



WICEPREZES
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
Wojciech Kutyla

KAP – 4101-003-02/2014
P/14/006

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

<i>Numer i tytuł kontroli</i>	P/14/006 – Wykonywanie wybranych zadań przez Inspekcję Transportu Drogowego z uwzględnieniem funkcjonowania Centralnej Ewidencji Naruszeń
<i>Jednostka przeprowadzająca kontrolę</i>	Najwyższa Izba Kontroli Departament Administracji Publicznej
<i>Kontroler</i>	Mirosława Guguła, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 89925 z 11 czerwca 2014 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
<i>Jednostka kontrolowana</i>	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju (dalej MliR lub ministerstwo), ul. Wspólna 2/4, 00-926 Warszawa
<i>Kierownik jednostki kontrolowanej</i>	Maria Wasiak, Minister Infrastruktury i Rozwoju od 22 września 2014 r. Poprzednio od 27 listopada 2013 r. do 22 września 2014 r. stanowisko Ministra Infrastruktury i Rozwoju zajmowała Elżbieta Biełkowska. Od 18 listopada 2011 r. do 27 listopada 2013 r. stanowisko Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej ¹ zajmował Sławomir Nowak.
<i>Pełnomocnik Rządu do spraw zarządzania infrastrukturą drogową</i>	Zbigniew Rynasiewicz, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju od 28 listopada 2013 r. (dowód: akta kontroli str. 54, 85-89, 90-104)
<i>Zakres przedmiotowy kontroli</i>	Zakres przedmiotowy kontroli: 1) działania ministra właściwego do spraw transportu podejmowane w celu ochrony dróg przed degradacją powodowaną przez przeciążone pojazdy, 2) nadzór ministra właściwego do spraw transportu nad działalnością Inspekcji Transportu Drogowego w zakresie ochrony dróg i wykonywania kontroli ważeniowych.
<i>Okres objęty kontrolą</i>	Kontrolą objęto okres od 1 stycznia 2012 r. do 23 września 2014 r. (dowód: akta kontroli str.1-2)

Ocena ogólna

II. Ocena kontrolowanej działalności

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli minister właściwy do spraw transportu podejmował, w okresie objętym kontrolą, działania w celu ochrony dróg przed degradacją powodowaną przez przeciążone pojazdy uczestnicząc w trybie nadzorczym w określaniu i realizacji przez podległe podmioty zamierzeń poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego i stanu infrastruktury drogowej.

¹ Z dniem 27 listopada 2013 r. zostało utworzone Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju w drodze przekształcenia Ministerstwa Rozwoju Regionalnego polegającego na włączeniu w jego skład Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. z 2013 r. poz. 1390).

W szczególności minister zatwierdzał kierunki działania i plany kontroli Inspekcji Transportu Drogowego (dalej ITD) oraz uczestniczył w przedsięwzięciach rozwojowych tworzonego przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (dalej GDDKiA) systemu wag preselekcyjnych. W 2013 r. służby b. Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej przeprowadziły kontrolę wywiązywania się przez Wojewódzkie Inspekcje Transportu Drogowego (dalej WITD) z obowiązków prowadzenia kontroli ważeńiowych pojazdów.

NIK zwraca jednak uwagę, że efektywność powyższych działań jest ograniczona z uwagi na:

- opóźnienia w budowie krajowego rejestru elektronicznego przedsiębiorców transportu drogowego (dalej ERRU), do utworzenia którego Polska została zobowiązana na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE²,
- niewprowadzenie rozwiązań systemowych w zakresie wykonywania przez inspektorów transportu drogowego kontroli drogowych w sposób ciągły, co znacznie osłabia ich walor prewencyjny,
- wady systemu wag preselekcyjnych polegające na generowaniu błędnych danych o ważonych pojazdach.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Działania ministra właściwego do spraw transportu związane z ochroną dróg przed degradacją powodowaną przez przeciążone pojazdy

Opis stanu faktycznego

Zgodnie z przepisami art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych³ (dalej ustawa o drogach publicznych) do zakresu działania ministra właściwego do spraw transportu należy m.in.:

- określanie kierunków rozwoju sieci drogowej,
- wydawanie przepisów techniczno - budowlanych i eksploatacyjnych dotyczących dróg i drogowych obiektów inżynierskich,
- sprawowanie nadzoru nad Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad.

