

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

DELEGATURA w LUBLINIE

Nr ewid. 155/2006/D 06/503/LLU

Informacja o wynikach kontroli

*wypełniania przez wojewodów obowiązku utrzymania
na drogowych przejściach granicznych sprawności
technicznej wag do ważenia samochodów ciężarowych,
na północno-wschodnim i wschodnim odcinku granicy
państwowej w latach 2005 – 2006 (I kwartał)*

L u b l i n l i s t o p a d 2 0 0 6 r .

Misja *Najwyższej Izby Kontroli jest dbałość o gospodarność i skuteczność w służbie publicznej dla Rzeczypospolitej Polskiej*

Wizja *Najwyższej Izby Kontroli jest cieszący się powszechnym autorytetem najwyższy organ kontroli państwowej, którego raporty będą oczekiwanym i poszukiwanym źródłem informacji dla organów władzy i społeczeństwa*

Dyrektor Delegatury:

Marian Cichosz

Zatwierdzam:

Jacek Jezierski

Wiceprezes

Najwyższej Izby Kontroli

dnia:

Najwyższa Izba Kontroli
ul. Filtrowa 57
00-950 Warszawa
tel./fax: 0-xxxx-22-825 44 81
www.nik.gov.pl

Spis treści

1. Wprowadzenie.....	1
2. Podsumowanie wyników kontroli.....	3
2.1. Ogólna ocena kontrolowanej działalności	3
2.2. Synteza wyników kontroli	4
2.3. Uwagi końcowe i wnioski	7
3. Ważniejsze wyniki kontroli	8
3.1. Charakterystyka stanu prawnego	8
3.2. Charakterystyka uwarunkowań ekonomicznych i organizacyjnych	11
3.3. Istotne ustalenia kontroli	15
3.3.1. Realizacja przez służby wojewodów zadań w zakresie utrzymania sprawności wag samochodowych	16
3.3.2. Koszty utrzymania wag	21
3.3.3. Inne ustalenia	22
4. Informacje dodatkowe o przeprowadzonej kontroli	24
4.1. Przygotowanie kontroli	24
4.2. Postępowanie kontrolne i działania podjęte po zakończeniu kontroli	25
5. Załączniki	27
5.1. Wykaz skontrolowanych podmiotów oraz jednostek organizacyjnych NIK, które przeprowadziły w nich kontrole	27
5.1.1. Lista osób zajmujących kierownicze stanowiska, odpowiedzialnych za kontrolowaną działalność	28
5.2. Kontrole normatywności pojazdów ciężarowych na północno-wschodniej i wschodniej granicy RP, prowadzonych przez Służbę Celną w latach 2005 – 2006 (I kwartał) – efekty kontroli	29
5.3. Przestoje wag na przejściach granicznych północno – wschodniej i wschodniej granicy RP – przyczyny i skutki	30
5.4. Fotografie wag na drogowym przejściu granicznym (dpg) w Bezledach – V 2006 r.	31
5.5. Fotografie wag na dpq w Kuźnicy Białostockiej – VI 2006 r.	32
5.6. Fotografie wag na dpq w Bobrownikach – VI 2006 r.	33
5.7. Fotografie wag w Terminalu Samochodowym (TS) Koroszczyn na dpq w Kukurykach – V 2006 r.	34

5.8. Fotografie wag na dpg w Dorohusku – V 2006 r.	35
5.9. Fotografie wag na dpg w Korczowej – V 2006 r.	36
5.10. Fotografie wag na dpg w Medyce – V 2006 r.	37
5.11. Fotografie wag w budowie na dpg w Hrebennem – V 2006 r.	38
A. Wykaz organów, którym zostanie przekazana informacja o wynikach kontroli	39
B. Wykaz aktów prawnych dotyczących tematyki kontroli	39

1. Wprowadzenie

Temat i numer kontroli oraz uzasadnienie jej podjęcia

Kontrola doraźna, koordynowana (Nr D/06/503) pn.: *Wypełnianie przez wojewodów obowiązku utrzymania na drogowych przejściach granicznych sprawności technicznej wag do ważenia samochodów ciężarowych, na północno-wschodnim i wschodnim odcinku granicy państwowej w latach 2005 – 2006 (I kwartał)* została przeprowadzona z inicjatywy¹ Najwyższej Izby Kontroli w okresie od 25 kwietnia do 10 lipca 2005 r. Jej podjęcie wynikało z faktu, iż kolejne kontrole² NIK ujawniały istotne nieprawidłowości w funkcjonowaniu wag samochodowych na drogowych przejściach granicznych.

Zgodnie z art. 5 ust.1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli³, kontrolę przeprowadzono pod względem legalności, gospodarności, celowości i rzetelności.

Wagi do ważenia samochodów ciężarowych, wykonujących międzynarodowy transport drogowy, stanowią istotną część infrastruktury drogowych przejść granicznych. Ich sprawność techniczna ma decydujący wpływ na skuteczność wykonywania kontroli przez Służbę Celną i pobierania stosownych opłat oraz kar, za przekroczenie norm nacisków osi

¹ Decyzja podjęta przez Kierownictwo NIK w dniu 2 grudnia 2005 r. na posiedzeniu Zespołu w sprawie rozpatrzenia projektu informacji o wynikach kontroli P/05/136 *Przygotowanie służb celnych do wykonywania na północno- wschodnim i wschodnim odcinku granicy państwowej zadań związanych z akcesją Polski do Unii Europejskiej w latach 2002 – 2005 (I kw.)*. Informacja ta ujawniała duże ilości przerw w funkcjonowaniu wag na drogowych przejściach granicznych i istotne w związku z tym kwoty niezyskanych dochodów z tytułu opłat i kar (określonych szacunkowo) za przejazd pojazdów nienormatywnych, w tym m.in. w: Bezledach – 696 dni przestojów wag i 469,8 tys. zł niezyskanych dochodów, Hrebennem – 803 dni przestojów wag i 398,0 tys. niezyskanych dochodów, Medyce – 240 dni i 113,3 tys. zł, w Korczowej 449 dni przestojów wag na kierunku wjazdowym do kraju i 388 dni na kierunku wyjazdowym oraz 3.221 tys. zł niezyskanych z tego powodu dochodów.

² Na przykład:

Wg Informacji z kontroli P/00/131 – „*pobierania opłat drogowych przez administrację publiczną za przejazdy pojazdów nienormatywnych*” - przeprowadzonej w IV kw. 2000 r. i I kw. 2001 r., dotyczącej m.in. przygotowania drogowych przejść granicznych do odpraw pojazdów ciężarowych – dyrektorzy urzędów celnych nie pobierali opłat drogowych za wszystkie przejazdy pojazdów nienormatywnych, przekraczających granice państwa, a podstawową przyczyną tego był brak sprawnych wag. Ograniczanie lub zaniechanie ważenia było spowodowane także małą przepustowością przejść, a wszystkie pojazdy ważono zaledwie na 2 przejściach w: Kukurykach i Korczowej.

Wg Informacji z kontroli P/04/152 – „*Realizacji programów i planów zagospodarowania granicy państwowej w zakresie modernizacji i budowy drogowych przejść granicznych na północno-wschodnim i wschodnim odcinku granicy państwowej w latach 2000 – 2004 (I kw.)*” – największy problem z utrzymaniem sprawności wag wystąpił w woj. warmińsko – mazurskim, gdzie 2 wagi były niesprawne łącznie przez 505 dni z powodu m.in. niedomagań organizacyjnych służb Wojewody, odpowiedzialnych za utrzymanie tych urządzeń.

³ T.j. Dz. U. z 2001 r. Nr 85, poz. 937 ze zm.

i masy całkowitej pojazdów przekraczających granicę państwa. Skuteczna realizacja zadań w tym zakresie ma z kolei istotne znaczenie dla stanu polskich dróg.

Cel kontroli

Celem kontroli było dokonanie oceny działań podejmowanych przez służby wojewodów na rzecz utrzymania sprawności technicznej wag samochodowych na drogowych przejściach granicznych. Ponadto celem kontroli była ocena sprawności technicznej wag oraz stopnia ich wykorzystania przez Służbę Celną do ważenia samochodów ciężarowych, a także zakresu i zasad współpracy Służby Celnej ze służbami wojewodów na rzecz utrzymania ich sprawności.

Główne zagadnienia objęte badaniami

Kontrole przeprowadzono w 4 urzędach wojewódzkich i 4 gospodarstwach pomocniczych tych urzędów, administrujących drogowymi przejściami granicznymi oraz w 5 urzędach celnych, dokonujących odpraw w ruchu towarowym na północno-wschodnim i wschodnim odcinku granicy państwowej, na obszarze 4 województw: warmińsko-mazurskiego, podlaskiego, lubelskiego i podkarpackiego, tj. na zewnętrznej granicy Unii Europejskiej⁴.

Kontrolą objęto m.in.: stan wyposażenia w wagi samochodowe wszystkich 7 drogowych przejść granicznych z ruchem samochodów ciężarowych o masie całkowitej powyżej 10 t oraz działania podejmowane przez służby wojewodów⁵ na rzecz zapewnienia ich sprawności technicznej. Przedmiotem kontroli był również stopień wykorzystania wag przez Służbę Celną do realizacji ustawowych⁶ zadań kontroli normatywności pojazdów przekraczających granicę państwową.

⁴ Wykaz skontrolowanych jednostek oraz nazwiska ich kierowników przedstawiono w załącznikach nr 5.1 i 5.1.1. do niniejszej informacji.

⁵ Zakłady obsługi przejść granicznych i zarządy przejść granicznych – gospodarstwa pomocnicze urzędów wojewódzkich

⁶ Art. 13c ust. 10, w związku z art. 13 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. ustawy o drogach publicznych (t.j. Dz.U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2086 ze zm.)

2. Podsumowanie wyników kontroli

2.1. Ogólna ocena kontrolowanej działalności

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia wypełnianie przez Wojewodów: Podlaskiego i Lubelskiego obowiązku utrzymania na drogowych przejściach granicznych sprawności technicznej wag samochodowych, udostępnianych Służbie Celnej do wykonywania kontroli nacisków osi i masy całkowitej pojazdów wykonujących międzynarodowy transport drogowy.

NIK pozytywnie ocenia również wypełnianie obowiązków przez Wojewodę Warmińsko-Mazurskiego w zakresie zapewnienia sprawności technicznej wagi, funkcjonującej na kierunku wjazdowym do Polski na przejściu granicznym w Bezledach, wskazując jednocześnie na nieskuteczność działań w odniesieniu do wagi wyjazdowej z kraju.

Wojewoda Podkarpacki zapewnił Służbie Celnej możliwość wykonywania sprawnej kontroli wagowej pojazdów ciężarowych tylko na przejściu w Korczowej. Najgorszą sytuację, spośród wszystkich 7 przejść objętych kontrolą, stwierdzono w Medyce (3 wagi) ze względu na największą liczbę dni przestojów wag z powodu niesprawności technicznej i największą kwotę niezyskanych dochodów z tytułu niepobranych opłat i kar za przejazd pojazdów nienormatywnych.

NIK stwierdziła prawidłowe funkcjonowanie 25 spośród 29 wag zainstalowanych na przejściach granicznych, tj. wszystkich (21) w woj. w podlaskim i lubelskim oraz część ogólnej liczby wag w woj. podkarpackim (3) i warmińsko-mazurskim (1).

Stopień wykorzystania wag na przejściach granicznych był znacznie zróżnicowany – od 2,1 % do 99,1 %.

Funkcjonariusze Służby Celnej niezwłocznie powiadamiali właściwe służby wojewodów o awariach wag, współpracując z nimi w zakresie niezbędnym do sprawnego ustalania przyczyn awarii i zlecania ich naprawy.

