korzystnych rozstrzygnięć przetargowych powstała rezerwa środków, którą GDDKiA zamierzała po uzyskaniu zgody Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, przeznaczyć na budowę w 2014 r. ww. miejsc do ważenia i kontroli. Ministerstwo poinformowało GDDKiA, że nie wyraziło zgody na przeznaczenie rezerwy środków finansowych na budowę miejsc do kontroli i ważenia, i w związku z tym GDDKiA nie ma możliwości finansowych w zakresie realizacji inwestycji w 2014 r.

Ponadto GDDKiA poinformowała, że na MOP-ach przy drodze S3 zaprojektowano miejsca do ważenia i kontroli pojazdów ciężarowych i po zrealizowaniu przedmiotowych MOP-ów, WITD będzie miała możliwość kontrolowania i ważenia pojazdów na S3.

(dowód: akta kontroli str. 339-352A)

Z wyjaśnień LWITD B. Bielawskiego wynika, że system preselekcyjnego ważenia pojazdów jest skutecznym narzędziem do prowadzenia kontroli pomiarowych oraz eliminowania z dróg pojazdów przekraczających dopuszczalne parametry, w tym głównie dopuszczalne masy, naciski na osie oraz wysokość.

(dowód: akta kontroli str. 360-363)

Ustalone nieprawidłowości

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

1. Biorąc pod uwagę stwierdzony w wyniku oględzin ruch pojazdów ciężarowych na drogach publicznych (ppkt 2.2.), przy których zlokalizowane są punkty ważeniowe, w stosunku do których nie przeprowadzono aktualnego sprawdzania pochylenia podłużonego i poprzecznego, zgłoszenie potrzeby legalizacji tych punktów było celowe.

2. Analiza opisów punktów kontrolnych (szczegółowych charakterystyk punktu) wykazała, że spośród 22 punktów kontrolnych na drogach powiatowych, wojewódzkich i krajowych, tylko 6 punktów posiada oświetlenie, w tym 4 zlokalizowane są na autostradzie A2 (DW288-Lubiatów¹⁷, DP140F-Wojcieszycze¹⁸, A2-MOP Sosna¹⁹, A2-MOP Gnilec²⁰, A2-MOP Rogoziniec²¹, A2-MOP Chociszewo²²). Oględzinami objęto wszystkie 6 punktów.

(dowód: akta kontroli str.: 171-192)

Oględziny wykazały, że w przypadku dwóch z ww. miejsc, tj. DW 288 w m. Lubiatów oraz DP1406F w m. Wojcieszycze, teren zatoki był bez oświetlenia i bez dostępu do zasilania elektrycznego. Miejsce kontroli było bez oznakowania.

Z powyższego wynika, że nie aktualizowano na bieżąco charakterystyki punktu, jego położenia i opisu, mimo obowiązku wynikającego z zarządzeń nr 50/2011 i 16/2014 Głównego Inspektora Transportu Drogowego²³.

Na nieprawidłowości w zakresie braku aktualnych wykazów punktów kontrolnych zwróciła uwagę także kontrola GITD w kwietniu 2013 r., a jako zalecenie wskazała na egzekwowanie zapisów zarządzenia GITD.

(dowód: akta kontroli str. 141-152, 157-158, 255-260, 510-568, 667-681)

Z wyjaśnień B. Bielawskiego LWITD wynika m.in., że ważenie pojazdów powinno opierać się głównie na preselekcyjnych systemach ważenia pojazdów, zlokalizowanych na głównych drogach naszego województwa, oraz kontrolach na drogach niższych kategorii, zaplanowanych w oparciu o własne analizy oraz pozyskane od zarządców dróg informacje o występujących nieprawidłowościach. Budowane na drogach kategorii niższej niż drogi krajowe punkty kontroli ważeniowych często znajdują się w miejscach, w których teren nie

¹⁶ Z harmonogramu rzeczowo-finansowego wynika, że łączny koszt brutto zadania wynosi - 900,6 tys. zł, w tym projekty i dokumentacja techniczna - 27,4 tys. zł, sporządzona w 2013 r.

¹⁷ Droga wojewódzka.

¹⁸ Droga powiatowa.

¹⁹ Autostrada.

²⁰ Autostrada.

²¹ Autostrada.

²² Autostrada

²³ §4 instrukcji wykonywania czynności kontrolnych - zarządzenie nr 50/2011 i §7 zarządzenia nr 16/2014.

jest uzbrojony w energię elektryczną. W ocenie WITD w Gorzowie Wlkp. na tego typu punktach kontrolnych oświetlenie nie jest kluczową sprawą (z uwagi na sporadyczne ich wykorzystywanie w porze nocnej, oraz ze względu na znikomy ruch pojazdów).

B. Bielawskiego potwierdził, że na długości zatok brak było oświetlenia, przy czym dodał, że w m. Lubiatów latarnia uliczna umieszczona jest na chodniku w pobliżu miejsca do kontroli, natomiast w m. Wojcieszycy teren oświetlają latarnie uliczne ustawione w przebiegu miejscowości.

(dowód: akta kontroli str.: 131-135, 353-354)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym obszarze.

3. Przeprowadzanie kontroli ważeńiowych

Opis stanu faktycznego

3.1. Łączna liczba kontroli ważeńiowych, przeprowadzonych w latach objętych kontrolą NIK wyniosła: 3.979²⁴, w tym w 2012 r. – 1.546²⁵, w 2013 r. – 1.520²⁶ i do 30 czerwca 2014r. – 913²⁷. W ramach 3.979 kontroli, 1.626 dotyczyło przewoźników zagranicznych (w 2012 r. – 547, w 2013 r. – 668 i w I pół. 2014 r. – 411).

Łączna liczba kontroli ważeńiowych przeprowadzonych w wyniku pomiarów dokonanych przez wagi preselekcyjne w latach objętych kontrolą NIK wyniosła 671, w tym w 2012 r. – 101, w 2013 r. – 207 i w I pół. 2014r. – 363.

W ramowych planach kontroli na lata 2012÷2014 dla województwa lubuskiego zaplanowano kontrole masy, nacisków i wymiarów w liczbie: w 2014 r. – 1.398 szt., w 2013 r. – 1.384 szt., w 2012 r. – 1.310 szt.

Kontrole ważeńiowe przeprowadzane były w dni robocze (3.817²⁸), w godzinach 8⁰⁰ ÷ 16⁰⁰ - 3.092²⁹, od godz. 16⁰⁰ ÷ 24⁰⁰ – 609³⁰ i od godz. 24⁰⁰ ÷ 8⁰⁰ – 116³¹.