Zgodnie z art. 53 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym⁴ (dalej utd) ministrowi właściwemu do spraw transportu podlega również Główny Inspektor Transportu Drogowego (dalej GITD). Zadania w zakresie kontrolowania masy, nacisków osi i wymiarów pojazdu (kontrole ważeńiowe) wykonuje ITD powołana na podstawie art. 48 utd.

² Dz. U. L. 300 z 14 listopada 2009 r. s. 51 ze zm.

³ Dz. U. z 2013 r., poz. 260 ze zm.

⁴ Dz. U. z 2013 r., poz. 1414 ze zm.

1.1 System wag preselekcyjnych

Na przełomie lat 2009 – 2010 GDDKiA przy współpracy z GITD opracowała koncepcję kompleksowego systemu ważenia pojazdów, której celem było wprowadzenie kompleksowego systemu eliminacji z ruchu pojazdów ciężarowych przekraczających dopuszczalne naciski osi, masę całkowitą i wysokość oraz systemu prowadzenia pomiarów i monitoringu ruchu samochodów ciężarowych. Koncepcja zakłada powstanie 302 miejsc przeznaczonych do wykonywania takich kontroli. Ustalono, że według stanu na 30 czerwca 2014 r. w ramach polskiej sieci drogowej funkcjonowało 112 wag preselekcyjnych⁵.

(dowód: akta kontroli str. 315)

Funkcjonujący system wag preselekcyjnych oparty jest na wagach nieposiadających legalizacji, tak więc aby stwierdzić wystąpienie naruszenia, pojazd wskazany przez wagę preselekcyjną musi zostać ponownie zważony na wadze posiadającej legalizację.

Zgodnie ze stanowiskiem MliR⁶, w obowiązującym stanie prawnym nie jest możliwe wprowadzenie systemu ważenia pojazdów, który zapewniałby w pełni automatyczne nakładanie kar w odniesieniu do wszystkich przeciążonych pojazdów. W przypadku przejazdów pojazdów nienormatywnych, których ruch odbywa się na podstawie odpowiednich zezwoleń wydawanych przez uprawnione do tego organy, podmiotem wskazanym w treści takiego zezwolenia jest przedsiębiorca (lub osoba prywatna) wykonująca dany przejazd, bez wskazywania danych pojazdu (takich jak: marka, typ, numer rejestracyjny, itp.), którym ten przejazd będzie wykonywany. Z tego względu nie jest możliwa automatyczna identyfikacja oraz weryfikacja kategorii zezwolenia, jak i prawidłowości masy rzeczywistej pojazdu, w porównaniu do masy wskazanej w wydanym zezwoleniu.

(dowód: akta kontroli str. 34, 315)

Ponadto, Sekretarz Stanu w MliR, Pełnomocnik Rządu do spraw zarządzania infrastrukturą drogową, Pan Zbigniew Rynasiewicz (dalej Pełnomocnik) wyjaśnił, że urządzenia preselekcyjne nie spełniają warunku określonego w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 25 września 2007 r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać wagi samochodowe do ważenia pojazdów w ruchu oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych⁷, gdyż przejazd pojazdu przez pomost wagi preselekcyjnej nie odbywa się z ustaloną z góry prędkością. Pełnomocnik podał również, że aktualnie w Komisji Europejskiej trwają prace nad zmianą dyrektywy 96/53/WE z 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym⁸ m.in. w aspekcie ważenia pojazdów i kontroli przeciążonych pojazdów. Projekt tej dyrektywy przewiduje, iż

⁵ Ustalenia kontroli NIK pn. „Wykonywanie wybranych zadań przez Inspekcję Transportu Drogowego z uwzględnieniem funkcjonowania Centralnej Ewidencji Naruszeń” przeprowadzonej w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego” (KAP-4101-003-01/2014; P/14/006).

⁶ Pismo MliR z 17 kwietnia 2014 r. (nr TA-7ai-4600-89/2014) skierowane do Zastępcy Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

⁷ Dz. U. Nr 188, poz. 1345.

⁸ Dz. U. L. 235 z 17 września 1996 r. s. 59 ze zm.

państwa członkowskie będą mieć swobodę wyboru sposobu kontroli przeciążonych pojazdów. Decyzja co do stworzenia i wdrożenia w Polsce automatycznego systemu ważenia pojazdów zostanie podjęta po zakończeniu prac nad zmianą ww. dyrektywy.