2.2. Synteza wyników kontroli

2.2.1. W ocenie NIK, służby Wojewodów: Podlaskiego i Lubelskiego rzetelnie realizowały zadania związane z utrzymaniem sprawności technicznej wag samochodowych na przejściach granicznych północno-wschodniej i wschodniej granicy RP, niezwłocznie reagowały na zgłoszenia funkcjonariuszy celnych o awariach wag, zlecając ich naprawę. Prawidłowo realizowały również te zadania służby Wojewodów: Warmińsko-Mazurskiego - w odniesieniu do wagi na przejściu w Bezledach, funkcjonującej na kierunku wjazdowym do Polski i Podkarpackiego – do wszystkich 3 wag zainstalowanych w Korczowej. (str. 15)

2.2.2. W ocenie NIK, nieskuteczne były natomiast działania służb Wojewody Warmińsko-Mazurskiego w odniesieniu do wagi wyjazdowej z kraju na przejściu w Bezledach, co skutkowało brakiem możliwości kontroli pojazdów.

Wieloletnie problemy z utrzymaniem sprawności wag na przejściu w **Bezledach**, wynikające ze stanu infrastruktury przejścia, spowodowały konieczność wyłączenia z eksploatacji wagi na kierunku wyjazdowym z Polski. Na okres ponad dwóch lat⁷ Służba Celna pozbawiona została możliwości wykonywania kontroli nacisków osi i masy całkowitej pojazdów wyjeżdżających z kraju, a nieuzyskane w kontrolowanym okresie z tego powodu dochody wyniosły ogółem **249,0 tys. zł.**⁸. Zły stan infrastruktury technicznej na tym przejściu wynikał z opóźnień w podejmowaniu skutecznych działań inwestycyjnych. (str. 15 - 16)

2.2.3 Działania służb Wojewody Podkarpackiego podejmowane w odniesieniu do wag zainstalowanych na przejściu w Medyce nie zapewniły ciągłości ich pracy. Na przejściu tym, spośród wszystkich przejść objętych kontrolą, stwierdzono najdłuższe przestoje wag spowodowane ich niesprawnością techniczną i największą kwotą nieuzyskanych z tego powodu dochodów.

Trzy wagi zainstalowane na przejściu w Medyce były niesprawne technicznie łącznie przez 216 dni, co stanowiło 31,0 % ogólnej liczby dni przestojów wszystkich (29) wag objętych kontrolą. Uniemożliwiało to Służbie Celnej prowadzenie sprawnej i ciągłej kontroli pojazdów. Nieuzyskane zaś z tego powodu dochody w kwocie **419,1 tys. zł** stanowiły

⁷ Waga nieczynna od 9 czerwca 2004 r., a do czasu zakończenia kontroli (31.05.2006 r.) nie uruchomiono jej

⁸ Nieuzyskane dochody – określone szacunkowo na podstawie kwot dochodów uzyskiwanych w okresie poprzedzającym niesprawność wag na danym przejściu

aż 76,0 % dochodów niezyskanych ogółem (551,3 tys. zł) na wszystkich przejściach objętych kontrolą. (str. 17 - 18)

2.2.4. NIK stwierdziła prawidłowe funkcjonowanie 25 wag na przejściach administrowanych przez służby Wojewodów: Podlaskiego, Lubelskiego i Podkarpackiego (w Korczowej), oraz wagi wjazdowej do Polski na przejściu w Bezledach. Niezadowolający natomiast był stan 3 wag w Medyce, nieczynnych przez 15,8 % nominalnego, możliwego czasu pracy wag w okresie objętym kontrolą i wagi wyjazdowej z kraju w Bezledach, nieczynnej przez cały okres objęty kontrolą.

Na przejściach tych (Bezledy, Medyka) stwierdzono aż **90,5 %** ogólnej liczby dni przerw kontroli wagowej pojazdów z powodu niesprawności technicznej wag lub realizacji zadań inwestycyjnych, ustalonych na wszystkich przejściach objętych kontrolą oraz **94,5 %** ogółu niezyskanych z tego powodu dochodów, z tytułu niepobranych opłat i kar za przejazd pojazdów nienormatywnych.⁹ (str. 18 - 19)

2.2.5. NIK pozytywnie ocenia wykorzystanie przez Służbę Celną wag samochodowych do kontroli nacisków osi i masy całkowitej pojazdów ciężarowych, pomimo stwierdzonych różnic w stopniu ich wykorzystania.

Kontroli nacisków osi i masy całkowitej poddano ogółem **929,0 tys. pojazdów, tj. 69,2 %** ogólnej liczby pojazdów ciężarowych, które przekroczyły granicę państwa polskiego (1.341,5 tys.) na 7 przejściach objętych kontrolą. W największym stopniu wykorzystywano wagi na przejściach w: Korczowej, Kukurykach, Kuźnicy Białostockiej i Dorohusku, tj. na przejściach o najnowszej infrastrukturze, z organizacją systemu ruchu i kontroli pojazdów, wymuszającą ważenie każdego przejeżdżającego samochodu ciężarowego. Kontroli wagowej poddano od 84,8 % do 99,1 % ogólnej liczby samochodów ciężarowych, które przekroczyły granicę RP na tych przejściach.¹⁰ Wskaźniki te na przejściach w Bobrownikach i Bezledach, tj. przejściach wyposażonych jedynie po 2 wagi o najdłuższym okresie użytkowania, gdzie do kontroli wagowej kierowano pojazdy po wstępnej ocenie

⁹ Szczegółowe dane - załącznik nr 5.3

¹⁰ Dorohusk – 84,8 % pojazdów, które przekroczyły granicę RP na tym przejściu, Kuźnica Białostocka – 92,2 %, Kukuryki – 97,6 %, Korczowa – 99,1 %

prawdopodobieństwa przekroczenia przez nie norm nacisków osi i masy całkowitej¹¹ - wyniosły odpowiednio 2,1 % i 7,0 %. (str. 19)

Efektem rzeczowym, prowadzonych przez Służbę Celną kontroli normatywności pojazdów ciężarowych, było ujawnienie 5.328 samochodów przeciążonych i 1.407 ponadwymiarowych, a finansowym – pobranie **3.250,5 tys. zł** opłat i kar za przekroczenie dopuszczalnych norm nacisków osi, masy całkowitej i wymiarów gabarytowych pojazdów.¹² (str. 28)

2.2.6. W ocenie NIK, zakres i zasady współpracy funkcjonariuszy Służby Celnej z administratorami przejść granicznych dotyczące utrzymania sprawności technicznej wag - stwarzały możliwości sprawnego usuwania ich awarii.

Funkcjonariusze celni powiadamiali właściwe służby wojewodów o awariach wag niezwłocznie po ich wystąpieniu. Dawało to administratorom przejść możliwości sprawnego zlecania serwisantom wag dokonania ich naprawy. (str. 19)

2.2.7. Rezultaty finansowe kontroli wyniosły ogółem 682,3 tys. zł¹³, z tego: uszczuplenia środków publicznych 668,1 tys. zł (z tytułu niepobranych opłat od nieważonych pojazdów za potencjalne przekroczenia dopuszczalnych norm), kwota uzyskana z naruszeniem prawa 10,7 tys. zł oraz kwota wydatkowana z naruszeniem prawa 3,5 tys. zł. (str. 20)

¹¹ Na kontrolę wagową pojazdów, po wstępnej ocenie prawdopodobieństwa przekroczenia przez nie norm nacisków osi i masy całkowitej, zezwalało postanowienie pkt 3.4 decyzji Nr 4 Szefa Służby Celnej z dnia 3 lutego 2004 r. w sprawie postępowania funkcjonariuszy celnych podczas kontroli parametrów pojazdów przekraczających granicę państwową oraz pobierania kar pieniężnych i opłat drogowych za wydawanie zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych po drogach publicznych.

¹² Szczegółowe dane – załącznik nr 5.2

¹³ Na kwotę 682,3 tys. zł składają się: 249,0 tys. zł niezyskanych dochodów z powodu przestoju w całym kontrolowanym okresie wagi wyjazdowej z Polski na przejściu w Bezledach, 419,1 tys. zł niezyskanych dochodów z powodu niesprawności technicznej wag na przejściu w Medyce, 10,7 tys. zł nielegalnie pobranych kar przez Służbę Celną na przejściu w Dorohusku, wymierzonych na podstawie ważeń pojazdów dokonanych na wagach w niedopuszczonym legalizacją wagi zakresie oraz 3,5 tys. zł kwoty wydatkowanej zaliczkowo przez Zakład Obsługi Przejść Granicznych (ZOPG) w Bezledach na zapłacenie za przegląd i konserwację wagi z półrocznym wyprzedzeniem w stosunku do faktycznego wykonania usługi

2.3. Uwagi końcowe i wnioski

Nieuzyskane dochody na przejściach w Bezledach i Medyce, z powodu niesprawności technicznej wag i właściwych dla nich pasów drogowych, w ocenie NIK, uzasadniają potrzebę podjęcia działań na rzecz poprawy sytuacji w tym zakresie. Stanowiły one bowiem równowartość kosztów budowy 6 - 8 nowych wag. Relacje te, w ocenie NIK, wskazują na zasadność podejmowania również odpowiednich działań inwestycyjnych w zakresie budowy nowych i wymiany starych wag. **Wyniki i ustalenia kontroli wskazują również na potrzebę dążenia do przyjmowania w trakcie budowy lub modernizacji przejść, rozwiązań przewidujących przynajmniej po dwie wagi na każdym kierunku ruchu,** umożliwiających zachowanie ciągłości ważenia pojazdów, w przypadku awarii jednej z nich, bądź konieczności prowadzenia prac inwestycyjnych lub remontowych na pasach drogowych.

W ocenie NIK, konieczne jest podjęcie działań przez:

1. Wojewodów: Warmińsko-Mazurskiego i Podkarpackiego, zmierzających do:

- usprawnienia funkcjonowania wag samochodowych na drogowych przejściach granicznych (dpg) w Bezledach i Medyce, zapewniających Służbie Celnej możliwości prowadzenia ciągłej kontroli wagowej pojazdów, wykonujących międzynarodowy transport drogowy,
- przyjmowania w podejmowanych na dpgr zadaniach inwestycyjnych rozwiązań, uwzględniających poprawę stanu infrastruktury przejść w zakresie wag do kontroli nacisków osi i masy całkowitej pojazdów celem stworzenia warunków do ważenia 100 % pojazdów ciężarowych przekraczających granicę państwową.

2. Dyrektorów ZOPG w: Bezledach i Korczowej¹⁴, zmierzających do:

- niezwłocznego i skutecznego usuwania niesprawności technicznej wag samochodowych i towarzyszącej im infrastruktury, w ramach posiadanych możliwości i kompetencji.

¹⁴ ZOPG w Korczowej – administrator właściwy dla przejścia w Medyce

3. Ważniejsze wyniki kontroli

3.1. Charakterystyka stanu prawnego

Zgodnie z postanowieniami § 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 maja 1991 r. w sprawie określenia zakresu obowiązków organów obowiązanych do utrzymywania przejść granicznych oraz źródeł finansowania tych przedsięwzięć (...) ¹⁵ **województwie zobowiązani byli do nieodpłatnego zabezpieczenia i udostępnienia służbom wykonującym czynności kontrolne na przejściach granicznych niezbędnej infrastruktury i wyposażenia do wykonywania tych czynności.** Do obowiązków tych należało m.in. administrowanie obiektami przejścia granicznego oraz **utrzymanie w należyтым stanie** dostarczanego nieodpłatnie służbom kontrolnym **sprzętu i urządzeń, a także planowanie i realizacja inwestycji** w zasięgu terytorialnym przejścia granicznego. Od 1 stycznia 2006 r. obowiązki wojewodów w powyższym zakresie wynikają z rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2005 r. w sprawie obowiązków wojewody w zakresie finansowania i utrzymywania przejść granicznych (...) ich wyposażenia w sprzęt (...) ¹⁶. Obowiązki te w zakresie zagadnień objętych kontrolą nie uległy w zasadzie zmianie, poza ich bardziej szczegółowym określeniem w zakresie konserwacji, legalizacji oraz utrzymania w sprawności sprzętu, urządzeń technicznych i sanitarnych, będących na wyposażeniu organów kontroli.