W soboty, niedziele oraz pozostałe dni wolne od pracy przeprowadzono odpowiednio: 66, 15 i 5 kontroli ważeńiowych.

Zdaniem LWITD inspektorzy z uwagi na charakter zatrudnienia (korpus służby cywilnej) zadania w dni wolne od pracy oraz w porze nocnej wykonują sporadycznie. Zgodnie z obowiązującymi przepisami praca w dni wolne od pracy oraz w porze nocnej pracownikom korpusu służby cywilnej może być zlecana, gdy *wymagają tego potrzeby urzędu oraz w wyjątkowych sytuacjach*.

Łącznie w wyniku kontroli ważeńiowych w latach objętych kontrolą stwierdzono 482 naruszenia³², natomiast w przypadku przewoźników zagranicznych - 143 naruszenia.

(dowód: akta kontroli str. 165-168, 275-283, 578-596, 658)

3.2. W latach objętych kontrolą łącznie nałożono kary i mandaty w wysokości 10.056.080 zł³³, w tym z tytułu kontroli ważeńiowych nałożono i wyegzekwowano kary w kwotach 1.471.970 zł i 1.443.311.75 zł.

²⁴ W tym 3.118 szt. kontroli pomiarów liniowych w trakcie których nie ważono pojazdów i 861 szt. kontroli ważenia pojazdów.

²⁵ W tym 1.219 szt. kontroli pomiarów liniowych (długość, wysokość, szerokość) i 327 szt. kontroli ważenia pojazdów.

²⁶ W tym 1.413 szt. kontroli pomiarów liniowych (długość, wysokość, szerokość) i 107 szt. kontroli ważenia pojazdów.

²⁷ W tym 486 szt. kontroli pomiarów liniowych (długość, wysokość, szerokość) i 427 szt. kontroli ważenia pojazdów.

²⁸ W 2012 r. - 1.515, w 2013 r. - 1.492 i w I pół. 2014 r. - 810.

²⁹ W 2012 r. - 1.272, w 2013 r. - 1.149 i w I pół. 2014 r. - 671.

³⁰ W 2012 r. - 201, w 2013 r. - 282 i w I pół. 2014 r. - 126.

³¹ W 2012 r. - 42, w 2013 r. - 61 i w I pół. 2014 r. - 13.

³² W 2012 r.: przekroczenie dopuszczalnej długości pojazdu lub pojazdu z ładunkiem za każdy rozpoczęty 1 m ponad dopuszczalną długość, przekroczenie dopuszczalnych nacisków osi na drogach, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 8t.

W 2013 r. i w I połowie 2014: - brak zezwolenia kategorii III-VI, - brak zezwolenia kategorii VII.

³³ W tym w 2012 r. - 3.448.390 zł, w 2013 r. - 4.572.310 zł, i do 30.06.2014 r. - 2.35.380 zł.

W poszczególnych latach nałożono i wyegzekwowano:

- a) w 2012 r. – 336.850 zł i 413.901,95 zł³⁴,
- b) w 2013 r. – 779.740 zł i 640.694,60 zł,
- c) do 30.06.2014 r. – 355.380 zł i 388.715,20 zł³⁵.

Na przewoźników zagranicznych w toku kontroli ważeńowych nałożono i wyegzekwowano łącznie 478.870 zł, w tym w 2012 r. – 17.000 zł, w 2013 r. – 251.500 zł i w I połowie 2014 r. – 210.370 zł.

Zgodnie z zakresem czynności nadzorowanie i gospodarowania środkami finansowymi z uwzględnieniem terminowego ściągania należności, dochodzenia roszczeń i ich rozliczania należy do obowiązków Marii Łabowskiej - Głównej Księgowej WITD.

(dowód: akta kontroli str. 227-228, 275-283, 686-688)

3.3. Łączna liczba odwołań od nałożonych kar w latach objętych kontrolą wyniosła 5 (w 2012 r.), w tym uznanych za zasadne - 4.

Do głównych przyczyn uznania odwołań za zasadne zaliczono m.in.:

- niewłaściwą kwalifikację prawną zezwolenia – inna kategoria zezwolenia, jaka powinna być podstawą do nałożenia kary,
- braki w materiale dowodowym – nie ustalono jednoznacznie wpływu strony na powstałe naruszenie,
- nieustalenie rzeczywistego stanu faktycznego kontroli, w tym brak ustalenia kategorii drogi lub miejsca kontroli, a miejsca ważenia pojazdu.

(dowód: akta kontroli str. 275-283)

3.4. W dyspozycji WITD są 2 motocykle (Kawasaki ZGT 40A GTRS). Uprawnienia do kierowania motocyklami posiada 7 inspektorów.

Ustalono, iż dwie osoby posiadają szkolenie z zakresu doskonalenia techniki jazdy motocyklem służbowym; zakupiony został dla nich sort mundurowy, a także wpisano w ich zakresy czynności wykonywanie kontroli przy użyciu motocykla służbowego w okresie od 1.04 do 30.09 danego roku.

W okresie objętym kontrolą motocykle przejechały łącznie w II i III kw. danego roku 16.713 km, w tym w 2012 r. - 8.943 km³⁶, w 2013 r. - 2.883 km³⁷ oraz w I pół. 2014 r. - 4.887 km³⁸.

W Inspektoracie nie formułowano planów patroli motocyklowych.

Do zadań inspektorów pełniących służbę na motocyklach należy w szczególności: patrolowanie odcinków dróg będących drogami alternatywnymi do dróg, przy których są usytuowane miejsca, w których prowadzone są czynności kontrolne; typowanie pojazdów do kontroli, zatrzymywanie pojazdów i kierowanie ich do miejsc kontroli, oraz wykonywanie kontroli drogowych w zakresie przepisów ruchu drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 275-283, 510-531, 532-568, 510-531, 532-568, 650-657)

Z wyjaśnień LWITD B. Bielawskiego wynika m.in., że praca motocyklistów określona jest w planie kontroli inspektorów. Głównymi zadaniami są: kontrole przestrzegania przez kierujących przepisów ruchu drogowego, kontrole zadaniowe (autokary, imprezy masowe), wspomaganie zespołów ważących.

(dowód: akta kontroli, str. 131-135)

3.5. Stosownie do zapisów zamieszczonych w zarządzeniach GITD organizację kontroli na drogach, zgodnie z zakresem rzeczowym, określa Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego. Kontrole te mogą być ograniczone do wybranego zakresu określonego w planie kontroli, sporządzanym na okres co najmniej 2 tygodni. Plany te opracowuje się z uwzględnieniem m.in. kierunków działania WITD, natężenia ruchu i jego struktury

³⁴ Wynika to z przechodzenia nieegzekwowanych kar z roku na rok.

