



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Lublinie

LLU – 4101-013-01/2014

P/14/006

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Lublinie

ul. Okopowa 7, 20-022 Lublin

T +48 81 461 31 20, F +48 81 461 31 11

[llu@nik.gov.pl](mailto:llu@nik.gov.pl)

Adres korespondencyjny: Skr. poczt. P-112, 20-001 Lublin 1

## I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/14/006 – Wykonywanie wybranych zadań przez Inspekcję Transportu Drogowego z uwzględnieniem funkcjonowania Centralnej Ewidencji Naruszeń.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Lublinie
Kontroler	Roman Pajer, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 90120 z dnia 11 czerwca 2014 r.  (dowód: akta kontroli, t. I, str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Lublinie (dalej „WITD” lub „Inspekcja”) ul. Diamentowa 2; 20-447 Lublin.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Mirosław Szabała – Z-ca Lubelskiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego w Lublinie od 23 lutego 2009 roku (dalej: „Zastępca LWITD”) <sup>1</sup> .  (dowód: akta kontroli, t. I, str. 3)

## II. Ocena kontrolowanej działalności

### Ocena ogólna

#### Uzasadnienie oceny ogólnej

NIK ocenia pozytywnie<sup>2</sup>, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

Pozytywnie oceniono w szczególności: przygotowanie merytoryczne inspektorów do wykonywania kontroli ważeńiowych poprzez zapewnienie szkoleń podnoszących kwalifikacje zawodowe w zakresie ważenia pojazdów, organizowanych przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego w Warszawie (dalej: GITD) jak też w WITD; działania w celu pozyskania sprzętu umożliwiającego sprawne prowadzenie kontroli ważeńiowych; podejmowanie współpracy z zarządcami dróg w celu wybudowania nowych miejsc ważeńiowych, jak też przebudowy istniejących oraz zakupu wyposażenia niezbędnego do wykonywania tych kontroli. Pozytywnie ocenia się również wzrost liczby kontroli ważeńiowych oraz liczby wszystkich wykonanych kontroli w odniesieniu do ujętych w ramowych planach kontroli Inspekcji Transportu Drogowego (dalej: ITD), zatwierdzanych przez ministra właściwego do spraw transportu.

Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły:

- niezapewnienia ciągłości ważności legalizacji części z posiadanych wag,
- niepodawania w protokołach kontroli rodzaju i numerów fabrycznych wag używanych do pomiarów, co było niezgodne z wzorem protokołu ważenia pojazdów określonym w zarządzeniu nr 28/2012 GITD z dnia 16 sierpnia 2012 r. zmieniającym zarządzenie w sprawie zasad prowadzenia kontroli przez inspektorów ITD,
- niezapewnienia odpowiedniej obsady kadrowej inspektorów mogących kierować motocyklami służbowymi.

Ponadto NIK zwraca uwagę na brak ciągłości w przeprowadzeniu kontroli ważeńiowych, spowodowany znikomą liczbą tych kontroli w soboty, niedziele oraz inne dni wolne od pracy.

<sup>1</sup> Wojewódzki Inspektor został odwołany, zaś pełnienie jego obowiązków powierzono Zastępcy LWITD.

<sup>2</sup> Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

### III. Opis ustalonego stanu faktycznego

#### 1. Przygotowanie organizacyjne i kadrowe do prowadzenia kontroli ważeńiowych

Opis stanu faktycznego

Na dzień 16.06.2014 r. w WITD zatrudnionych było 54 pracowników, w tym 32 inspektorów transportu drogowego („inspektorzy”). W latach objętych kontrolą<sup>3</sup> nie wyodrębniono w WITD zespołów inspektorów przeprowadzających wyłącznie kontrole ważeńiowe. W latach 2012-2014 plany kontroli sporządzano dla poszczególnych inspektorów wykonujących kontrole drogowe w trzech obszarach kontrolnych woj. lubelskiego (tj. Lublin, Międzyrzec Podlaski i Zamość). W roku 2012 kontrole drogowe w zakresie kontroli mas i nacisków osi pojazdów realizowało 24 inspektorów transportu drogowego, w 2013 roku-29, a w I półroczu 2014 roku-26.