Zgodnie zaś z postanowieniami art. 64 ust. 1 – 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym ¹⁷ - **ruch pojazdu lub zespołu pojazdów, którego naciski osi wraz z ładunkiem lub bez ładunku są większe od dopuszczalnych**, przewidzianych dla danej drogi w przepisach o drogach publicznych, **albo którego wymiary lub masa wraz z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych**, przewidzianych w przepisach niniejszej ustawy, **jest dozwolony tylko pod warunkiem uzyskania zezwolenia**. Ustawa ta określa kompetencje organów i ogólne warunki wydawania zezwoleń, w tym przez naczelników urzędów celnych, na jednokrotny przejazd po drogach krajowych, w wyznaczonym czasie, pojazdu przekraczającego granicę państwa przy wjeździe na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Szczegółowe warunki i tryb wydawania zezwoleń

¹⁵ Dz.U. Nr 49, poz. 215 – rozporządzenie utraciło moc z dniem 1.01.2006 r.

¹⁶ Dz.U. Nr 256, poz. 2145

¹⁷ T.j. Dz.U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 ze zm.

na przejazdu pojazdów nienormatywnych określił Minister Infrastruktury w rozporządzeniu z dnia 16 grudnia 2004 r.¹⁸ Dopuszczalne wymiary, masy i naciski osi pojazdów poruszających się po drogach RP, określone zostały w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia¹⁹. **Obowiązek ponoszenia opłat za przejazdy po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych** wynika z przepisu art. 13 ust.1 pkt 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych²⁰, w tym za jednorazowy przejazd po drogach krajowych, w wyznaczonym czasie, pojazdu nienormatywnego, który przekracza granicę państwa. Zgodnie zaś z art. 13c ust. 10 tej ustawy – **opłatę** za jednorazowy przejazd pojazdu nienormatywnego, przekraczającego granicę państwa – **ustala i pobiera** naczelnik urzędu celnego, **a w przypadku braku zezwolenia** na przejazd po drogach publicznych pojazdu nienormatywnego lub przejazdu niezgodnie z warunkami określonymi w zezwoleniu, stwierdzonego przy wyjeździe z RP – **wymierza karę pieniężną** w drodze decyzji administracyjnej (art. 13g, ust. 1a ustawy o drogach publicznych). Stawki opłat za jednorazowy przejazd po drogach krajowych, w wyznaczonym czasie, pojazdu nienormatywnego, który przekracza granicę państwa – określone zostały przepisem art. 13c ust. 4 ustawy o drogach publicznych.

Obowiązek kontroli normatywności pojazdów przekraczających granice RP wynika z ww. przepisów dot. obowiązku ustalania i pobierania przez naczelników właściwych urzędów celnych opłat i wymierzania kar za przejazd przez pojazdów nienormatywnych. Do kontroli normatywności pojazdów w zakresie nacisków osi i masy całkowitej pojazdów urzędy celne wykorzystują **wagi** samochodowe do ważenia pojazdów w ruchu (**dynamiczne**) i wagi pomostowe (**statyczne**) do kontroli masy całkowitej pojazdu. Obowiązek nieodpłatnego ich dostarczenia i utrzymania w sprawności, na mocy ww. przepisów, spoczywał na służbach wojewodów, tj. gospodarstwach pomocniczych urzędów wojewódzkich.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 28 marca 2003 r. w sprawie sieci dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o określonych

¹⁸ Dz.U. Nr 267, poz. 2660

¹⁹ Dz.U. z 2003 r. Nr 32, poz. 262 ze zm. - przepis wykonawczy wydany na podstawie art. 66 ust.5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym

²⁰ T.j. Dz.U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2086 ze zm.

parametrach²¹ - do wszystkich przejść granicznych objętych kontrolą prowadziły drogi, po których mogły poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku na pojedynczą oś do 100 kN (10 t), a na oś składową osi wielokrotnej od 57,5 kN (5,75 t) do 80 kN (8 t) w zależności od rozstawu osi składowych. Przepis ten utracił moc 2 maja 2005 r.

Z dniem 15 listopada 2005 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 19 października 2005 r. w sprawie wykazu dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku osi pojedynczej do 10 t²². W wykazie tych dróg znalazły się drogi prowadzące do przejść granicznych w: Grzechotkach (droga Nr 22), Bezledach (Nr 51), Dorohusku (Nr 12), Hrebennem (Nr 17) i Medyce (Nr 28).

Również z dniem 15 listopada 2005 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 19 października 2005 r. w sprawie wykazu dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t.²³ Do wykazu tych dróg zaliczone zostały drogi prowadzące do pozostałych przejść granicznych, objętych kontrolą, tj. w: Kuźnicy Białostockiej (Nr 19), Bobrownikach (Nr 65), Kukurykach (Nr 2 i 68) i Korczowej (Nr 4).

W okresie od dnia 2 maja do 14 listopada 2005 r., tj. **przez okres 197 dni brak²⁴ było przepisów wykonawczych** do art. 41 ust. 4 i 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych **w sprawie wykazów dróg krajowych, o których mowa w ww. dwóch**

²¹ Dz.U. Nr 62, poz. 563

²² Dz.U. Nr 219, poz. 1861

²³ Dz.U. Nr 219, poz. 1860

²⁴ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 marca 2003 r. utraciło moc na podstawie art. 9 ustawy z dnia 14 listopada 2003 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz.U. Nr 200, poz. 1953 ze zm.). Art. 1 pkt 45 tej ustawy zmieniał przepisy art. 41 ustawy o drogach publicznych, upoważniając ministra właściwego do spraw transportu do ustalenia wykazu dróg krajowych o dopuszczalnym nacisku na pojedynczą oś do 11,5 t (ust. 4) oraz wykazów: dróg krajowych i wojewódzkich o dopuszczalnym nacisku na pojedynczą oś do 10 t (ust. 5). Na mocy art. 13 pkt 4 tej ustawy – przepis ten wchodził w życie z dniem 1 maja 2004 r. Wprawdzie rozporządzeniem z dnia 30 kwietnia 2004 r. (Dz.U. Nr 102, poz. 1077) Minister Infrastruktury ustalił wykaz dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku na pojedynczą oś do 112,7 kN (11,5 t), jednakże żadna z dróg prowadzących do przejść granicznych objętych kontrolą nie została ujęta w tym wykazie. Na podstawie ww. upoważnienia Minister Infrastruktury nie wydał jednak rozporządzenia w sprawie wykazów dróg o dopuszczalnym nacisku na pojedynczą oś do 10 t. Na podstawie przepisu art. 1 pkt 6 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz zmianie niektórych innych ustaw (Dz.U. Nr 179, poz. 1486) - zmianie uległ zakres upoważnienia dla ministra właściwego ds. transportu w sprawie ww. wykazów dróg. W przypadku dróg o dopuszczalnym nacisku na oś do 11,5 t mowa jest w nowym przepisie o pojedynczej osi napędowej, a w przypadku dróg o dopuszczalnym nacisku na pojedynczą oś do 10 t – ustalenie wykazów tych dróg winno uwzględniać potrzebę zapewnienia ruchu tranzytowego. Zmiana zakresu upoważnienia weszła w życie z dniem 4 października 2005 r., a dnia 19 października Minister Infrastruktury wydał stosowne rozporządzenia, które weszły w życie z dniem 15 listopada 2005 r.

rozporządzeniach z dnia 19 października 2005 r. Skutkiem tego był brak norm dopuszczalnych nacisków osi pojazdów poruszających się po drogach krajowych, w tym prowadzących do objętych kontrolą przejść granicznych.

Sposób wykonywania czynności przy kontroli wagowej pojazdów, określała decyzja Nr 4 Szefa Służby Celnej z dnia 3 lutego 2004 r. w *sprawie postępowania funkcjonariuszy celnych podczas kontroli parametrów pojazdów przekraczających granicę państwową oraz pobierania kar pieniężnych i opłat drogowych za wydawanie zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych po drogach publicznych*.

Zgodnie z art. 40a ust. 2 i 3 ustawy o drogach publicznych – opłaty i kary za przejazdy pojazdów nienormatywnych, których trasa przebiega przez granicę państwa, pomniejszone o 12 % prowizji należnej pobierającemu je urzędowi celnemu²⁵, przekazywane są na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego (za pośrednictwem rachunku GDDKiA) z przeznaczeniem na **budowę, przebudowę, remont, utrzymanie i ochronę dróg krajowych**, drogowych obiektów inżynierskich i przepraw promowych **oraz zakup urządzeń do ważenia pojazdów**.

3.2. Charakterystyka uwarunkowań ekonomicznych i organizacyjnych

3.2.1 Według Informacji o wynikach kontroli P/05/136²⁶ - w latach 2002–2005 (I kw.) północno-wschodnią i wschodnią granicę Polski przekroczyło ok. 22 tys. pojazdów z ponadnormatywnymi naciskami osi. Pobrane z tego tytułu opłaty i kary wyniosły 19,3 mln zł, tj. średnio 16,3 tys. zł dziennie. Pobrane zaś **opłaty i kary w okresie 2000 – 2004 (I kw.) wyniosły ogółem 38,2 mln zł**,²⁷ w tym z terenu działania Izby Celnej w Białej Podlaskiej 23,1 mln zł (60,5 %). Wielodniowe przerwy w używaniu wag do kontroli pojazdów ciężarowych, w okresie poprzedzającym kontrolę D/06/503, przyczyniały się do istotnej

²⁵ Na mocy § 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 kwietnia 2002 r. w sprawie określenia prowizji od opłat drogowych i kar pieniężnych pobieranych przez urzędy celne oraz sposobu jej pobierania i rozliczania z GDDKiA (Dz.U. Nr 47, poz. 441)

²⁶ Kontrola P/05/136 – pn. „Przygotowanie Służb Celnych do wykonywania na północno-wschodnim i wschodnim odcinku granicy państwowej zadań związanych z akcesją Polski do Unii Europejskiej w latach 2002 – 2005 (I kw.)

²⁷ Dane – wg Informacji z kontroli P/04/152 „Realizacja programów i planów zagospodarowania granicy państwowej w zakresie modernizacji i budowy drogowych przejść granicznych na północno-wschodnim i wschodnim odcinku granicy państwowej w latach 2000 – 2004 (I kw.) podjęta z inicjatywy własnej NIK.

utraty dochodów z tytułu opłat i kar za przekroczenia dopuszczalnych nacisków osi pojazdów i ich masy całkowitej. Na przykład szacunkowo określone dochody, niezyskane z tego tytułu - wyniosły:

- 311,0 tys. zł w okresie 1999 – I półrocze 2000 r. na dpg w Bezledach²⁸;
- 398,0 tys. zł w okresie 2002 – 2004 (I kw.) na dpg w Hrebennem²⁸;
- 3.221,5 tys. zł w okresie 2002 – 2005 (I kw.) na dpg w Korczowej²⁷;
- 113,3 tys. zł w okresie 2002 – 2005 (I kw.) na dpg w Medyce²⁷.