(dowód: akta kontroli str. 3-4, 8-9, 315)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

NIK zwraca uwagę, że funkcjonujący system wag preselekcyjnych nie spełnia zakładanych oczekiwań dotyczących eliminacji z ruchu pojazdów przeciążonych. Pomiary dokonywane na wagach preselekcyjnych obarczone są bardzo dużym błędem, co utrudnia pracę inspektorów transportu drogowego⁹. Zatrzymują oni bowiem do kontroli pojazdy „wskazane” przez wagę preselekcyjną, które po zważeniu na wagach posiadających legalizację nie wykazują przeciążenia. Tym samym kontrole wykonywane na podstawie pomiarów z wag preselekcyjnych nie wpływają na skuteczność wykrywania naruszeń związanych z poruszaniem się po drogach przeciążonych pojazdów.

Zdaniem NIK system wag preselekcyjnych może przyczynić się do ochrony dróg przed degradacją przez przeciążone pojazdy, ale musi być to system wyposażony w urządzenia dokonujące precyzyjnych pomiarów.

1.2 Rozmieszczenie punktów kontroli ważeńiowych

Budowa, przebudowa, remont i utrzymanie miejsc wykonywania kontroli ruchu i transportu drogowego przeznaczonych w szczególności do ważenia pojazdów, zgodnie z art. 20a pkt 2 ustawy o drogach publicznych, należy do zarządców dróg krajowych i wojewódzkich, tj. odpowiednio do GDDKiA oraz do zarządów województw.

Według wyjaśnień Pełnomocnika lokalizacja miejsc ważenia i preselekcji ustalana jest pomiędzy oddziałami GDDKiA a WIDT.

W sprawie działań podejmowanych przez ministra właściwego do spraw transportu w zakresie minimalizacji ograniczeń wynikających z braku infrastruktury do ważenia pojazdów na drogach lokalnych (gminnych i powiatowych), a także opracowywania planów poszerzania sieci miejsc do prowadzenia kontroli ważeńiowych oraz wag preselekcyjnych na ww. rodzajach dróg, Pełnomocnik poinformował, że zarządca drogi realizuje zadania ochrony dróg m.in. poprzez bieżące ich utrzymanie, remonty, wykonywanie robót przywracających pierwotny stan, a także podejmuje działania administracyjne zapobiegające niszczeniu dróg, czy niewłaściwemu ich użytkowaniu. Minister właściwy do spraw transportu nie ma możliwości ingerowania i nadzorowania działalności poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego, z którymi ITD współpracuje w zakresie prowadzenia kontroli na drogach powiatowych i gminnych

(dowód: akta kontroli str. 3-4, 8-9, 55-59, 90-315)

⁹ Wstępne ustalenia kontroli NIK pn. „Realizacja wybranych zadań przez Inspekcję Transportu Drogowego z uwzględnieniem funkcjonowania Centralnej Ewidencji Naruszeń” przeprowadzonej w Wojewódzkich Inspektoratach Transportu Drogowego w Radomiu, Lublinie, Białymstoku i Gorzowie Wielkopolskim. O wynikach kontroli przeprowadzonej w WIDT, Minister Infrastruktury i Rozwoju zostanie powiadomiona odrębnie w trybie art. 62a ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2012 r., poz. 82 ze zm.).

NIK zwraca uwagę na niewielką liczbę punktów kontroli ważeńiowych usytuowanych na drogach gminnych i powiatowych, które z uwagi na parametry techniczne są najbardziej narażone na uszkodzenia w wyniku ruchu pojazdów przeciążonych¹⁰. ITD podobnie jak ministerstwo nie posiada możliwości władczego oddziaływania na jednostki samorządu terytorialnego i tym bardziej zdaniem NIK, współpraca ITD z tymi jednostkami – zwłaszcza w zakresie udostępniania nowych punktów kontroli ważeńiowych - powinna być wspierana przez ministerstwo.

1.3 Krajowy Rejestr Elektroniczny

Zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 każde państwo członkowskie zostało zobligowane do prowadzenia od 1 stycznia 2013 r. elektronicznego rejestru zawierającego dane o podmiotach realizujących przewozy drogowe. Ustalono, że do zakończenia kontroli NIK, Krajowy Rejestr Elektroniczny Przedsiębiorców Transportu Drogowego nie został wdrożony. W związku z niewykonaniem tego zobowiązania Komisja Europejska w lutym 2014 r. skierowała przeciwko Polsce zarzuty formalne¹¹.