³⁵ Wynika to z przechodzenia nieegzekwowanych kar z roku na rok.

³⁶ W tym: w II kw. 4.006 km (28 dni) i III kw. 4.937 km (45 dni).

³⁷ W tym: w II kw. 300 km (2 dni) i III kw. 2.583 km (34 dni).

³⁸ W tym: w II kw. 4.887 km (35 dni).

na poszczególnych odcinkach dróg, z uwzględnieniem między innymi danych z urządzeń preselekcyjnych, znajdujących się w dyspozycji WITD, zaleceń i wytycznych Głównego Inspektora, uzasadnionych wniosków dotyczących kontroli drogowych, zgłaszanych przez organy publiczne oraz osoby prywatne. Ponadto w procesie przygotowania planu kontroli i sposobu jej przeprowadzenia oraz określenia zadań uwzględniano infrastrukturę techniczną i drogową, porę doby, dzień tygodnia, porę roku oraz warunki bezpiecznego wykonywania czynności kontrolnych na punktach kontrolnych.

(dowód: akta kontroli, str. 493-506, 510-531, 532-568, 573-577, 578-584, 585-591, 592-596)

3.6. WITD konsultowała z jednostkami samorządu terytorialnego rozmieszczenie miejsc do przeprowadzanie kontroli ważeńiowych.

(dowód: akta kontroli, str. 255-260)

Z uzyskanych informacji od zarządców dróg (4 starostwa powiatowe i ZDW) wynika m.in., że w przypadku 3 starostw powiatowych prowadzone były pisemne i telefoniczne konsultacje odnośnie rozmieszczenia lub prowadzenia kontroli ważeńiowych.

Natomiast w przypadku pozostałych jednostek WITD nie konsultował i nie konsultuje z zarządcą drogi patroli. Z informacji od jednego z zarządcy drogi wynika, że do 31.12.2013 r. wzmożone kontrole odbywały się na wniosek Zarządu Dróg Powiatowych i na odcinkach wskazanych przez Zarząd. Jednak działania te miały charakter incydentalny.

(dowód: akta kontroli, str. 241-254)

3.7. W okresie kontrolowanym do WITD wpłynęło łącznie 75 skarg, w tym 13 dotyczących przejazdów pojazdów ciężarowych po drogach do tego nieprzystosowanych. W 6 przypadkach skargi kierowane były przez osoby fizyczne, a w 7 przez zarządy powiatu, urzędy gminy oraz stowarzyszenia.

Analiza 13 skarg wykazała, że w przypadku 7 spraw nie stwierdzono ruchu pojazdów ciężarowych i nie odnotowano przypadków łamania przepisów drogowych, natomiast w pozostałych sprawach stwierdzono m.in. przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej i ukarano kierowców mandatami karnymi, a w przypadku przedsiębiorstwa wszczęto postępowanie administracyjne i nałożono karę pieniężną w wysokości 19.080 zł. Ponadto w przypadku 6 skarg poinformowano wnioskodawców o ujęciu drogi w ramowym planie kontroli WITD. Zaplanowane kontrole w trzech przypadkach wykazały nałożenie mandatów karnych, natomiast w trzech sprawach nie stwierdzono naruszeń.

(dowód: akta kontroli, str. 136-138, 338)

Z informacji uzyskanych ze starostw powiatowych wynika m.in., że mieszkańcy niektórych miejscowości położonych wzdłuż dróg powiatowych zgłaszali uwagi dotyczące dużego natężenia przejazdów tzw. *tirów* powodujących nadmierny hałas i drgania gruntu. M.in. na tej podstawie wprowadzono zakazy ruchu pojazdów ciężarowych o DMC powyżej 12t na drogach powiatowych nr 1313F Górzycy – Czarnów i nr 1303F Kowalów – Lubiechnia W. – do drogi wojewódzkiej nr 134.

Ponadto podejmowane były z inicjatywy powiatu działania zmierzające do wprowadzenia dodatkowego oznakowania ograniczającego możliwość wjazdu pojazdów ciężarowych, wprowadzenie dodatkowego ograniczenia prędkości, wyznaczenia objazdu dla pojazdów ciężarowych, czy też opracowano zmiany organizacji ruchu.

Skargi te przekazywane były do WITD w Gorzowie Wlkp.

(dowód: akta kontroli, str. 241-243, 248-249, 250-252, 253-254)

3.8. Analiza rozmieszczenia punktów kontrolnych przystosowanych do ważenia pojazdów wykazała, że miejsca te pozwalają na ich ominięcie przez pojazdy innymi drogami. I tak np.:

- a) DP 1278F – Miechów. Istnieje możliwość ominięcia DW 136 (Wędrzyn – Lubniewice – Gorzów Wlkp.) oraz 137 (Sulęcín – Wędrzyn);
- b) DW nr 132 w m. Bogdaniec. Istnieje możliwość ominięcia. Droga powiatowa od skrzyżowania z DW 130 do skrzyżowania DW 132 w m. Nowiny Wielkie oraz drogą powiatową od skrzyżowania z DW 130 do skrzyżowania z DW w m. Bogdaniec.

(dowód: akta kontroli, str. 169-170, 193, 196-197, 241-243, 245-247, 248-249, 250-254)

Oględziny wykazały, że wytypowane drogi objazdu miejsc kontroli (wag) faktycznie mogą być wykorzystywane w tym celu, natomiast w przypadku miejsc kontroli ważeńiowych (bez legalizacji) zaobserwowano przejazdy pojazdów ciężarowych.

I tak np.:

- **DP 1278F** – Miechów.

Punkt do ważenia na DP 1278F – Miechów wykorzystywany sporadycznie. Podczas pobytu na punkcie nie stwierdzono ruchu pojazdów ciężarowych. W trakcie dojazdu na punkt drogą DP 1278F poruszał się jeden pojazd.

W wyniku wykorzystania patrolu mobilnego (dwóch motocyklistów) stwierdzono, że na DW 136 przez 45 min. przejechały 4 pojazdy ciężarowe, a na drodze DW 137 przez okres 20 min. przejechały 4 pojazdy ciężarowe.

Podczas dojazdu na punkt DK 22, a następnie w trakcie dojazdu do punktu na drodze DK 3 - Trzebiszewo zaewidencjonowano łącznie ruch w obu kierunkach 14 pojazdów ciężarowych.

- **DW 132** w m. Bogdaniec.