3.2.2. Na 7 przejściach objętych badaniem, na których Służba Celna prowadziła kontrolę nacisków osi i masy całkowitej pojazdów wykonujących międzynarodowy transport drogowy, w tym samochodów ciężarowych o masie całkowitej powyżej 10 t, zainstalowanych było **29 wag**. Administrowały nimi zakłady obsługi przejść granicznych (ZOPG) i zarządy przejść granicznych (ZPG) - gospodarstwa pomocnicze właściwych urzędów wojewódzkich, w tym **na dpg w:**

- **Bezledach** – na granicy z Rosją, w woj. warmińsko-mazurskim wyposażonym w 2 wagi dynamiczne, w tym jedną nieużytkowaną od czerwca 2004 r.²⁹; (zał. nr 5.4)
- **Kuźnicy Białostockiej i Bobrownikach** – na granicy z Białorusią, administrowane przez ZPG Województwa Podlaskiego w Białymstoku, wyposażone w 6 wag dynamicznych, w tym 2 w Bobrownikach i 1 wagę statyczną w Kuźnicy; (zał. nr 5.5 i 5.6)
- **Kukurykach** (z Terminalem Samochodowym w Koroszczynie) - na granicy z Białorusią i **Dorohusku** na granicy z Ukrainą, administrowanymi przez Lubelski Zarząd Przejść Granicznych w Chełmie (LZPG), wyposażonymi w 10 wag dynamicznych, w tym 6 w TS Koroszczyn i 4 w Dorohusku oraz 4 wagi statyczne, po 2 na obu przejściach; (zał. nr 5.7 i 5.8)
- **Korczowej i Medyce** - na granicy z Ukrainą, administrowanymi przez ZOPG w Korczowej w woj. podkarpackim, wyposażonym w 6 wag dynamicznych, po 3 na obu przejściach. (zał. nr. 5.9 i 5.10)

²⁸ Dane – wg Informacji z kontroli P/00/059 „Organizacja odpraw celnych” podjęta z inicjatywy własnej NIK, zakończona w IV kw. 2000 r.

²⁹ Waga nieużytkowana - na kierunku wyjazdowym z Polski

3.2.3 Na przejściach granicznych w:

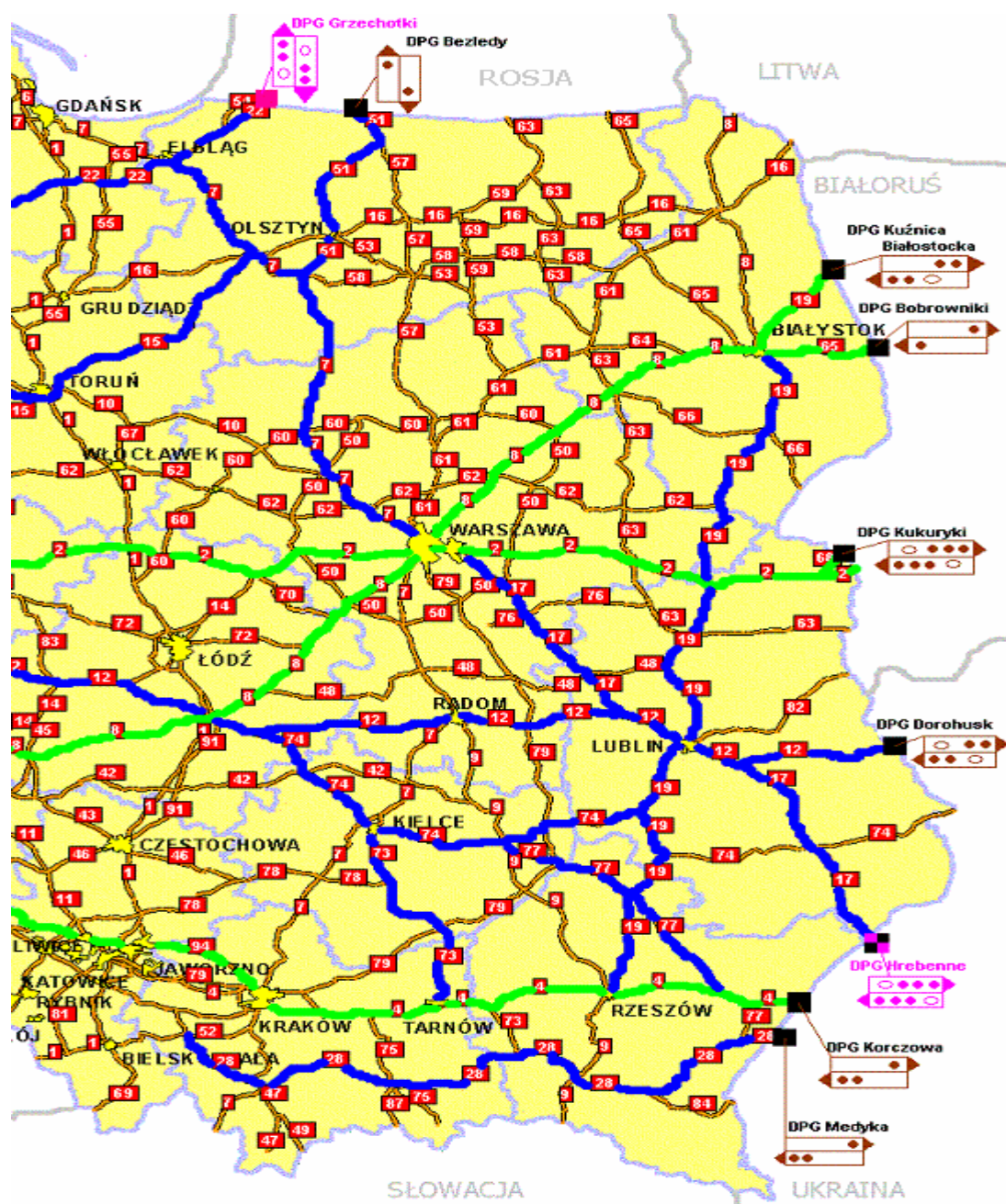
- **Grzechotkach** – na granicy z Rosją, w woj. warmińsko-mazurskim,
- **Hrebennem** – na granicy z Ukrainą, w woj. lubelskim,

nie prowadzono kontroli nacisków osi i masy całkowitej pojazdów wykonujących międzynarodowy transport drogowy. Realizowano tam bowiem zadania inwestycyjne, uwzględniające budowę 6 wag o wartości ogółem 495,3 tys. zł na przejściu granicznym w Grzechotkach oraz 8 wag o wartości ogółem 107,0 tys. EURO na funkcjonującym przejściu w Hrebennem³⁰. (zał. nr 5.11)

Lokalizację objętych kontrolą przejść granicznych, z graficznym wykazem rozmieszczenia wag samochodowych na północno-wschodnim i wschodnim odcinku granicy RP oraz siecią głównych dróg krajowych, prowadzących do tych przejść – przedstawia mapa na str. 14 Informacji.

³⁰ Budowa wag na dpw w Grzechotkach dot. 4 wag dynamicznych i 2 wag statycznych, a na dpw w Hrebennem – 6 wag dynamicznych i 2 wag statycznych.

Mapa dpg na północno-wschodniej i wschodniej granicy RP z ruchem towarowym powyżej 10 t oraz siecią głównych dróg krajowych, prowadzących do tych przejść.



LEGENDA:

- | | |
|---|---|
| ■ Funkcjonujące dpg, wyposażone w wagi | — główne drogi krajowe o dopuszczalnym nacisku na pojedynczą oś napędową do 11,5 t, prowadzące do dpg na wschodniej granicy RP |
| ■ Budowa / rozbudowa dpg | — główne drogi krajowe o dopuszczalnym nacisku na pojedynczą oś do 10 t, prowadzące do dpg na północno-wschodniej i wschodniej granicy RP |
| ➡ Wyjazd z RP/wjazd do RP | |
| ● / ● wagi dynamiczne funkcjonujące/w budowie | |
| ○ / ○ wagi statyczne funkcjonujące/w budowie | |
| ■ Funkcjonujące dpg w trakcie rozbudowy. | |

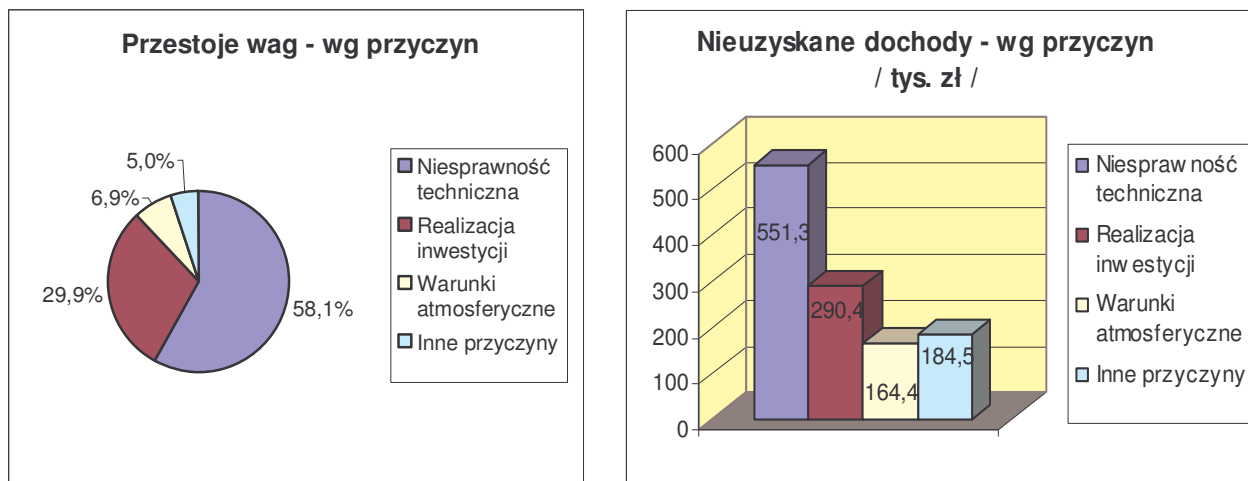
3.3. Istotne ustalenia kontroli

Na przejściach objętych kontrolą wagi były nieczynne przez 1.199 dni ogółem, w tym z powodu:

- niesprawności technicznej - 697 dni (58,1 %)
- realizacji zadań inwestycyjnych na przejściach - 359 dni (30,0 %)
- warunków atmosferycznych (temp. < - 10°C) - 83 dni (6,9 %)
- innych przyczyn³¹ - 60 dni (5,0 %)

Szacunkowo określone, niezyskane wpływy z tytułu opłat i kar wyniosły 1.190,6 tys. zł ogółem, w tym z powodu: niesprawności technicznej wag – 551,3 tys. zł, realizacji zadań inwestycyjnych na przejściach – 290,4 tys. zł, warunków atmosferycznych – 164,4 tys. zł i z powodu innych przyczyn – 184,5 tys. zł. Najwięcej niezyskanych dochodów z powodu przestojów wag wystąpiło na przejściu w Medyce – 555,1 tys. zł (46,6 %), w tym z powodu: niesprawności technicznej wagi – 419,1 tys. zł, realizacji zadań inwestycyjnych – 127,7 tys. zł i niekorzystnych warunków atmosferycznych – 8,3 tys. zł

Strukturę przestojów wag i niezyskanych dochodów, wg poszczególnych przyczyn, obrazują poniższe wykresy:³²



Szczegóły w zakresie przestojów wag oraz niezyskanych dochodów na poszczególnych przejściach, z podziałem na przyczyny – zawiera załącznik nr 5.3.

³¹ Inne przyczyny to: brak przepisów wykonawczych do art. 41 ustawy o drogach publicznych w sprawie wykazu dróg, po których mogą poruszać się pojazdy o nacisku na oś pojedynczą 10 t i 11,5 t oraz brak terminowej aktualizacji programu komputerowego, obsługującego system wagowy

³² źródło danych na podstawie którego sporządzono wykresy – załącznik nr 5.3 do Informacji

3.3.1. Realizacja przez służby wojewodów zadań w zakresie utrzymania sprawności wag samochodowych

3.3.1.1. W ocenie NIK, prawidłowo realizowano zadania na rzecz utrzymania sprawności wag na drogowych przejściach granicznych w: Kukurykach, Dorohusku, Korczowej, Kuźnicy Białostockiej i Bobrownikach.