Strona polska wniosła o niepodjęcie przez Komisję Europejską dalszych kroków w niniejszej sprawie argumentując, że Polska jest gotowa do udostępnienia danych przewidzianych w ramach rejestru ERRU poprzez funkcjonujące obecnie bazy danych i narzędzia informatyczne. Informacje o przedsiębiorcach dostępne są m.in. za pośrednictwem strony internetowej www.erru.pl, która w zakładce „wykaz przedsiębiorców” zawiera m.in. następujące zbiory: wykaz danych o przedsiębiorcach posiadających licencję wspólnotową na międzynarodowy transport drogowy osób lub rzeczy, rejestr przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego, Centralna Ewidencja i Informacja o Działalności Gospodarczej.

Pełnomocnik wyjaśnił ponadto, że utworzenie ERRU jest zadaniem złożonym, wymagającym uwzględnienia specyfiki gromadzenia i przetwarzania danych przewidzianych w rejestrze właściwej dla poszczególnych państw członkowskich, a także znacznych nakładów finansowych, a podjęcie dalszych prac legislacyjnych będzie możliwe niezwłocznie po oszacowaniu rzeczywistych kosztów rejestru.

(dowód: akta kontroli str. 4, 9-10, 55-84)

NIK zwraca uwagę, że dostępność danych wymaganych przepisami ww. rozporządzenia 1071/2009, nie jest równoznaczna z wypełnieniem zobowiązania Polski do utworzenia ERRU, dlatego niezbędne jest priorytetowe potraktowanie zadania zbudowania tego rejestru.

1.4 Wykonanie wniosków pokontrolnych NIK

Kontrola przeprowadzona przez NIK w 2011 r. w Ministerstwie Infrastruktury wykazała¹² m.in., że nie zostało wykonane ustalenie Zespołu ds. Zagospodarowania Granicy Państwowej z lipca 2006 r. w zakresie przeniesienia wag znajdujących się na byłych drogowych przejściach granicznych z Niemcami, Czechami i Słowacją,

¹⁰ Patrz przypis nr 9.

¹¹ Pismo Komisji Europejskiej z 20 lutego 2014 r. Odpowiedź strony polskiej przy piśmie z 18 kwietnia 2014 r.

¹² Wystąpienie pokontrolne z dnia 21 lipca 2011 r. Nr LLU-4114-05-01/2011.

poza zasięg terytorialny tych przejść, w celu dalszego ich wykorzystywania przez ITD. W odpowiedzi na wystąpienie pokontrolne minister właściwy do spraw transportu poinformował, że zmiana lokalizacji tych wag może nastąpić wyłącznie w wyniku porozumienia właściwego wojewody z zarządcami dróg, na które mają być przeniesione oraz, że stan techniczny tych wag uniemożliwia ich wykorzystanie przez inspektorów ITD podczas kontroli ważeńiowych.

Wyjaśniając stan realizacji powyższego wniosku NIK Pełnomocnik podał, że MliR nie posiada kompetencji pozwalających na podejmowanie bezpośrednich działań, które zmierzałyby do przywrócenia funkcjonalności tych urządzeń służących do ważenia pojazdów, a zalecenie Zespołu ds. Zagospodarowania Granicy Państwowej zostało podjęte bez analizy prawnej. Decyzja co do przeniesienia ww. wag z przejść granicznych na drogi krajowe należy do wojewodów i dopiero po ich przeniesieniu możliwe jest ich udostępnienie WITD do użytkowania i prowadzenia czynności kontrolnych. Ponadto, jak wynika z informacji uzyskanych od wojewodów za pośrednictwem GITD, wagi te nie nadają się do użytkowania i nie jest zasadne ich przenoszenie.

(dowód: akta kontroli str. 3-4, 10-11)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

W ocenie NIK, minister właściwy do spraw transportu podejmował działania związane z ochroną dróg przed degradacją powodowaną przez przeciążone pojazdy, jednak biorąc pod uwagę ustalenia kontroli opisane w niniejszym wystąpieniu, zdaniem NIK działania te należy zintensyfikować, szczególnie w odniesieniu do poprawy działania systemu wag preselekcyjnych oraz wspierania tworzenia nowych punktów kontroli ważeńiowych.