W roku 2012 zaplanowano przeprowadzenie 1.460 kontroli ważeńiowych, w 2013 roku-1.582, a w 2014 roku-1.577. W planach tych uwzględniono założenia kontroli, określone przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego w Ramowych Planach Kontroli (RPK) na lata 2012, 2013 i 2014, zatwierdzonych przez Ministra właściwego ds. transportu. Jak wyjaśnił Zastępca LWITD, w latach 2012-2014 każdy

*z inspektorów miał przydzielone przez Naczelnika Wydziału Inspekcji zadania na dany rok kalendarzowy. Część inspektorów w przydziale zadań wyznaczone miała kontrole ważeńiowe pojazdów. Dodatkowo dwa razy w ciągu miesiąca Naczelnik Wydziału inspekcji opracowywał szczegółowy grafik pracy inspektorów, w którym m.in. podane były terminy ważenia pojazdów przez poszczególnych inspektorów.*

[dowód: akta kontroli, t. I, str. 4-20, 24-29, 37, 384-399]

Wszyscy inspektorzy zajmujący się kontrolami ważeńiowymi posiadali dłuższy niż dwuletni staż pracy w ITD. W ocenie WITD *liczba inspektorów przeprowadzających kontrole ważeńiowe była wystarczająca do realizacji założeń kontrolnych określonych przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego. W 2012 r. zostało skierowanych na specjalistyczne szkolenie dotyczące ważenia pojazdów trzech kandydatów na inspektorów, z których pracę podjął tylko jeden. Natomiast w 2014 r. na takie szkolenie skierowano ich czterech.*

[dowód: akta kontroli, t. I, str. 21-23, 37]

W okresie objętym kontrolą, przed zatrudnieniem na stanowisku inspektora, pracownicy przechodzili sześciomiesięczny kurs specjalistyczny obejmujący m.in. tematykę dotyczącą ważenia pojazdów. Ukończenie tego kursu oraz pozytywny wynik egzaminu końcowego stanowiły podstawę do zatrudnienia osoby na stanowisku inspektora. Zgodnie z art. 76 ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym<sup>4</sup> (dalej: utd), ważenie pojazdów było również jednym z tematów szkolenia przeprowadzanego przez GITD w 2012 roku dla wszystkich inspektorów i dla 10 z nich w 2014 r. Szkolenie roczne organizowane przez GITD w roku 2013 obejmowało m.in. zagadnienia związane z przeciwdziałaniem korupcji oraz przewozem drogowym towarów niebezpiecznych (ADR). Problematyka ważenia pojazdów była również przedmiotem szkoleń wewnętrznych prowadzonych w dniach 05.10.2012 r. i 24.04.2013 r. dla wszystkich inspektorów WITD.

<sup>3</sup> Tj. od 1 stycznia 2012 r. do 30 czerwca 2014 r.

<sup>4</sup> Dz. U. z 2013 r., poz. 1414 ze zm.

W badanym okresie Zastępca LWITD uczestniczył w dwóch naradach zorganizowanych przez GITD, tematem których były m.in. zagadnienia dotyczące modyfikacji w Centralnej Ewidencji Naruszeń (dalej: system CEN) w okresie obowiązywania umowy na utrzymanie i rozwój systemu. W dniu 27.09.2013 r. trzy osoby uczestniczyły również w spotkaniu zorganizowanym przez GITD w sprawie funkcjonalności rozwiązań wdrożonych w pierwszym etapie oraz zaplanowanych do wdrożenia w drugim etapie rozwoju systemu CEN. Wiedza z ww. spotkania została przekazana wszystkim inspektorom na szkoleniu wewnętrznym przeprowadzonym w dniu 11.10.2013 r.

[dowód: akta kontroli, t. I, str. 30-41, 207-215]

WITD w roku 2012 zgłosił potrzebę przeprowadzenia przez GITD dla trzech inspektorów szkolenia specjalistycznego II stopnia, zadanie to zrealizowano. W roku 2013 WITD nie zgłaszał potrzeb w zakresie szkoleń organizowanych przez GITD. Na rok 2014 r. WITD zgłosił przeszkolenia przez GITD pięciu inspektorów na kursie specjalistycznym II stopnia oraz 32 w zakresie: szkolenia językowego; przewozu odpadów; zmiany przepisów ustawy o transporcie drogowym i czasie pracy kierowców, bieżącego orzecznictwa związanego ze sprawami prowadzonymi przez ITD (dwa ostatnie tematy nie zostały ujęte w planie szkoleń GITD). Do dnia 30.06.2014 r. w trakcie realizacji był kurs specjalistyczny II stopnia, w którym uczestniczyło czterech inspektorów oraz przeszkolono dwóch z nich w zakresie przewozu odpadów. Siedmiu inspektorów w m-cu sierpniu i październiku br. będzie też przeszkolonych w zakresie zmiany przepisów ustawy o transporcie drogowym i czasie pracy kierowców.

[dowód: akta kontroli, t. I, str. 216]

W latach objętych kontrolą GITD, w ramach nadzoru nad pracą inspektorów, przeprowadzał kontrolę ich pracy na drodze. Ponadto w roku 2013 została przeprowadzona przez GITD kontrola sposobu funkcjonowania WITD w okresie od dnia 01.01. do 11.12.2012 r. Wnioski sformułowane w wystąpieniach pokontrolnych nie dotyczyły przygotowania organizacyjnego i kadrowego do przeprowadzania kontroli ważeńiowych.