Istotne znaczenie w tym zakresie miała nowoczesność infrastruktury granicznej tych przejść, w tym wag samochodowych. Na przejściach w Dorohusku i Kuźnicy Białostockiej były one objęte gwarancyjną obsługą serwisową producenta, a ponadto ich ilość pozwalała zachować ciągłość ważenia pojazdów, w przypadku awarii jednej z nich. Naprawy wag zlecano niezwłocznie po ustaleniu przyczyn ich uszkodzeń. Wprawdzie wykonanie napraw wag w Kuźnicy Białostockiej i Bobrownikach przebiegało sprawnie, ale mimo to nie uniknięto przerw w ważeniu pojazdów w ilości ogółem 70 dni, powodujących skutki finansowe z tytułu niepobranych opłat i kar na sumę 45,9 tys. zł.³³ Przyczyną tego było jednoczesne wystąpienie 4 awarii wag dynamicznych na przejściu w Kuźnicy Białostockiej oraz awarii 2 wag w Bobrownikach, które wystąpiły w okresie niekorzystnych warunków atmosferycznych.³⁴

3.3.1.2. W ocenie NIK, różny efekt przynosiły działania Wojewody Warmińsko - Mazurskiego podejmowane na rzecz zapewnienia sprawności wag na przejściu w Bezledach. Prawidłowo realizowano zadania w tym zakresie na wjeździe do Polski, jednakże działania podejmowane wobec wagi wyjazdowej z kraju były nieskuteczne. Przez cały okres objęty kontrolą nie zapewniono Służbie Celnej możliwości ważenia pojazdów wyjeżdżających z kraju. Niepokojącym jest przy tym fakt, że sytuacja nie ulegała istotnym zmianom od 1999 r., mimo że kolejne kontrole NIK wskazywały na nieprawidłowy stan w tym zakresie.

Kontrola NIK wykazała, że waga zainstalowana na kierunku wyjazdu z Polski była niesprawna przez cały okres objęty kontrolą i do dnia przeprowadzenia oględzin, tj. do 23 maja 2006 r. **Jej przestój, istniejący od 9 czerwca 2004 r.**, spowodowany był licznymi i głębokimi ubytkami nawierzchni najazdowej na wagę oraz odkształceniem płaszczyzny najazdu, większym niż zakładała dokumentacja wykonawcza wagi. Przez okres

³³ DPG Kuźnica Białostocka: 22 dni przerw w ważeniu pojazdów i 38,1 tys. zł niepobranych opłat i kar
DPG Bobrowniki: 48 dni przerw w ważeniu pojazdów i 7,8 tys. zł niepobranych opłat i kar

³⁴ Awarie wag w Kuźnicy Białostockiej wystąpiły w styczniu 2005 r., w Bobrownikach w lutym, marcu i kwietniu 2005 r.

ponad 2 lat służby Wojewody Warmińsko-Mazurskiego nie usunęły skutecznie przyczyn uniemożliwiających wykorzystywanie wagi do kontroli normatywności pojazdów ciężarowych. Mimo że pierwotne deklaracje składane w tym zakresie Służbie Celnej przewidywały rozpoczęcie modernizacji pasa drogowego i naprawy powierzchni najazdowej wagi już we wrześniu 2004 r., działań takich w 2004 r. nie rozpoczęto. Zadania te faktycznie wykonano w II półroczu 2005 r., jednak ich oddanie do użytku ma nastąpić dopiero w listopadzie 2006 wraz z końcowym odbiorem całego realizowanego zadania inwestycyjnego, związanego z rozbudową infrastruktury przejścia w Bezledach.

Nieprawidłowości dotyczące wag na przejściu w Bezledach Najwyższa Izba Kontroli wykazywała w wystąpieniach pokontrolnych, kierowanych do kontrolowanych jednostek, jak i w „Informacjach” o wynikach 4 kontroli przeprowadzonych w latach 2000 – 2005.

Na przykład w Informacjach tych wykazano m.in., że:

- nawierzchnie najazdów na wagi wykonano z innych materiałów niż zakładał projekt, co skutkowało ich wykruszaniem³⁵;*
- największy problem z utrzymaniem wag z powodu ich częstych awarii w latach 2000 – 2004 (I kw.) wystąpił w woj. warmińsko-mazurskim, co było spowodowane niedomaganiem organizacyjnymi Wojewody Warmińsko-Mazurskiego, a łączny czas niesprawności 2 wag wynosił 505 dni³⁶;*
- posiadany sprzęt do kontroli nie zawsze był sprawny technicznie w okresie 2002 – V 2005 r., co dotyczyło przede wszystkim 2 wag dynamicznych na DPG w Bezledach niesprawnych przez 696 dni, a szacunkowo określone niezyskane z tego powodu wpływy z tytułu opłat i kar wyniosły 469,8 tys. zł.³⁷*

³⁵ Wg Informacji z kontroli P/00/131 – „pobierania opłat drogowych przez administrację publiczną za przejazdy pojazdów nienormatywnych” - przeprowadzonej w IV kw. 2000 r. i I kw. 2001 r. – dotyczącej m.in. przygotowania drogowych przejść granicznych do odpraw pojazdów ciężarowych.

³⁶ Wg Informacji z kontroli P/04/152 – „Realizacji programów i planów zagospodarowania granicy państwowej w zakresie modernizacji i budowy drogowych przejść granicznych na północno-wschodnim i wschodnim odcinku granicy państwowej w latach 2000 – 2004 (I kw.)

³⁷ Wg Informacji z kontroli P/05/136 – „Przygotowania Służb Celnych do wykonywania na północno-wschodnim i wschodnim odcinku granicy państwowej zadań związanych z akcesją Polski do Unii Europejskiej w latach 2002 – 2005 (I kw.)

3.3.1.3. W ocenie NIK, z różnym skutkiem wypełniał również obowiązki w zakresie utrzymania sprawności wag Wojewoda Podkarpacki. Prawdłowo realizował zadania na przejściu w Korczowej, zapewniając Służbie Celnej wykonywanie sprawnej kontroli wagowej pojazdów ciężarowych. Działania podejmowane w tym zakresie na przejściu w Medyce nie zapewniły ciągłości ich pracy. Na przejściu tym wystąpiły najdłuższe przestoje wag³⁸, skutkujące największą kwotą niezyskanych dochodów³⁹ z tytułu niepobranych opłat i kar za przejazd pojazdów nienormatywnych. Średni czas 3 napraw wag na przejściu w Medyce i prowadzących do nich pasów drogowych wynosił 166 dni⁴⁰ i był od 5 do 15 razy dłuższy od czasu usuwania awarii na innych przejściach objętych kontrolą⁴¹. Przyczynami tego było m.in. rozpoczynanie napraw przez serwisanta wag w bardzo odległych terminach⁴² od ich uszkodzenia, oraz brak podpisanej z nim przez administratora przejścia umowy na ich naprawy pogwarancyjne, umożliwiającej egzekwowanie niezwłocznego rozpoczynania i sprawnego przeprowadzanie napraw. Istotne znaczenie miał w tym przypadku także brak skutecznych działań służb inwestycyjnych Wojewody Podkarpackiego w zakresie terminowej naprawy uszkodzonych powierzchni najazdowych na wagi.

Na przykład:

- *w maju 2005 r. Służba Celna monitorowała drugi raz w ZOPG w Korczowej, w sprawie naprawy wagi nr 20 na DPG w Medyce, której uszkodzenie zgłoszono 4 m-ce wcześniej. Zwrócono się przy tym o wyjaśnienie przyczyn braku reakcji Zakładu na zgłoszenie awarii, dokonane w styczniu 2005 r. Przyjęto bowiem, że jedyną przyczyną błędów pomiarowych były ubytki betonu na najeździe na wagę, usuwanie których uzależnione było (wg Zakładu) od odpowiednich warunków atmosferycznych. Prace naprawcze rozpoczęto dopiero w maju 2005 r., a w trakcie ich realizacji okazało się, że awarii uległa również i waga.*

³⁸ ogółem 216 dni, tj. 31 % ogólnej liczby dni przestojów z powodu niesprawności technicznej wszystkich 29 wag objętych kontrolą, w tym 151 dni powodujących przerwy w kontroli wagowej pojazdów,

³⁹ 419,1 tys. zł, tj. 76 % ogółu niezyskanych dochodów z powodu niesprawności technicznej wag na wszystkich przejściach objętych kontrolą

⁴⁰ Średni czas naprawy uwzględnia niesprawność wagi nr 20 przez 191 dni, wagi nr 19 przez 182 dni i wagi nr 18 przez 125 dni, przy czym do zakończenia kontroli, tj. do dnia 29 czerwca 2006 r., naprawa wagi nr 18 nie została zakończona.

⁴¹ 5 razy dłuższy - w odniesieniu do średniego czasu najwolniej realizowanych napraw na innych przejściach objętych kontrolą, a 15 razy dłuższy w odniesieniu do średniego czasu najszybciej wykonywanych napraw na innych przejściach objętych kontrolą

⁴² naprawę wagi nr 18 rozpoczęto w ponad 3 m-ce od dnia jej uszkodzenia, a naprawy wag nr 19 i 20 prawie 5 m-cy po ich uszkodzeniu

Spowodowało to zbyt późne przystąpienie do naprawy wagi, której całkowity okres przestoju wyniósł 191 dni. Nie stwierdzono w tym przypadku również udokumentowanych działań kierownika Zakładu w zakresie pozyskiwania środków finansowych na dokonanie naprawy wagi, czym uzasadniano Służbie Celnej zwłokę w usuwaniu przyczyn jej niesprawności,

- *w przypadku awarii wagi Nr 19, zgłoszonej przez Służbę Celną w styczniu 2005 r., przez okres 4,5 m-ca ZOPG w Korczowej nie podejmował działań na rzecz przyspieszenia terminu jej naprawy, mimo monitów Służby Celnej w tej sprawie. Naprawę wagi, wraz z najazdem na nią zakończono w dniu 21 lipca 2005 r., a okres jej niesprawności wyniósł ogółem 182 dni. O konieczności wyrównania nawierzchni na dojazdach do wag Nr 19 i 20 w terminie do dnia 30 maja 2004 r. Zakład wiedział już rok wcześniej, co wynikało z postanowień przeglądu gwarancyjnego pasów samochodów ciężarowych. Termin wyrównania nawierzchni najazdowych na wagi minął więc ponad 7 m-cy przed wystąpieniem ich awarii*
- *okres niesprawności wagi Nr 18 wynosił 125 dni⁴³, a jej naprawę rozpoczęto dopiero ponad 3 m-ce po przyjęciu zgłoszenia o jej uszkodzeniu. ZOPG w Korczowej nie miał podpisanej umowy na pogwarancyjne naprawy wag, umożliwiającą egzekwowanie określonych w niej terminów rozpoczynania napraw. W przypadku awarii tej wagi, producent narzucał Zakładowi odległe terminy jej naprawy, z powodu braku wolnych terminów serwisu, wynikającego z montażu wag w innym miejscu.*

3.3.1.4 W ocenie NIK, prawidłowo funkcjonowało 25, tj. 86,2 % ogółu wszystkich (29) wag objętych kontrolą. Na przejściach w: Kukurykach, Dorohusku i Korczowej, mających razem 17 wag, nie wystąpiły żadne przerwy w kontroli pojazdów z powodu niesprawności technicznej wag. Prawidłowo funkcjonowało również 8 wag na przejściach w: Kuźnicy Białostockiej i Bobrownikach oraz waga wjazdowa w Bezledach, gdzie z powodu ich niesprawności wystąpiły niewielkie⁴⁴ przerwy w ważeniu pojazdów, niezależne od działań administratorów przejść.

Pozostałe 4 wagi były nieczynne razem przez 373 dni z powodu niesprawności technicznej, w tym 3 zainstalowane na przejściu w Medyce przez 216 dni i waga na kierunku

⁴³ 125 dni – do dnia zakończenia kontroli w ZOPG w Korczowej waga nie została naprawiona.