W wyniku wykorzystania patrolu mobilnego (dwóch motocyklistów) stwierdzono, że drogą alternatywną w trakcie 45 min. przejechało 7 pojazdów.

Oględzinami objęto także dwa punkty ważeńiowe zlokalizowane na **DK 3** i jeden punkt ważeńiowy na **DP 1213F** - Skoki

- DK 3 Trzebiszewo. Podczas pobytu na punkcie stwierdzono przejazd 4 pojazdów ciężarowych.

DK 3 Nietoperek. Podczas pobytu na punkcie nie stwierdzono ruchu pojazdów ciężarowych. Natomiast w trakcie dojazdu na i z punktu stwierdzono ruch trzech pojazdów ciężarowych i autobusu.

Ww. punkty mogą być omińnięte drogą S3 od Świebodzina ↔ do Gorzowa Wlkp.

Ruch pojazdów ciężarowych w dużym stopniu na DK 3 przejęty został przez oddaną do użytkowania drogę S3. Mimo tego, na drodze DK 3 kierunek Skwierzyna ↔ Międzyrzecz, zaobserwowano przejazdy pojazdów ciężarowych w ilości 11 szt., przez okres ok. 30 minut.

- DP 1213F – Skoki. Podczas pobytu na punkcie (godz. 9⁵⁷ do 10¹⁵) stwierdzono przejazd ciągnika siodłowego, natomiast w trakcie dojazdu na i z punktu stwierdzono ruch trzech pojazdów ciężarowych.

(dowód: akta kontroli, str. 618-623)

3.9. Na terenie województwa lubuskiego umiejscowiona jest na drodze krajowej nr 92 (Wilkowo – Mostki, kierunek Poznań - Słubice)³⁹ jedna waga preselekcyjna, która działa od przełomu kwietnia/maja 2012 r.

Mimo akceptacji ze strony WITD lokalizacji punktów kontrolnych, do dnia dzisiejszego nie uruchomiono wraz ze zmianą w organizacji ruchu⁴⁰ wag preselekcyjnych na drodze ekspresowej S3 oraz autostradzie A2.

Z przeprowadzonych oględzin (2.07.2014 r.) miejsca przeznaczonego do ważenia preselekcyjnego wynika, że w odległości około 1-2 km od bramownicy w okolicach, której zamontowano system ważenia preselekcyjnego w nawierzchni drogi oraz urządzenia w zakresie pomiarów pojazdów, usytuowano dwie zatoki z nawierzchnią z kostki polbruk oraz asfaltową. Na terenie zatok wyodrębniono miejsca na wagi. Teren jest bez oświetlenia. W momencie oględzin dokonywana była kontrola dwóch pojazdów (lawety). W dniu oględzin nie działał system preselekcji.

(dowód: akta kontroli, str. 141-152, 198-199, 205-208, 210-211, 221, 226, 255-260, 647-649)

Rozmieszczenie wagi preselekcyjnej pozwala na jej omińnięcie autostradą A2 na odcinku od Poznania do Słubic.

(dowód: akta kontroli str. 198-199, 205-208A)

³⁹ Długość całkowita - 77,223 km.

⁴⁰ Np. ograniczenie prędkości dla pojazdów, w tym dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5T, wprowadzenie zakazu wyprzedzania dokonywanego za pomocą tablic z komunikatami o zmiennej treści.

3.10. Pomiary nacisku osi i masy całkowitej pojazdów dokonywane na wadze preselekcyjnej, w zakresie precyzji i jakości odczytu, obarczone są błędem. Ponadto występują problemy z przesyłaniem danych z wagi preselekcyjnej, co potwierdziły dokonane w dniu 2 lipca 2014 r. oględziny. W dniu oględzin nie działał system preselekcji. Natomiast oględziny przeprowadzone w dniu 22.08.2014 r. wykazały m.in. słabą łączność na preselekcji oraz brak możliwości pracy w trybie „online” jak również brak komunikacji CEN z CEPIK.

Wykonywane pomiary obarczone są błędem od około 700 do 1.000 kg. Ponadto jakość zdjęć pojazdów i tablic rejestracyjnych wykonywanych przez kamery wagi, szczególnie w pełnym Słońcu, jak i w czasie opadów deszczu jest słaba. Na zdjęciach wykonanych po zmroku nie widać rodzaju pojazdu, jego koloru oraz marki.

Innym problemem jest omijanie przez pojazdy wagę wszystkimi osiami jednej strony pojazdu.

Z zarządzenia GITD (nr 50/2011 i 16/2014) wynika m.in., że ze względu na możliwe błędy wynikające z cząstkowego ważenia pojazdów wieloosiowych, od ustaleń miernika wagi odejmuje się 2% wartości wskazanej przez wagę z zaokrągleniem w górę do każdego pełnych 100 kg. W celu ustalenia rzeczywistej masy całkowitej pojazdu sumuje się naciski wszystkich osi po odjęciu ww. tolerancji.

Analiza odczytów z preselekcji⁴¹ wykazała m.in.:

- zawyżone masy całkowite pojazdu, np. auto służbowe WITD (3,5t) na podstawie odczytu z preselekcji raz miało 3.680 kg, 4.210 kg, a innym razem 9.720 kg, ciągnik siodłowy i naczepa miały 80.800 kg;
- inne pomiary z preselekcji i ważenia, np. preselekcja wykazała 36.280 kg, a ważenie 35.750 kg, preselekcja 39.430 kg, a ważenie 30.750 kg, preselekcja 41.220 kg, a ważenie 38.050 kg, preselekcja 41.720 kg, a ważenie 38.450 kg, preselekcja 6.510 kg, a ważenie 4.700 kg;
- zawyżone obciążenia osi, np. zestaw ciągnik siodłowy i naczepa – na drugiej osi wykazano 12.210 kg, podczas gdy na 4 pozostałych osiach było od 7.640 kg do 8.130 kg, zestaw ciągnik siodłowy i naczepa – na drugiej osi wykazano 11.550 kg, podczas gdy na 4 pozostałych osiach było od 7.270 kg do 7.890 kg;
- omijanie przez pojazdy wagi osiami jednej strony, np. ciągnik siodłowy i naczepa prawą stroną próbowały ominąć wagę - pomiar z preselekcji wskazał DMC 12.120 kg, podczas gdy jego DMC wynosi ok. 40.000 kg;
- nieprawidłowe dane dotyczące osi pojazdu, np. pojazd osobowy marki Nissan Micra miał 5 osi i DMC – 40.130 kg;
- brak odczytu tablic rejestracyjnych, np. odczyt pojazdu o DMC – 6.130 kg, ale bez nr rejestracyjnych;
- bardzo słabą jakość zdjęć w porze nocnej lub podczas opadów deszczu - brak możliwości identyfikacji pojazdu.