2. Nadzór ministra właściwego do spraw transportu nad działalnością Inspekcji Transportu Drogowego w zakresie kontroli ważeńiowych

2.1 „Kierunki działania Inspekcji Transportu Drogowego” oraz „Ramowy Plan Kontroli Inspekcji Transportu Drogowego”.

Opis stanu
faktycznego

W okresie objętym kontrolą, zgodnie z art. 54 ust. 2 pkt 1 utd, minister właściwy do spraw transportu zatwierdzał, nie wnosząc uwag, przygotowywane przez GITD dokumenty strategiczne: „Kierunki działania Inspekcji Transportu Drogowego” oraz „Ramowy Plan Kontroli Inspekcji Transportu Drogowego”. Opracowane przez GITD „Kierunki działania Inspekcji Transportu Drogowego” mają na celu m.in. poprawę: bezpieczeństwa ruchu drogowego, stanu infrastruktury drogowej, a „Ramowy Plan Kontroli Inspekcji Transportu Drogowego” ujednolicenie systemu przeprowadzania kontroli przez inspektorów transportu drogowego.

Pełnomocnik poinformował, że przedstawiane do zatwierdzenia plany kontroli przewidywały większą liczbę kontroli ważeńiowych, co daje gwarancję właściwego i systematycznego ich przeprowadzania przez ITD.

(dowód: akta kontroli str. 4, 11, 55-59, 315)

Ustalono¹³, zgodnie z Ramowymi Planami Kontroli, że w badanym okresie nastąpił wzrost liczby planowanych kontroli obejmujących kontrole masy, nacisków i wymiarów pojazdów z 21 884 kontroli zaplanowanych do wykonania w 2012 r. do 24 899 kontroli w 2014 r.

(dowód: akta kontroli str. 4, 11, 44-51, 315)

2.2 Kontrole przeprowadzane w GITD

W dniach 26 lutego – 22 marca 2013 r. w GITD została przeprowadzona przez Departament Kontroli b. Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kontrola pn. „Kontrola w zakresie masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów w GITD”. Zakresem tej kontroli objęto m.in. planowanie i wykonywanie kontroli ważeńiowych przez WITD. Wyniki powyższej kontroli wskazały m.in. na konieczność:

- wprowadzenia efektywnych form nadzoru nad realizacją przez WITD „Ramowych Planów Kontroli”, w tym wprowadzenia skutecznych mechanizmów weryfikacji danych sprawozdawczych przesyłanych przez WITD,
- podjęcie działań mających na celu uzyskanie pełnej funkcjonalności Centralnej Ewidencji Naruszeń (dalej CEN), w tym modułu raportowania.

W odpowiedzi na wystąpienie pokontrolne GITD poinformował o sposobie wykonania zaleceń¹⁴ podając m.in., że wprowadzono kwartalną analizę realizacji planów kontroli przekazywanych przez WITD i że dane sprawozdawcze przekazywane z WITD będą skuteczniej weryfikowane. Odnośnie uzyskania pełnej funkcjonalności CEN, GITD poinformował, że ogłoszono w 2012 r. przetarg na rozwój i utrzymanie CEN. W ramach planowanego rozwoju CEN przewidziano m.in. rozbudowę modułu raportowania.

(dowód: akta kontroli str. 12-29, 55-59, 315)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

NIK zwraca uwagę na celowość kontynuowania ze strony ministerstwa działań sprawdzających prawidłowość realizacji przez jednostki ITD kontroli ważeńiowych. Ustalenia kontroli NIK¹⁵ wskazują, że pomimo planowania i realizacji przez WITD coraz większej liczby takich kontroli, nie przekłada się to na ich efektywność w ujawnianiu naruszeń norm masy pojazdów¹⁶, a CEN nadal nie uzyskała planowanej funkcjonalności.

2.3 Zmiany w aktach prawnych dotyczących zatrudniania inspektorów transportu drogowego

Do inspektorów transportu drogowego, zgodnie z art. 77 utd, stosuje się przepisy ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o służbie cywilnej¹⁷, w związku z czym przepisy tej ustawy wraz z aktami wykonawczymi określają zasady ich zatrudniania, w tym

¹³ Patrz przypis nr 5.