⁴⁴ W Kuźnicy Białostockiej – 22 dni, skutkujące niezyskanymi dochodami w kwocie 38,1 tys. zł, w Bobrownikach 48 dni – (...) 7,8 tys. zł i Bezledach – 15 dni – (...) 0,02 tys. zł.

wyjazdowym z kraju w Bezledach – 157. Wagi te dodatkowo były nieczynne z powodu realizacji zadań inwestycyjnych na tych przejściach odpowiednio przez 61 i 298 dni, w tym m.in. zadań związanych z modernizacją nawierzchni najazdów na wagi i pasów drogowych właściwych dla tych wag.

3.3.1.5 NIK pozytywnie ocenia wykorzystanie przez Służbę Celną wag samochodowych. Rozwiązania organizacyjne przyjęte w urzędach celnych nakładają na funkcjonariuszy celnych obowiązek wykonywania kontroli normatywności pojazdów ciężarowych. Szczegółowo zostały określone procedury postępowania przy kontroli pojazdów w tym zakresie oraz pobierania opłat i kar.

Przyjęte w urzędach celnych rozwiązania wymuszają prowadzenie kontroli normatywności pojazdów, w tym kontroli nacisków osi i masy całkowitej, jednakże postanowienia decyzji Nr 4 Szefa Służby Celnej z dnia 3 lutego 2004 r. w sprawie postępowania funkcjonariuszy celnych podczas kontroli parametrów pojazdów przekraczających granicę państwową (...) dopuszczają kontrolę pojazdów poprzez ich ważenie po dokonaniu wstępnej oceny prawdopodobieństwa przekroczenia norm nacisków osi i masy całkowitej. Z przepisu tego korzystali funkcjonariusze celni na przejściach w: Bobrownikach i Bezledach. Na pozostałych przejściach objętych kontrolą system kontroli i ruchu pojazdów wymuszał praktycznie ważenie każdego samochodu ciężarowego, przekraczającego granicę RP. Szczegóły w zakresie liczby skontrolowanych pojazdów na poszczególnych przejściach, liczby pojazdów nienormatywnych oraz wielkości pobranych opłat i kar – podano w załączniku 5.2 do Informacji.

3.3.1.6 W ocenie NIK, funkcjonariusze Służby Celnej niezwłocznie zgłaszali awarie wag do administratorów przejść, współpracując z nimi w zakresie niezbędnym do sprawnego ustalania przyczyn awarii i zlecania ich naprawy.

Na 25 zgłoszeń awarii, jakie wystąpiły na objętych kontrolą przejściach granicznych w badanym okresie w 20 przypadkach (80,0 %) dokonano je w dniu stwierdzenia awarii lub w dniu następnym. W pozostałych 5 przypadkach (20,0 %) zgłoszenia awarii dokonano w 2 do 3 dni od dnia ich wystąpienia, przy czym opóźnienie to było związane z obserwacją przez funkcjonariuszy celnych wag w okresie niekorzystnych warunków atmosferycznych⁴⁵, celem stwierdzenia faktycznego ich uszkodzenia.

⁴⁵ Według wymogów producentów wag i określonych w świadectwach ich legalizacji - korzystanie z wag przy temperaturach do (minus) - 10°C. Przy niewłaściwych wskazaniach wag uzyskanych w temperaturach

3.3.1.7 Rezultaty finansowe kontroli wyniosły ogółem 682,3 tys. zł.

Do rezultatów finansowych kontroli w części – nieprawidłowości w wymiarze finansowym - zaliczone zostały:

- uszczuplenia środków publicznych na sumę 668,1 tys. zł z tytułu niepobranych opłat i kar od nieważonych pojazdów za potencjalne przekroczenia dopuszczalnych norm, w tym: 249,0 tys. zł z powodu przestoju wagi wyjazdowej z kraju na przejściu w Bezledach i 419,1 tys. zł z powodu przestojów wag na przejściu w Medyce na skutek ich niesprawności technicznej,
- kwota 10,7 tys. zł kar pobranych nielegalnie przez Służbę Celną na przejściu w Dorohusku. Pobrano bowiem kary od przekroczenia norm nacisków osi i masy całkowitej przez pojazdy wyjeżdżające z kraju z ilością powyżej 6 osi na podstawie ważeń samochodów na wagach wyjazdowych z kraju, podczas gdy były one zalegalizowane do ważenia pojazdów z maksymalną liczbą 6 osi na pojazd,
- kwota 3,5 tys. zł wydatkowana przez ZOPG w Bezledach z naruszeniem prawa na zaliczkową zapłatę faktury za przegląd i konserwację wag, która to usługa faktycznie została wykonana pół roku później.

3.3.2. Koszty utrzymania wag

W ocenie NIK, relacje kosztów ponoszonych na utrzymanie wag do wielkości dochodów uzyskiwanych w efekcie ich pracy, bądź traconych w wyniku ich przestojów, uzasadniają potrzebę niezwłocznego podejmowania działań na rzecz ich skutecznej naprawy.

Koszty poniesione w kontrolowanym okresie na konserwacje, legalizacje i naprawy wag⁴⁶ wyniosły **ogółem 147,4 tys. zł, tj. 4,6 % wpływów** z opłat i kar pobieranych w związku z kontrolą graniczną normatywności pojazdów ciężarowych i **17,7 % nieuzyskanych dochodów** z powodu niesprawności technicznej wag i właściwych im pasów drogowych.

zblizonych do ww. nie ma pewności, czy waga faktycznie uległa awarii, czy przyczyną błędnych wskazań wagi jest zbyt niska temperatura.

⁴⁶ Bez kosztów napraw pasów drogowych właściwych dla wag

3.3.3. Inne ustalenia

W ocenie NIK, istotny wpływ na poziom uzyskanych przez Służbę Celną dochodów z opłat i kar za przejazd po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych, miały opóźnienia w wydaniu przepisów wykonawczych do art. 41 ust. 4 i 5 ustawy o drogach publicznych, określających wykazy dróg krajowych i wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t i pojedynczej osi napędowej do 11,5 t.

W okresie od dnia 2 maja do 14 listopada 2005 r. urzędy celne, objęte kontrolą, różnie postępowały w zakresie pobierania opłat drogowych i kar w związku z wykonywaniem kontroli nacisków osi pojazdów. Wynikało to z braku przepisów wykonawczych do art. 41 ust. 4 i 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych⁴⁷ (pkt 3.1 Informacji) oraz różnych stanowisk (zmiennych w czasie), co do sposobu postępowania w tym okresie, przekazywanych urzędowi celnemu przez Ministerstwo Infrastruktury i Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Brak ww. przepisów powodował, że w takich samych sytuacjach różne urzędy celne postępowały odmiennie. Jedne z nich przyjęły normę 11,5 t na pojedynczą oś i nie zaprzestały ważenia pojazdów⁴⁸, inne pozostały zaś przy normie 10 t, ważąc pojazdy przez większość okresu, w którym brak było tych przepisów, zaprzestając następnie kontroli nacisków osi, po wielokrotnych próbach ustalenia prawidłowego trybu postępowania w tym zakresie. W ocenie NIK, brak ww. przepisów przez okres 197 dni miał istotny wpływ na zaniżenie dochodów wykonanych w tym czasie z tytułu opłat i kar. I tak na przykład:

1. *Na przejściach drogowych w Kuźnicy Białostockiej i Bobrownikach do dnia 17 maja 2005 r.*⁴⁹ kontrolowano naciski osi pojazdów ciężarowych przy ustawieniu

⁴⁷ T.j. Dz.U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2086 ze zm.

⁴⁸ Urząd Celny w Olsztynie – przy kontroli pojazdów na wadze wjazdowej do RP na przejściu w Bezledach

⁴⁹ Zaprzestano z dniem otrzymania pisma Ministerstwa Infrastruktury DP-073-1/05/D519529 z dnia 4 maja 2005 r. adresowanego do Wiesława Czyżowicza – Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Finansów i Seweryna Kaczmarka – Głównego Inspektora Transportu Drogowego w sprawie określenia dróg, po których mogą poruszać się pojazdy o nacisku osi pojedynczej do 11,5 t, w sytuacji braku przepisów wykonawczych do ustawy o drogach publicznych. W piśmie tym Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Jan Ryszard Kurylczyk zajął stanowisko, że wobec braku ww. przepisów prowadzących do przejść granicznych w: Kuźnicy Białostockiej (droga nr 19), Bobrownikach (nr 65) Kukurykach (nr 68) – mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 11,5 t. Stanowisko to było wyrażone w okresie kiedy obowiązywało rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia

parametrów wag, obowiązujących dla dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t. Następnie przedstawiono parametry wag na dopuszczalny nacisk pojedynczej osi do 11,5 t. i za przekroczenie tej wielkości pobierano opłaty i kary.

2. *Na przejściu w **Dorohusku** zaprzestano kontroli nacisków osi z dniem 12 października 2005 r., po wielokrotnych próbach ustalenia prawidłowego trybu postępowania po dniu 2 maja 2005 r. Kontrolę nacisków osi wznowiono z dniem 15 listopada 2005 r., tj. z dniem wejścia w życie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 19 października 2005 r. w sprawie wykazu dróg krajowych i wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t.⁵⁰ Szacunkowo określona wartość nie pobranych opłat i kar z tego powodu wyniosła 178,3 tys. zł, tj. 56,7 % niezyskanych dochodów ogółem na tym przejściu w kontrolowanym okresie.*

Przyczyną powyższego były różne i zmieniające się stanowiska zajmowane⁵¹ przez Ministerstwo Infrastruktury oraz Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad w kwestii sposobu postępowania w zakresie kontroli nacisków osi pojazdów przekraczających granicę, w sytuacji utraty mocy prawnej rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 marca 2003 r.

3. *Na przejściu w **Bezledach** nie zaprzestano ważenia pojazdów na wadze wjazdowej do Polski. Przy pomiarach nacisków osi przyjmowano normę dopuszczalnego nacisku 11,5 t. Według p.o. kierownika Oddziału Celnego w Bezledach - do takiego sposobu postępowania obligowała dyrektywa UE, określająca dopuszczalny nacisk na oś.*

2004 r. w sprawie ustalenia wykazu dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku na pojedynczą oś do 112,7 kN (11,5 t) (Dz.U.Nr 102, poz. 1077). W wykazie tym żadna z ww. dróg nie była jednak ujęta.

⁵⁰ Dz.U. Nr 219, poz. 1861

⁵¹ Stanowiska zajmowane w kierowanej do Służby Celnej korespondencji:

Pismo GDDKiA-BZ-3.3/4341/1/2005 z dnia 5.01.2005 r., adresowane do A. Chodubskiego – p.o. Z-cy Dyrektora Departamentu Kontroli Celnej w MF

Pismo GDDKiA-BZ-3.3/4341/3/2005 z dnia 7.02.2005 r., adresowane do UC w Zamościu Oddział Celny Drogowy (OCD) w Dorohusku

Pismo GDDKiA-BZ-3.3/4341/11/2005 z dnia 14.04.2005 r., do Izby Celnej w Białej Podlaskiej (Izba właściwa dla UC w Zamościu i OCD w Dorohusku)

Pismo DP-073-2/05/D519529 z dnia 4.05.2005 r., adresowane do Wiesława Czyżowicza – Podsekretarza Stanu w MF i do Seweryna Kaczmarka – Głównego Inspektora Transportu Drogowego;

Pismo DP-1-o/R-75-II/05 z dnia 17.05.2005 r., adresowane do Wiesława Czyżowicza - Podsekretarza Stanu w MF

4. *Na dpg w Medyce w okresie do 27 lipca 2005 r. ważono pojazdy na wadze wyjazdowej i pobierano kary za przekroczenie dopuszczalnego nacisku 10 t. Po tej dacie, ważono pojazdy, ale nie pobierano kar za przekroczenie normy nacisku.⁵² Na wadze wjazdowej do Polski ważono zaś pojazdy do dnia 23 września 2005 r., pobierając opłaty za przekroczenie 10 t nacisku na oś, a następnie zaprzestano wydawania zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych.*

4. Informacje dodatkowe o przeprowadzonej kontroli

4.1. Przygotowanie kontroli

Dla osiągnięcia celów kontroli wytypowano właściwe urzędy wojewódzkie, ich gospodarstwa pomocnicze oraz urzędy celne. Doboru jednostek dokonano optymalnie ze względu na realizowane zadania w zakresie kontrolowanej działalności, odpowiednio do celów i tematyki kontroli. Przyjęto, że zostaną skontrolowane:

1. wszystkie gospodarstwa pomocnicze administrujące przejściami granicznymi, na których odbywa się międzynarodowy transport drogowy samochodami o masie całkowitej pojazdów powyżej 10 t, obejmujące swym zasięgiem cały północno-wschodni i wschodni odcinek granicy państwowej - w zakresie działań związanych z utrzymaniem w sprawności wag do ważenia pojazdów ciężarowych,
2. właściwe dla ww. jednostek urzędy wojewódzkie – w przedmiocie sprawowania nadzoru i realizacji zadań inwestycyjnych w zakresie wag samochodowych,
3. właściwe urzędy celne – w zakresie: stopnia wykorzystania wag do kontroli normatywności pojazdów ciężarowych, przyczyn powodujących niemożliwość ich użytkowania oraz skali przestojów wag i finansowych tego skutków.