(dowód: akta kontroli, str. 141-152, 293-305, 309-317, 367-382, 510-531, 532-568)

WITD wielokrotnie zgłaszał (GDDKiA oraz wykonawcy preselekcji) nieprawidłowości w zakresie działania wagi preselekcyjnej, np.:

- pismem z 18.03.2014 r. poinformował o braku odczytu numerów rejestracyjnych pojazdów,
- pismem z 24.04.2014 r. wskazał na brak możliwości zalogowania się do systemu wagi preselekcyjnej,
- pismami z 5.05.2014 r. oraz 14.07.2014 r. poinformował o niewskazywaniu żadnych pojazdów.

Jak wynika z korespondencji pomiędzy GDDKiA, WITD oraz wykonawcą zadania, przyczyną awarii był m.in. brak zasilania sieci energetycznej w wyniku wyładowania atmosferycznego, co spowodowało odłączenie serwera zbierającego dane ze stacji.

⁴¹ Z dnia 21.11.2013 r., 17.12.2013 r., 31.01.2014 r., 7.02.2014 r., 5.03.2014 r., 21.03.2014 r., 2.04.2014 r., 10 i 11.04.2014 r., 25.04.2014r., 26.06.2014 r. oraz 18.08.2014 r.

Wykonawca każdorazowo usuwał usterki.

Ponadto w zakresie efektywnego prowadzenia działań kontrolnych przez inspektorów na wnioski WITD, dokonano ograniczenia wyświetlania pojazdów po wyborze odpowiedniego kierunku ruchu oraz zmieniono wartość progu alarmu po przekroczeniu nacisku pojedynczych osi z 11,5 t na 10,0 t.

Do niekorzystnych czynników wpływających na sposób kontroli zaliczyć można m.in. brak:

- a) udostępnienia łącza internetowego stacji preselekcyjnego ważenia,
- b) ograniczenia prędkości do 60 km/h w celu właściwego wytypowania pojazdu,
- c) wprowadzenia elementów oznakowania drogi wymuszających jazdę określonym torem, bez możliwości przejeżdżania przez czujniki w jezdni pod kątem.

Z informacji udzielonej WITD przez GDDKiA w ww. zakresie wynika m.in., że z przyczyn technicznych brak jest możliwości udostępnienia łącza internetowego, a prędkość łącza uzależniona jest od operatora sieci komórkowej, na którą oddział nie ma wpływu. Odnośnie ograniczenia prędkości GDDKiA stwierdziła, że jest to niezgodne z zasadami określonymi w *Instrukcji ustanowienia prędkości dopuszczalnej na drogach krajowych*. W zakresie organizacji ruchu w obrębie wagi preselekcyjnej wprowadzono zakazy wyprzedzania oraz wymalowano linie krawędziowe ciągłe, których przekraczanie jest zabronione i niezgodne z przepisami prawa ruchu drogowego.

(dowód: akta kontroli, str. 320-337)

Z wyjaśnień inspektorów WITD wynika m.in., że waga preselekcyjna faktycznie wspomaga pracę inspektorów i jest pomocna w typowaniu do kontroli wrażeń pojazdów przeciążonych.

Przeprowadzona modernizacja wagi preselekcyjnej, polegająca na rozdzieleniu kierunków pasa ruchu oraz kolejności wyświetlania się zdjęć przejeżdżających pojazdów przyczyniła się do tego, iż prędkość przepływu danych umożliwia zatrzymanie danego pojazdu na punkcie kontroli.

Ponadto inspektorzy obsługujący preselekcję wskazali na słabą jakość zdjęć w nocy i podczas deszczu oraz na zbyt małą prędkość Internetu umożliwiającą pracę na włączonej preselekcji tylko jednego komputera, wykluczając tym samym jednoczesną pracę dwóch inspektorów.

Na zdjęciach wykonywanych po zmroku nie widać rodzaju pojazdu, jego koloru oraz marki. Uniemożliwia to, wytypowanie do zatrzymania odpowiedniego pojazdu wśród samochodów jadących w kolumnie. Często zamiast odczytania numerów rejestracyjnych system widzi różne napisy takie jak imię na tabliczce za szybą lub numer ADR.

Istotną uwagą było także wskazanie na odległość wagi i oprzyrządowania (kamery) od punktu kontroli (ok. 1 km), co przy średniej prędkości pojazdu (70-80 km/h) oraz opóźnieniu z przesyłaniem danych (ok. 10-20 s) powoduje, że ocena sytuacji i bezpieczne zatrzymanie pojazdu są niemożliwe ze względu na natężenie ruchu.

(dowód: akta kontroli, str. 291-292, 307-308, 355-358)

Z informacji uzyskanych od wykonawcy wagi preselekcyjnej wynika m.in., że w zakresie:

- tolerancja błędów – dla danego stanowiska pomiarowego, zgodnie z procedurą ważenia wynosi: dla masy całkowitej – 7%, dla osi pojedynczej – 11%, dla grupy osi – 10%, dla pojedynczej osi w grupie – 14%. Tolerancja błędów wynika głównie z czynników niezależnych od wagi, tj. podmuchów wiatru, stanu technicznego zawieszenia pojazdu, sposobu przejazdu przez strefę pomiaru i próby omijania czujników, hamowania i zmiany biegów;

- błędów pomiaru – duży błąd, np. 3% dla typowego pojazdu 5-osowego o masie całkowitej 40.000 kg wynosi 1.200 kg. Przypadek 80 t. pojazdu to prawdopodobnie połączenie pomiarów dwóch TIR-ów jadących jeden za drugim w bliskiej odległości, ponieważ strefa ważenia to odcinek o długości ok. 10 m. Zgodnie z procedurą kalibracji, wagi są kalibrowane pojazdami ciężkimi załadowanymi ładunkiem najbardziej zbliżonym do DMC danego pojazdu, czyli dla pojazdu 2-osowego jest to 18 t, pojazdu 3-osowego 26t, pojazdu 5-osowego – 40t. Przyczyny błędów po zalogowaniu się do systemu to m.in. problemy po stronie operatora sieci GSM lub serwera;

- błędnych odczytów tablic rejestracyjnych – kamery śledzą określone pola pojazdów. Numery rejestracyjne umieszczone są często pod oknem pojazdu ciężarowego, w związku z tym rozszerza się pole śledzenia kamery i jeżeli w tym polu jest napis na odblaskowym tle lub litery napisu są odblaskowe może się zdarzyć ich odczytanie;

- jakości zdjęć – przy pełnym słońcu padającym na rejestrację następuje efekt oślepienia kamery i nie można dokonać analizy numeru. Zdjęcia wykonywane po zmroku oraz w porze nocnej z zasady są monochromatyczne z powodu braku oświetlenia zewnętrznego i dlatego kamera nie ma czasu na dopasowanie parametrów przysłony do szybko zmieniających się warunków oświetlenia w czasie. Rozwiązaniem mogłyby być zainstalowane dodatkowe promienniki podczerwieni, które należałoby zsynchronizować z migawką kamery. Koszt tego typu inwestycji w zakresie poprawy jakości zdjęć wynosi ok. 12 tys. zł.