[dowód: akta kontroli, t II, str. 280-334]

Ustalone  
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

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

## **2. Stan wyposażenia WITD w sprzęt niezbędny do prowadzenia kontroli ważeńiowych oraz wykorzystywanie miejsc do ważenia pojazdów**

Opis stanu  
faktycznego

W okresie objętym kontrolą WITD nie dysponował wagami stacjonarnymi do ważenia pojazdów. Do pomiarów masy całkowitej i nacisków osi pojazdów WITD stosował wagi przenośne do pomiarów statycznych oraz jeden zestaw do pomiarów dynamicznych. W roku 2012 dysponował łącznie 23 wagami, w tym: czterema szt. (dwa zestawy) przenośnymi typu LP 600; 18 szt. (dziewięć zestawów) typu SAW oraz jedną wagą dynamiczną typu VLM. W roku 2013 stan ten zmniejszył się do 22 z uwagi na wycofanie z eksploatacji wagi VLM. W I półroczu 2014 r. WITD dysponował łącznie 21 wagami, w tym: cztery szt. (dwa zestawy) typu LP 600; 17 szt. (osiem zestawów i jedna waga zapasowa) typu SAW, wycofano również z eksploatacji jedną wagę typu SAW z uwagi na jej stan techniczny. W przypadku

wag SAW zakres temperatury do dokonywania pomiarów wynosił od -20°C do +40°C, a wag LP 600 od -10°C do +40°C.

[dowód: akta kontroli, t. I, str. 217-230]

Analiza świadectw legalizacji i świadectw zgodności wag wykazała, że w całym okresie objętym kontrolą ważne świadectwa legalizacyjne posiadało dziewięć wag. Brak ciągłości legalizacji stwierdzono w przypadku 13 wag przenośnych typu SAW oraz jednej typu VLM. W przypadku wag SAW o nr fabrycznych 932529 i 942818 urzędnicy te nie posiadały ważnej legalizacji nawet przez osiem miesięcy, tj. odpowiednio od dnia 01.07.2011 r. do dnia 06.03.2012 r. i od dnia 30.06.2011 r. do dnia 06.03.2012 r.

[dowód: akta kontroli, t. I, str. 231-289, 383]

W celu ustalenia, czy wagi nieposiadające ważnej legalizacji nie były wykorzystywane do ważenia pojazdów dokonano analizy wszystkich (1.032 szt.) protokołów ważenia pojazdów sporządzonych w I połowie 2014 r. Przeprowadzona analiza wykazała, iż w okresach, w których nie zapewniono ciągłości legalizacji wag przeprowadzonych zostało 87 kontroli ważeń. Ustalono, że w 16 protokołach ważeń sporządzonych w okresach, w których nie była zapewniona ciągłość legalizacji, nie zamieszczono informacji o numerze fabrycznym wagi, na której zostało przeprowadzone ważenie pojazdów. Pomiar dokonywany za pomocą ww. urządzeń (16) nie były jednak podstawą do naliczania kar pieniężnych przewoźnikom. Stosownie do wzoru protokołu kontroli z ważenia pojazdów, określonym w zarządzeniu nr 28/2012 GITD z dnia 16 sierpnia 2012 r. zmieniającym zarządzenie w sprawie zasad prowadzenia kontroli przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego, powinny zostać w nim wskazane przyrządy użyte do pomiarów parametrów pojazdu, w tym m.in. rodzaj przyrządu oraz numer fabryczny.

[dowód: akta kontroli, t. I, str. 338-358]

W ocenie WITD liczba posiadanych wag była niewystarczająca do skutecznego wykonywania kontroli ważeń. Jak wyjaśnił Zastępca LWITD *na chwilę obecną (dnia 21.07.2014 r.), brakowało trzech wag przenośnych, które zapewniłyby kompletne wyposażenie w sprzęt do ważenia wszystkich 11 pojazdów specjalistycznych.*

[dowód: akta kontroli, t. I, str. 337]

W okresie objętym kontrolą WITD korzystał z 11 miejsc do ważenia pojazdów zlokalizowanych na drogach krajowych oraz czterech w 2012 r. i pięciu w latach 2013-2014 przy drogach wojewódzkich. Nie wyznaczono ich natomiast na drogach powiatowych i gminnych. WITD mogła również korzystać z trzech miejsc usytuowanych na terenie drogowych przejść granicznych (w Koroszczynie, Dorohusku i Hrebennem). Zdaniem WITD liczba miejsc do przeprowadzania kontroli ważeń, była niewystarczająca do skutecznego wykonywania tych kontroli. Jak podał Zastępca LWITD *liczba posiadanych miejsc powinna zostać zwiększona o dziewięć zlokalizowanych na drodze krajowej nr: 12 na odcinku obwodnica Puław, 74 na odcinku Kraśnik – Annopol (okolice miejscowości Annopol), 17 miejscowości Sitaniec (lewa strona w kierunku Zamościa), 74 na odcinku Zamość – Szczepieszyn, 74 w miejscowości Werbkowice, 48 na odcinku Moszczanka - Ryki, 63 w okolicach miejscowości Łuków (w miarę możliwości w okolicach drogi krajowej nr 76), 12 w miejscowości Kalinówka, 19 w miejscowości Kopanina (na odcinku Lublin – Lubartów). Natomiast na drogach wojewódzkich o dwa miejsca zlokalizowane na drogach wojewódzkich nr: 747 w m. Kamień, 835 w m. Huta*