W realizacji kontroli zaplanowano udział 4 Delegatur NIK, właściwych dla jej zakresu, tj. Delegatur w: Olsztynie, Białymstoku, Lublinie i Rzeszowie, z koordynacją przez Delegaturę NIK w Lublinie. Ze względu na doraźny charakter kontroli, opracowana została tematyka kontroli, zatwierdzona przez Dyrektora Delegatury NIK w Lublinie dnia 24 kwietnia 2006 r.

⁵² Na polecenie eksperta celnego Oddziału Celnego w Medyce

Czynnościami kontrolnymi objęto organizację systemu kontroli nacisków osi i masy całkowitej, realizowanej przez funkcjonariuszy Służby Celnej, ze szczególnym uwzględnieniem stopnia wykorzystania wag samochodowych oraz przyczyn powodujących niemożliwość prowadzenia kontroli normatywności pojazdów ciężarowych z ich użyciem. Ważnym zagadnieniem w kontroli jednostek Służby Celnej był również problem sprawności powiadamiania właściwych służb wojewodów, o awariach wag, oraz wzajemna ich współpraca na rzecz zapewnienia sprawności technicznej wag na drogowych przejściach granicznych. Zasadniczym zagadnieniem w kontroli zakładów obsługi i zarządów przejść granicznych były natomiast działania podejmowane przez te jednostki w zakresie utrzymania technicznej sprawności wag zainstalowanych na drogowych przejściach granicznych oraz sprawność zlecania ich napraw. W urzędach wojewódzkich zaplanowano zbadanie przede wszystkim prawidłowości sprawowania nadzoru nad zakładami obsługi i zarządami przejść granicznych oraz zakresu działań inwestycyjnych dotyczących modernizacji istniejących i budowy nowych wag.

4.2. Postępowanie kontrolne i działania podjęte po zakończeniu kontroli

4.2.1. Do realizacji kontroli wytypowano 13 jednostek organizacyjnych. Wyniki kontroli przedstawiono w 13 protokołach kontroli, które zostały podpisane przez kierowników skontrolowanych jednostek bez zastrzeżeń przewidzianych w art. 55 ust. 1 i 2 ustawy o NIK.

4.2.2. Nieprawidłowości i wnioski wynikające z ustaleń kontroli omówione zostały na naradach zorganizowanych w dwóch kontrolowanych jednostkach, tj. w: Urzędzie Celnym w Białymstoku i Zarządzie Przejść Granicznych Województwa Podlaskiego w Białymstoku.

4.2.3. W wyniku przeprowadzonej kontroli, na podstawie art. 60 ust. 1 ustawy o NIK, Najwyższa Izba Kontroli skierowała 4 wystąpienia do wojewodów w: Olsztynie, Białymstoku, Lublinie i Rzeszowie, 4 wystąpienia do dyrektorów zakładów obsługi i zarządów przejść granicznych w: Bezledach, Białymstoku, Chełmie i Korczowej oraz naczelników 5 Urzędów Celnych w: Olsztynie, Białymstoku, Białej Podlaskiej, Zamościu i Przemyśle. W wystąpieniach zawarto oceny kontrolowanej działalności, wynikające z ustaleń opisanych w protokołach kontroli, a także uwagi i wnioski w sprawie usunięcia nieprawidłowości. Przedstawiono w nich ogółem 9 wniosków, z czego 5 zrealizowano, a w sprawie realizacji 4 wniosków podjęto stosowne działania, zmierzające do osiągnięcia celów wskazanych we wnioskach

4.2.4. NIK wnioskowała o podjęcie następujących działań w wystąpieniach pokontrolnych skierowanych do:

Wojewody Warmińsko-Mazurskiego o:

1. Podjęcie działań organizacyjnych, zmierzających do jak najszybszego umożliwienia korzystania przez służby celne na przejściu granicznym w Bezledach z wagi wyjazdowej z Polski.
2. Pełną realizację zapisów Regulaminu organizacyjnego Wydziału Rozwoju Regionalnego Urzędu, dotyczących opracowywania rocznych planów kontroli oraz sprawozdań z ich realizacji.

Dyrektora ZOPG w Bezledach o:

1. Wyegzekwowanie od Spółki z o.o. „Elektroniczne Wagi Przemysłowe” wykonania pełnego zakresu usług, zgodnie z opłaconą fakturą Nr 231/12/2005, a także zaniechanie dokonywania przedpłat za przeglądy serwisowe wag.
2. Podjęcie działań w celu uzupełnienia treści umowy serwisowej o postanowienia, dotyczące zwłaszcza kar umownych za nieterminowe lub nienależyte wykonanie zleconych prac oraz warunków gwarancji wykonanych napraw wag.

Wojewody Podlaskiego o:

1. Podjęcie działań w celu zakupu termohigrometrów na dpg w Bobrownikach.

Dyrektora ZPG Województwa Podlaskiego w Białymstoku o:

1. Zlecenie napraw wag niezwłocznie po przyjęciu zgłoszenia o ich uszkodzeniu.
2. Rozważenie możliwości zawarcia stałych umów z firmami wykonującymi konserwacje i naprawy wag.

Wojewody Lubelskiego o:

1. Rozważenie potrzeby okresowego ujmowania w tematyce wizyt monitorujących LZPG w Chełmie zagadnień dotyczących sprawności wag samochodowych.

Dyrektora LZPG w Chełmie o:

1. Protokolarne dokonywanie odbioru wykonanych usług w zakresie konserwacji, legalizacji i naprawy wag samochodowych na przejściach granicznych.

Do naczelników wszystkich skontrolowanych urzędów celnych oraz Wojewody Podkarpackiego i Dyrektora ZOPG w Korczowej nie formułowano wniosków pokontrolnych.

Kierownicy skontrolowanych jednostek nie wnieśli zastrzeżeń do wystąpień pokontrolnych.

5. Załączniki

5.1. Wykaz skontrolowanych podmiotów oraz jednostek organizacyjnych NIK, które przeprowadziły w nich kontrole

Lp.	Jednostka kontrolowana	Jednostka organizacyjna NIK
1.	Podlaski Urząd Wojewódzki w Białymstoku	Delegatura NIK w Białymstoku
2.	Zarząd Przejść Granicznych Województwa Podlaskiego w Białymstoku	
3.	Urząd Celny w Białymstoku	
4.	Lubelski Urząd Wojewódzki w Lublinie	Delegatura NIK w Lublinie
5.	Lubelski Zarząd Przejść Granicznych w Chełmie	
6.	Urząd Celny w Białej Podlaskiej	
7.	Urząd Celny w Zamościu	
8.	Warmińsko-Mazurski Urząd Wojewódzki w Olsztynie	Delegatura NIK w Olsztynie
9.	Zakład Obsługi Przejść Granicznych w Bezledach	
10.	Urząd Celny w Olsztynie	
11.	Podkarpacki Urząd Wojewódzki w Rzeszowie	Delegatura NIK w Rzeszowie
12.	Zakład Obsługi Przejść Granicznych w Korczowej	
13.	Urząd Celny w Przemyśle	

**5.1.1. Lista osób zajmujących kierownicze stanowiska,
odpowiedzialnych za kontrolowaną działalność**

Lp.	Jednostka kontrolowana	Stanowisko / Imię i nazwisko	Okres sprawowania funkcji
1.	Podlaski Urząd Wojewódzki w Białymstoku	Wojewoda Marek Strzaliński	22.10.2001 – 18.10.2005
		p.o. Wojewody Jerzy Półjanowicz	18.10.2005 – 5.01.2006
		Wojewoda Jan Dobrzyński	5.01.2006 -
2.	Zarząd Przejść Granicznych Województwa Podlaskiego w Białymstoku	Dyrektor Urszula Teresa Zawadzka	1.07.1999 -
3.	Urząd Celny w Białymstoku	Naczelnik Dariusz Muszyński	1.05.2002 -
4.	Lubelski Urząd Wojewódzki w Lublinie	Wojewoda Andrzej Kurowski	20.10.2001 – 6.12.2005
		Wojewoda Wojciech Żukowski	2.12.2005 -
5.	Lubelski Zarząd Przejść Granicznych w Chełmie	Dyrektor Stefan Machowicz	29.03.2002 -
6.	Urząd Celny w Białej Podlaskiej	Naczelnik Krzysztof Koplejewski	1.05.2004 -
7.	Urząd Celny w Zamościu	Naczelnik Jerzy Gaik	17.10.2003 – 31.03.2006
		p.o. Naczelnika Mariusz Szaruga	1.04.2006 -
8.	Warmińsko-Mazurski Urząd Wojewódzki w Olsztynie	Wojewoda Stanisław Lech Szatkowski	22.10.2001 – 15.01.2006
		Wojewoda Adam Supel	16.01.2006 -
9.	Zakład Obsługi Przejść Granicznych w Bezledach	Dyrektor Andrzej Wenancjusz Cieśliński	1.04.2004 -
10.	Urząd Celny w Olsztynie	Naczelnik Krzysztof Umbras	1.08.2002 – 15.01.2006
		p.o. Naczelnika Jarosław Kantecki	16.01.2006 -
11.	Podkarpacki Urząd Wojewódzki w Rzeszowie	Wojewoda Jan Kurp	3.03.2003 – 29.11.2005
		Wojewoda Ewa Draus	30.11.2005 -
12.	Zakład Obsługi Przejść Granicznych w Korczowej	Kierownik Jerzy Starzewski	2.06.2003 – 27.06.2006
		p.o. Kierownika Tadeusz Trelka	28.06.2006-
13.	Urząd Celny w Przemyśle	Naczelnik Andrzej Karpiński	1.05.2002 -

5.2. Kontrole normatywności pojazdów ciężarowych na północno-wschodniej i wschodniej granicy RP, prowadzonych przez Służbę Celną w latach 2005 – 2006 (I kwartał) – efekty kontroli