(dowód: akta kontroli, str. 507-509, 640)

Zdaniem LWITD B. Bielawskiego system preselekcyjnego ważenia pojazdów jest skutecznym narzędziem kontroli pomiarowych, a w jego ocenie jakość wskazań kamer pozwala na realizację ustawowych zadań. W listopadzie 2013 r. wykonawca przeprowadził przegląd okresowy oraz kalibrację płyt, jak również przeprowadzono przejazdy testowe w celu określenia błędów wskazań płyt. System preselekcyjnego ważenia służy głównie do wstępnego selekcjonowania i typowania pojazdów, a wynik obarczony jest dopuszczalnym błędem. W naszej ocenie w dalszym ciągu występują sytuacje błędnych wskazań systemu, które usuwamy na bieżąco. Sporadyczne wskazania przez system znacznych odchyłeń, traktowane są jako awarie systemu. Ponadto inspektorzy WITD sankcjonują mandatami karnymi naruszenia przepisów ruchu drogowego, polegające na przekraczaniu linii ciągłej znajdującej się pod bramownicą.

(dowód: akta kontroli, str. 360-365)

3.11. Mimo wybudowanych i oddanych do użytkowania czterech punktów kontroli i ważenia pojazdów zlokalizowanych na autostradzie A2⁴² (A2-MOP Sosna, A2-MOP Gnilec, A2-MOP Rogoziniec, A2-MOP Chociszewo), zaniechano tam kontroli ważeniowych, w tym np. przy użyciu posiadanych samochodów lub patroli mobilnych (motocykli).

Ogłędziny MOP-ów na autostradzie wykazały m.in., że są one gotowe do użytkowania, właściwie oznakowane, w bardzo dobrym stanie technicznym, z wydzielonymi miejscami na wagi, a na długości zatoki zainstalowano betonowe lampy (słupy) oświetlające.

Kontrole przeprowadzane były na Punkcie Poboru Opłat (Tarnawa), który nie był wykazany jako ważeniowy punkt kontrolny. Z wewnętrznych uregulowań GITD wynika m.in., że dla każdego punktu kontroli Wojewódzki Inspektor opracuje jego szczegółową charakterystykę, którą aktualizuje na bieżąco, i przekazuje ją Głównemu Inspektorowi.

(dowód: akta kontroli str. 141-152, 169-170, 188-191, 193, 196-197, 493-506, 638-639, 647-649)

3.12. Kontrola wykazała, że WITD w zakresie realizacji ustawowych zadań współpracuje m.in. z Policją, strażą graniczną i służbą celną. Do końca 2012 r. WITD prowadził na potrzeby rocznej sprawozdawczości do Lubuskiego Urzędu Wojewódzkiego zestawienia wspólnych służb. I tak, w 2011 r. przeprowadzono m.in. 308 wspólnych kontroli z Policją i 40 ze strażą graniczną, a w 2012 r. m.in. 255 kontroli z Policją i 29 ze strażą graniczną. Od 2013 r. nie prowadzono w WITD ewidencji odnośnie współpracy z innymi organami w zakresie kontroli.

Z wyjaśnień Bogusława Bielawskiego wynika m.in., że prowadzono wspólne działania kontrole, w trakcie których dokonywano typowania i zatrzymywania pojazdów do kontroli.

(dowód: akta kontroli str. 353-354, 597-604, 605-617)

Uwaga dotycząca badanej działalności

W latach 2012-2014, w soboty, niedziele oraz pozostałe dni wolne od pracy przeprowadzono odpowiednio: 66, 15 i 5 kontroli ważeniowych.

Najwyższa Izba Kontroli dostrzega potrzebę rozważenia przez Inspektorat zwiększenia ilości ww. kontroli, przy jednoczesnym pełnym respektowaniu regulacji prawnych normujących czas pracy inspektorów WITD.

⁴² O długości 185,066 km w obu kierunkach (dwie jezdnie).

Ustalona
nieprawidłowości

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

Mimo udostępnionych przez GDDKiA i gotowych do użytkowania czterech punktów kontroli i ważenia pojazdów zlokalizowanych na autostradzie A2 (A2-MOP Sosna, A2-MOP Gnilec, A2-MOP Rogoziniec, A2-MOP Chociszewo), WITD w niewystarczającym zakresie wykorzystywała ww. miejsca do przeprowadzania kontroli ważeniowych, w tym np. przy użyciu samochodów lub patroli mobilnych (motocykli).

Oględziny MOP-ów na autostradzie potwierdziły ich właściwe oznakowanie i legalizację, bardzo dobry stan techniczny oraz istnienie wydzielonych miejsc na wagi z zainstalowanymi betonowymi lampami oświetlającymi.

Kontrola NIK wykazała, że na MOP-ach wykonano: 9 kontroli ważeniowych w 2013 r., natomiast w 2012 r. i w I półroczu 2014 r. całkowicie zaniechano tam kontroli ważeniowych.

(dowód: akta kontroli str. 141-152, 169-170, 188-191, 193, 196-197, 493-506, 638-639)

LWITD B. Bielawskiego w złożonych wyjaśnieniach potwierdził, że inspektorzy sporadycznie prowadzą kontrole na MOP-ach. Jak wyjaśnił, prowadzenie czynności kontrolnych, bez wprowadzenia zmiany organizacji ruchu wymaga zaangażowania co najmniej dwóch zespołów kontrolnych, a bezpieczne zatrzymanie pojazdu do kontroli możliwe jest wyłącznie w sposób mobilny, przy wykorzystaniu motocyklisty lub drugiego zespołu kontrolnego. W ocenie WITD tego typu działania obciążone są bardzo niską skutecznością oraz niską efektywnością, przy zaangażowaniu znacznych nakładów finansowych. Ponadto znaczna część pojazdów przewożąca towary w kierunku zachód - wschód porusza się DK 92, gdzie wykorzystywany jest skuteczny system preselekcyjnego ważenia pojazdów, jak również mamy na uwadze ochronę drogi o niższej kategorii tonażowej. W październiku br. planowane jest oddanie do użytkowania preselekcyjnego systemu ważenia na autostradzie, który po wprowadzeniu czasowej organizacji ruchu, umożliwi zatrzymanie pojazdów.