¹⁴ Pismo z dnia 30 sierpnia 2013 r., nr BNI.WAS.091.1.20.2013.0017.

¹⁵ Patrz przypis nr 9.

¹⁶ Efektywność rozumiana jako liczba ujawnionych naruszeń w odniesieniu do liczby przeprowadzonych kontroli.

¹⁷ Dz. U. z 2014 r., poz. 1111 ze zm.

istotne z punktu widzenia specyfiki pracy służb inspekcyjnych możliwości i ograniczenia zatrudnienia w godzinach nocnych oraz w dni ustawowo wolne od pracy (niedziele i święta). Ustalenia kontroli NIK¹⁸ wskazują, że ITD biorąc pod uwagę te ograniczenia, stosuje praktykę prowadzenia działań kontrolnych na drogach (w tym także kontroli ważeniowych) głównie w dni powszednie oraz bez uwzględniania pory wieczorowej i nocnej. Tym samym na polskich drogach w dni wolne od pracy oraz w godzinach popołudniowych trudno jest spotkać patrol ITD, co niekorzystnie wpływa na skuteczność kontroli.

Stwierdzono, że w ministerstwie od początku 2012 r., prowadzone są prace legislacyjne, mające na celu zlikwidowanie, wynikających z ustawy o służbie cywilnej i aktów wykonawczych, ograniczeń zatrudnienia w dni wolne od pracy oraz w porze nocnej w odniesieniu do inspektorów transportu drogowego. Jak wyjaśnił Pełnomocnik, zakończenie tych prac uzależnione jest od zakończenia prac nad dwoma innymi dokumentami:

- projektem ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (przewidującym m.in. zmianę struktury ITD),
- projektem założeń ustawy o szczególnej odpowiedzialności za niektóre naruszenia przepisów ruchu drogowego oraz o zmianie niektórych ustaw.

(dowód: akta kontroli str. 3, 8, 11, 55-59)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę, że powyższe prace legislacyjne prowadzone są od dwóch lat, a w MliR brak jest harmonogramu tych prac i nie wiadomo kiedy zostaną one zakończone. Niezależnie od tego, zdaniem NIK, aktualne regulacje ustawy o służbie cywilnej ograniczające zatrudnienie w porze nocnej oraz w dni wolne od pracy dotyczą pracy w godzinach nadliczbowych. Natomiast zgodnie z § 3 pkt 2 i 4 Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 25 kwietnia 2007 r. w sprawie czasu pracy pracowników urzędów administracji rządowej¹⁹ dopuszczalne jest, z uwagi na specyfikę zadań Inspekcji, ustalenie systemu zmianowego oraz ustanowienie dni wolnych jako dni pracy, w ramach normatywnego czasu pracy inspektorów.

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

W ocenie NIK, biorąc pod uwagę ustalenia kontroli opisane w niniejszym wystąpieniu, nadzór ministra właściwego do spraw transportu nad Inspekcją Transportu Drogowego powinien zostać wzmocniony, szczególnie w odniesieniu do efektywności i ciągłości przeprowadzanych kontroli ważeniowych.

¹⁸ Patrz przypis nr 9.

¹⁹ Dz. U. z 2007, Nr 76, poz. 505 ze zm.

IV. Uwagi i wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi 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 Kontroli wnosi o:

- 1) zintensyfikowanie prac związanych z wprowadzeniem krajowego rejestru elektronicznego przedsiębiorców transportu drogowego ERRU, w tym opracowanie harmonogramu tych prac,
- 2) podjęcie działań w celu zapewnienia ciągłości kontroli ważeniowych prowadzonych przez inspektorów transportu drogowego,
- 3) przeprowadzenie analizy możliwości podjęcia przez MliR dodatkowych działań wspierających i koordynujących działalność nadzorowanej ITD i GDDKiA w zakresie ochrony dróg przed degradacją powodowaną przez przeciążone pojazdy, przy uwzględnieniu ustaleń kontroli NIK, której ostateczne wyniki zostaną Pani Minister przekazane odrębnym pismem w trybie art. 62a ust. 1 ustawy o NIK.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do Prezesa Najwyższej Izby Kontroli.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 14 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania 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.

Warszawa, dnia listopada 2014 r.

Wiceprezes
Najwyższej Izby Kontroli
Wojciech Kutyla

.....
podpis