Lp.	Wyszczególnienie / UC/ dpg	UC Białystok		UC Biała Podlaska	UC Zamość	UC Olsztyn	UC Przemysł		Razem
		Bobrowniki	Kuźnica Białostocka	Kukuryki (TS Koroszczyń)	Dorohusk	Bezledy	Korczowa	Medyka	
1.	Liczba pojazdów ciężarowych przekraczających granicę RP na dpg	152 795	125 404	403 151	227 623	171 841	160 866	99 860	1 341 540
2.	Liczba przeprowadzonych kontroli nacisków osi i masy całkowitej	3 185	115 663	393 600	193 024	11 970	159 400	52 152	928 994
2a.	<i>Wskaźnik ilości pojazdów skontrolowanych (2:1)x100%</i>	2,1 %	92,2 %	97,6 %	84,8 %	7,0 %	99,1 %	52,2 %	69,2 %
3.	Liczba pojazdów przeciążonych	117	1 288	169	1 953	0	791	1 010	5 328
3a.	<i>Wskaźnik liczby pojazdów przeciążonych (3:2)x 100 %</i>	3,7 %	1,1 %	0,04 %	1,0 %	0 %	0,5 %	1,9 %	0,6 %
4.	Liczba kontroli wymiarów gabarytowych pojazdów	2 922	123	brak danych	2 192	11 970	160 866	60 004	238 077*
5.	Liczba pojazdów ponadwymiarowych	7	52	603	239	3	94	409	1 407
5a.	<i>Wskaźnik ilości pojazdów ponadwymiarowych (5:4)x100 %</i>	0,2 %	42,3 %	-	10,9 %	0,03 %	0,06 %	0,7 %	0,6 %*
6.	Liczba pobranych opłat i kar za pojazdy ponadnormatywne	124	1 321	772	2 118	3	883	1 158	6 379
7.	Wielkość pobranych opłat i kar (tys. zł)	58,7	593,3	175	1.324,6	0,5	390,7	707,7	3 250,5
8.	Liczba pojazdów nie wpuszczonych na teren RP (cofniętych)	0	2	20	25	5	246	14	312

* bez danych z DPG Kukuryki

5.3. Przestoje wag na przejściach granicznych północno – wschodniej i wschodniej granicy RP – przyczyny i skutki

Lp.	Drogowe Przejście Graniczne	Niesprawność techniczna			Realizacja zadań inwestycyjnych na dpg			Warunki atmosferyczne (temp. < -10°C)			Inne przyczyny			RAZEM		
		Dni przestoju ogółem	Dni przerw w ważeniu*	Nieuzyskane dochody	Dni przestoju ogółem	Dni przerw w ważeniu*	Nieuzyskane dochody	Dni przestoju ogółem	Dni przerw w ważeniu	Nieuzyskane dochody	Dni przestoju ogółem	Dni przerw w ważeniu	Nieuzyskane dochody	Dni przestoju ogółem	Dni przerw w ważeniu	Nieuzyskane dochody
		dni	dni	tys. zł	dni	dni	tys. zł	dni	dni	tys. zł	dni	dni	tys. zł	dni	dni	tys. zł
1.	Bezledy	172	172	86,3	298	298	162,7	-	-	-	5	0	-	475	470	249,0
2.	Kuźnica Białostocka	35	22	38,1	-	-	-	10	10	7,1	-	-	-	45	32	45,2
3.	Bobrowniki	48	48	7,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	48	48	7,8
4.	Kukuryki (TS Koroszczyn)	162	-	-	-	-	-	20	20	8,2	-	-	-	182	20	8,2
5.	Dorohusk	1	-	-	-	-	-	17	17	136,4	48	48	178,3	66	65	314,7
6.	Korczowa	63	-	-	-	-	-	5	5	4,4	7	7	6,2	75	12	10,6
7.	Medyka	216	151	419,1	61	46	127,7	31	3	8,3	-	-	-	308	200	555,1
RAZEM		697	393	551,3	359	344	290,4	83	55	164,4	60	55	184,5	1 199	847	1 190,6
%		-	-	46,3	-	-	24,4	-	-	13,8	-	-	15,5	-	-	100

* Nie wszystkie dni przestoju wag ogółem skutkują przerwą w ważeniu pojazdów. Jeżeli na danym kierunku ruchu (wjazd do/wyjazd z RP) są dwie lub więcej wag, to awaria jednej wagi nie powoduje przerwy w ważeniu samochodów na drugiej i trzeciej sprawnej wadze na tym samym kierunku ruchu, spowalnia się jedynie kontrola wagowa.

5.4. Fotografie wag na drogowym przejściu granicznym (dpg) w Bezledach – V 2006 r.



Waga na kierunku wjazdu do RP z Rosji – V 2006 r.



Wyposażenie pomieszczenia wagowego – V 2006 r.



Waga wyjazdowa z RP – V 2006 r. (nieużywana od VI 2004 r.)



Remontowana nawierzchnia drogi do nieczynnej wagi wyjazdowej z RP

5.5. Fotografie wag na dpg w Kuźnicy Białostockiej – VI 2006 r.



Dwie wagi dynamiczne na wyjeździe z RP



Budynek i zadaszenie wagi dynamicznej na wyjeździe z RP



Widok na dwie wagi dynamiczne – wjazd do RP

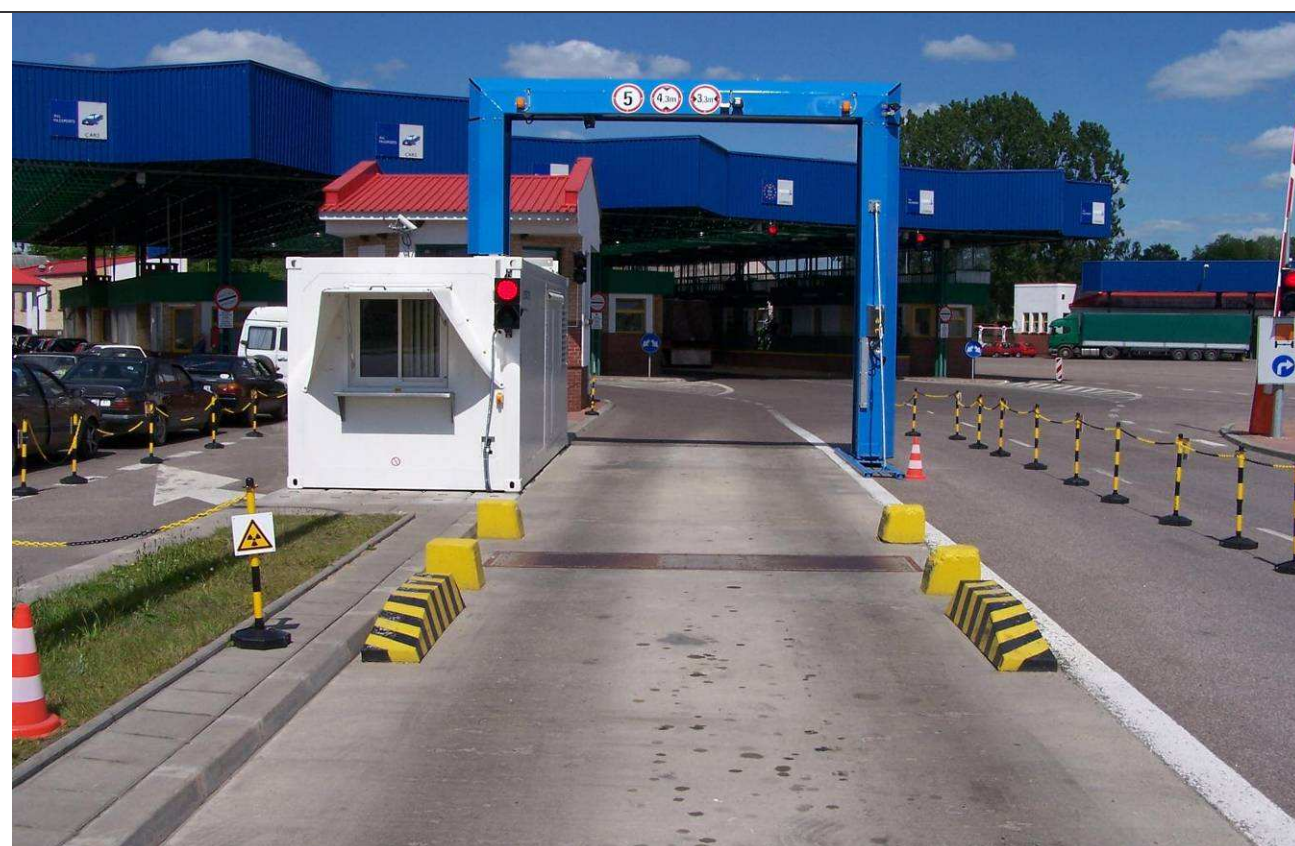


Belka wagi dynamicznej na wjeździe do RP

5.6. Fotografie wag na dpg w Bobrownikach – VI 2006 r.



Waga dynamiczna na wyjeździe z RP



Waga dynamiczna na wjeździe do RP

5.7. Fotografie wag w Terminalu Samochodowym (TS) Koroszczyń na dpg w Kukurykach – V 2006 r.



Trzy wagi dynamiczne na wjeździe do RP z Białorusi



Wyposażenie pomieszczenia wagowego



Pojazd ciężarowy przy okienku pomieszczenia wagowego



Trzy wagi dynamiczne na wyjeździe z RP

5.8. Fotografie wag na dpg w Dorohusku – V 2006 r.



Dwie wagi dynamiczne na wjeździe do RP z Ukrainy



Wnętrze pomieszczenia wagowego



Dwie wagi dynamiczne na wyjeździe z RP



Waga statyczna na wjeździe do RP

5.9. Fotografie wag na dpg w Korczowej – V 2006 r.



5.10. **Fotografie wag na dpg w Medyce – V 2006 r.**



5.11. **Fotografie wag w budowie na dpg w Hrebennem – V 2006 r.**



Trzy wagi dynamiczne w budowie - wyjazd z RP na Ukrainę



Trzy wagi dynamiczne w budowie – wjazd do RP z Ukrainy

A. Wykaz organów, którym zostanie przekazana informacja o wynikach kontroli

1. Przewodniczący Komisji do Spraw Kontroli Państwowej Sejmu RP
2. Przewodniczący Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych RP
3. Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji
4. Minister Spraw Zagranicznych
5. Minister Infrastruktury
6. Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów – Szef Służby Celnej
7. Przewodniczący Zespołu do Spraw Zagospodarowania Granicy Państwowej w MSWiA
8. Wojewoda Warmińsko – Mazurski
9. Wojewoda Podlaski
10. Wojewoda Lubelski
11. Wojewoda Podkarpacki
12. Dyrektor Izby Celnej w Olsztynie
13. Dyrektor Izby Celnej w Białymstoku
14. Dyrektor Izby Celnej w Białej Podlaskiej
15. Dyrektor Izby Celnej w Przemyśle

B. Wykaz aktów prawnych dotyczących tematyki kontroli

1. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 maja 1991 r. w sprawie określenia zakresu obowiązków organów obowiązanych do utrzymywania przejść granicznych oraz źródeł finansowania tych przedsięwzięć (...) (Dz.U. Nr 49, poz. 215).
2. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2005 r. w sprawie obowiązków wojewody w zakresie finansowania i utrzymywania przejść granicznych (...) (Dz.U. Nr 256, poz. 2145).
3. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz.U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 ze zm.).
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. z 2003 r. Nr 32, poz. 262 ze zm.).
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 grudnia 2004 r. w sprawie szczegółowych warunków i trybu wydawania zezwoleń na przejazdy pojazdów nienormatywnych (Dz.U. Nr 267, poz. 2660).
6. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz.U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2086).

7. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 marca 2003 r. w sprawie sieci dróg krajowych, po których mogły poruszać się pojazdy o określonych parametrach (Dz.U. Nr 62, poz. 563).
8. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 19 października 2005 r. w sprawie wykazu dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t (Dz.U. Nr 219, poz. 1861).
9. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 19 października 2005 r. w sprawie wykazu dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. (Dz.U. Nr 219, poz. 1860).
10. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 kwietnia 2002 r. w sprawie określenia wysokości prowizji od opłat drogowych i kar pieniężnych pobieranych przez urzędy celne oraz sposobu jej pobierania i rozliczania z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad (Dz.U. Nr 47, poz. 441).
11. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie ustalenia wykazu dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku na pojedynczą oś do 112,7 kN (11,5 t) (Dz.U. Nr 102, poz. 1077).