(dowód: akta kontroli str. 624-626)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym obszarze.

4. Wykorzystanie Centralnej Ewidencji Naruszeń przy przeprowadzaniu kontroli ważeniowych⁴³

Opis stanu
faktycznego

4.1. Na podstawie protokołów kontroli drogowej wygenerowanych za pomocą aplikacji ST CEN *offline* stwierdzono, że zawierały one wszystkie dane, o których stanowi art. 80 ust. 2 ustawy o transporcie drogowym, tj. w szczególności: informacje i dane o kontroli, kontrolującym, kontrolowanym, pojeździe i przyczepie oraz ładunku.

(dowód: akta kontroli str. 367-382)

Wszystkie kontrole prowadzone przez inspektorów transportu drogowego, będące przedmiotem oględzin, były realizowane w trybie CEN *offline*. Nieprowadzenie kontroli za pomocą trybu CEN *online* spowodowane było brakiem możliwości nawiązania połączenia z systemem, bądź – po udanej próbie połączenia – *zawieszeniem się* aplikacji i w efekcie *zerwaniem* połączenia. Praca w trybie *online* wiązała się również z długotrwałym oczekiwaniem na otwarcie poszczególnych modułów programu oraz koniecznością ponownego wprowadzenia danych do protokołu kontroli przez inspektora w trybie *offline*. W związku z koniecznością pracy w trybie CEN *offline*, inspektorzy nie mieli możliwości nawiązania komunikacji z bazą CEPIK.

(dowód: akta kontroli str. 366-382)

W związku z pracą w trybie CEN *offline*, istnieje konieczność uaktualniania bazy CEN *online*. W celu dokonania powyższego uaktualnienia wszystkie dane z CEN *offline* (*lokalna*

⁴³ Kontrolą objęto Oddział Wydziału Inspekcji w Gorzowie Wlkp.

baza danych) są eksportowane przez inspektora transportu drogowego do CEN *online* (centralna baza danych). Następną czynnością jest synchronizacja bazy lokalnej względem centralnej, tak by inspektorzy realizujący kontrole na drodze w trybie *offline* dysponowali aktualnymi danymi.

Podczas eksportowania danych oraz ich synchronizacji pomiędzy bazami (czynności dokonywano w siedzibie WITD w Gorzowie Wlkp. korzystając ze stałego łącza) następowały problemy z połączeniem, co skutkowało koniecznością ponownego logowania się do systemu i wykonywania tych samych czynności, a w efekcie długotrwałością opisanych procesów.

(dowód: akta kontroli str. 383-406)

WITD podejmował działania mające na celu wyeliminowanie błędów czy awarii w funkcjonowaniu systemu CEN, informując o niedogodnościach w jego użytkowaniu pion informatyczny działający w GITD.

(dowód: akta kontroli str. 464, 635-637)

4.2. Centralna Ewidencja Naruszeń zawiera informacje o kontrolach, w wyniku których nie ustalono naruszeń. Jak ustalono w trakcie oględzin czynności kontrolnych realizowanych przez inspektorów WITD w Gorzowie, informacja o takiej kontroli została wprowadzona do CEN, w której wygenerowany został protokół potwierdzający jej przeprowadzenie.

(dowód: akta kontroli str. 367-382)

4.3. W trakcie realizacji kontroli na drodze (będących przedmiotem oględzin) inspektorzy transportu drogowego nie mieli możliwości skomunikowania się z bazą CEPiK za pomocą aplikacji CEN *online* z przyczyn opisanych wyżej.

(dowód: akta kontroli str. 366-382)

Jak wynika z wyjaśnień złożonych przez Pawła Lebiec – kierownika Oddziału Wydziału Inspekcji w Gorzowie Wlkp.: *Praca z programem CEN w trybie online umożliwia dostęp do aktualnych baz danych CEN, a dodatkowo daje możliwość korzystania z zasobów bazy CEPiK. Informacje pozyskane z bazy CEPiK zmniejszają ryzyko popełnienia błędów, umożliwiają potwierdzenie informacji zebranych podczas kontroli i są szczególnie przydatne w przypadku gdy podczas kontroli osoba kierująca nie okazuje wymaganych dokumentów. Usprawnia również sposób przesyłania informacji o zatrzymaniu dokumentów. Praca w trybie online daje możliwości przyszłego rozwijania systemu przez dostęp do innych (...) baz, programów i aplikacji, które znacznie zwiększyłyby możliwości i przydatność obecnie działającego systemu.*

Ponadto P. Lebiec wyjaśnił: *Kontrolerzy WITD w trakcie kontroli ważeniowych nie korzystają z programu CEN w trybie online. Powodem są problemy z łączeniem się z serwerem. Podczas prób pisania protokołów w programie CEN w trybie online od początku wprowadzenia systemu notorycznie następowało zrywanie połączenia, co skutkowało koniecznością zamknięcia programu i ponownego uruchomienia. Wiązało się to z utratą wszystkich danych wprowadzonych już do programu. W związku z powyższym ponowne wprowadzanie danych znacznie wydłużało czas kontroli, oraz nie zapewniało, że kolejna próba nie zakończy się ponownym zerwaniem połączenia. Praca w trybie online z powodu stałego połączenia z serwerem i ciągła wymiana i przesyłanie danych powoduje że system ten pracuje wolniej niż w trybie offline. Na możliwości pracy w trybie online główny wpływ ma poziom dostępu do internetu i jego stabilność. Kontrole, w tym i ważeniowe, odbywają się na punktach kontrolnych, które zlokalizowane są głównie poza miastami gdzie siła sygnału internetu dostarczanego przez sieć PLUS wykorzystywanego w naszych pojazdach służbowych jest słabszy. Często nawet kontrolerzy WITD korzystający z programu CEN w trybie online pracując na szybkim stałym łączu w siedzibie WITD mają problemy ze stabilnym połączeniem i często są zmuszeni do ponownego uruchamiania systemu.*

(dowód: akta kontroli str. 487-492)

4.4. Dostęp do bazy CEN (będąc użytkownikiem konta w CEN jednoznacznie przypisanego do konkretnego pracownika) posiadało 28 inspektorów WITD oraz 5 pracowników Inspektoratu, nie będących inspektorami. Użytkownicy kont posiadali upoważnienia do przetwarzania danych osobowych w bazie Centralnej Ewidencji Naruszeń. Wszystkie upoważnienia zostały wydane na czas trwania stosunku pracy.

(dowód: akta kontroli str. 271-273A, 462-466)

4.5. Z anonimowej ankiety przeprowadzonej wśród wszystkich inspektorów WITD w Gorzowie Wlkp.⁴⁴ wynika między innymi, że:

- 8 wśród 25 inspektorów (tj. 32%) dostrzega potrzebę przeprowadzenia dodatkowych szkoleń w zakresie funkcji systemu CEN,
- 12 inspektorów (48%) uważa, iż system CEN wymaga usprawnień, natomiast 13 (52%) uważa, iż system wymaga gruntownych zmian,
- spośród modułów, z których korzystają ankietowani najwyżej oceniono moduł *Planowanie* (2,75 pkt na 5 pkt możliwych), zaś najniżej moduł *Słowniki* (1,71 pkt na 5 pkt możliwych),
- największych usprawnień wymagają następujące obszary CEN: szybkość i łatwość wprowadzania danych (72%), aktualność danych w systemie (52%), komunikacja z CEPiK (48%), wyszukiwanie danych o pojazdach i kierowcach (48%) oraz szybkość i łatwość wyszukiwania pozostałych informacji (48%),
- wprowadzenie danych niezbędnych do sporządzenia i wydrukowania protokołu z kontroli zajmuje 15-20 minut dla 44% ankietowanych, a 20 minut dla 36% ankietowanych. Od 5 do 15 minut powyższe czynności zabierają 5 inspektorom (20%),
- wśród funkcji systemu, które ankietowani wymienili jako ułatwiające tworzenie protokołu z kontroli drogowej najczęściej wymieniano automatyczną podpowiedź i wypełnianie danych o kierowcy oraz danych podmiotu gospodarczego (po 76%),
- wśród problemów, które najbardziej utrudniają tworzenie protokołu z kontroli drogowej wymieniano częste zawieszanie się systemu (80%), zbyt czasochłonne wypełnianie wszystkich pól formularza (68%) i zbyt wolne pobieranie danych z innych systemów (52%).

(dowód: akta kontroli str. 407-461)

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

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym obszarze.

5. Nadzór nad oddziałami Wydziałów Inspekcji WITD

LWITD sprawuje nadzór nad prawidłowym funkcjonowaniem Inspektoratu, w tym jego komórek organizacyjnym. Wydział Inspekcji WITD jest bezpośrednio nadzorowany przez zastępcę Wojewódzkiego Inspektora, który na bieżąco informuje Wojewódzkiego Inspektora (LWITD) o funkcjonowaniu podległej mu komórki.

W strukturze organizacyjnej Wydziału Inspekcji, na terenie województwa lubuskiego, wyodrębniono trzy oddziały terenowe – w Gorzowie Wlkp., Sulęcinie oraz Zielonej Górze, którym zostały przypisane poszczególne powiaty województwa jako obszary ich właściwości terytorialnej.

Wydziałem Inspekcji kieruje naczelnik, który jest odpowiedzialny za prawidłowy podział zadań, organizację i wyniki pracy wydziału.

(dowód: akta kontroli str. 467-486)

⁴⁴ Badanie ankietowe przeprowadzono wśród 25 inspektorów WITD w Gorzowie Wlkp. Spośród 25 ankietowanych 24 inspektorów (96%) użytkuje system CEN przez co najmniej 1 rok.

W zakresie uzgadniania przez kierownictwo WITD z oddziałami Wydziału Inspekcji planów kontroli ważeńiowych, ustalono co następuje:

- ✓ podejmowane są rozmowy z kierownikami poszczególnych oddziałów w przedmiocie realizacji ramowego planu kontroli ważeńiowych,
- ✓ plany kontroli ważeńiowych (uwzględniające m.in. zmiany infrastruktury drogowej, czasowe wykorzystanie pewnych odcinków dróg, natężenie ruchu na danej drodze) sporządzone przez kierowników poszczególnych oddziałów są po (ewentualnej) korekcie zatwierdzane przez kierownictwo WITD, a następnie przekazywane do realizacji.

Przy planowaniu kontroli ważeńiowych na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych uwzględnia się analizy efektów kontroli przeprowadzonych na ww. drogach oraz skargi i wnioski kierowane przez obywateli do kierowników poszczególnych oddziałów.

(dowód: akta kontroli str. 487-506)

W WITD prowadzone były odprawy kadry kierowniczej, w których uczestniczyli: Wojewódzki Inspektor, jego zastępca, naczelnik Wydziału Inspekcji oraz kierownicy poszczególnych oddziałów. Odprawy dotyczyły spraw bieżących, m.in. realizacji ramowego planu kontroli, czy wykonywania zadań związanych z kontrolą uzbrojenia.

W 2012 r. oraz 2013 r. Główny Inspektor Transportu Drogowego przeprowadził w WITD kontrole, w wyniku których ujawniono nieprawidłowości m.in. w zakresie właściwego nadzoru nad pracownikami WITD, stwierdzając w szczególności, iż część *skarg była rozpatrywana bez zachowania terminów określonych w Kpa oraz bez rozpatrzenia*, a także, że *nadzór nad pracą inspektorów był niewystarczający*.

W wyniku powyższego, LWITD podjął działania mające na celu przyspieszenie załatwiania spraw oraz zintensyfikował nadzór nad podległymi pracownikami Inspekcji.

(dowód: akta kontroli str. 659-685)

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości (poza przywołanymi wyżej, które zostały ustalone w wyniku kontroli wewnętrznych).

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym obszarze.

IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli⁴⁵, wnosi o podjęcie działań mających na celu:

1. Zwiększenie liczby punktów ważeńiowych posiadających legalizację.
2. Zwiększenie liczby prowadzonych kontroli ważeńiowych na autostradzie A2.
3. Zapewnienie bieżącej aktualizacji charakterystyk punktów, ich położenia i opisu, stosownie do obowiązku wynikającego z zarządzenia Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

⁴⁵ Dz. U. z 2012 r., poz.82 ze zm.

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 Zielonej Górze.

*Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwagi
i wykonania wniosków*

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

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

Zielona Góra, dnia 19 września 2014 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Zielonej Górze

Wicedyrektor
Włodzimierz Stobrawa

Kontroler
Dariusz Obierzyński
Główny specjalista kontroli państwowej

.....
podpis

.....
podpis

Kontroler
Norbert Serafin
Doradca ekonomiczny

.....
podpis