*Turobińska oraz jedno miejsce na drodze powiatowej w m. Przykwa. Jak dalej wyjaśnił Zastępca LWITD planowana lokalizacja punktów kontrolnych na drogach krajowych oraz wojewódzkich podyktowana była dużym natężeniem ruchu pojazdów ciężarowych na tych drogach. Natomiast w przypadku planowanej lokalizacji punktu ważeniowego na drodze powiatowej w m. Przykwa wynikała z planowanej budowy drogi S 17.*

[dowód: akta kontroli, t. I, str. 336]

W 2012 roku Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie (dalej: GDDKiA) remontowała miejsca do ważenia pojazdów, w m. Sitaniec (DK 17), m. Tchórzew (DK 19) i Woroniec (DK 2). Miejsca do ważenia pojazdów zlokalizowane na drogach wojewódzkich były w dobrym stanie technicznym i nie wymagały przeprowadzenia przebudowy lub remontu. WITD, w trakcie kontroli NIK, dnia 07.07.2014 r., wystąpił do GDDKiA o przeprowadzenie remontów lub przebudowy czterech miejsc wyznaczonych do przeprowadzania kontroli ważeńiowych zlokalizowanych na drodze krajowej nr: 74 w miejscowości Karp – dostosowanie obecnego punktu do ważenia pojazdów do kontroli i ważenia pojazdów w różnych porach doby oraz dostosowanie wnek na stanowisku do ważenia pojazdów do wag typu SAW 10IIC; 19 w miejscowości Tchórzew – powiększenie parkingu, dostosowanie do kontroli i ważenia pojazdów w różnych porach doby oraz wyposażenie punktu w system preselekcji wagowej; S 12 na MOP Markuszów (lewa i prawa strona) – dostosowanie wnek na stanowiskach do ważenia pojazdów do wag typu SAW 10IIC, przekazanie protokołów obmiaru geodezyjnego stanowisk do ważenia pojazdów; 12 w miejscowości Chojno Nowe – modernizacja nawierzchni na stanowisku do ważenia pojazdów (lewa strona w kierunku Chełma).

[dowód: akta kontroli, t. I, str. 294-295]

*Cztery miejsca do ważenia pojazdów były przystosowane do przeprowadzania kontroli w porze nocnej. Jak wyjaśnił Zastępca LWITD, oświetlenie posiadały trzy punkty ważeńiowe położone na drogach krajowych (DK 68, DK 12, DK 17) oraz jeden na drodze wojewódzkiej (DW 812 w m. Kasjan). Pozostałe punkty do ważenia pojazdów nie zostały przystosowane do przeprowadzania kontroli w porze nocnej.*

[dowód: akta kontroli, t. I, str. 290, 337]

W okresie objętym kontrolą WITD zgłosił tylko jeden wniosek do Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie (dalej: ZDW) o wykonanie oświetlenia miejsca do ważenia w m. Nowe Mosty (DW 812). Zgłaszał również potrzebę wykonania tej instalacji na DK 74 w miejscowości Karp i Tchórzew. Do dnia zakończenia kontroli NIK prace te nie zostały wykonane. Jak wyjaśnił Zastępca LWITD *znaczna część punktów przystosowanych do ważenia pojazdów zlokalizowana jest poza terenem zabudowanym, niektóre na terenach leśnych.* Jak dalej wyjaśnił Zastępca LWITD *pragmatyka kontroli stanowi iż praca po zmroku nie powinna być prowadzona w miejscach o zwiększonym ryzyku bezpieczeństwa inspektorów, a w szczególności poza terenem zabudowanym.*

[dowód: akta kontroli, t. I, str. 291-293, 336]

W trakcie kontroli NIK, pismem z dnia 07.07.2014 r. WITD wystąpił do GDDKiA z wnioskiem o budowę dziewięciu nowych miejsc do ważenia pojazdów na drogach krajowych. Z inicjatywy WITD w latach objętych kontrolą ZDW zbudował trzy miejsca do ważenia w: m. Biłgoraj (DW 858), Głębokie (DW 838) i Kasjan (DW 812) oraz zrealizował I etap budowy miejsca do ważenia w m. Nowe Mosty (DW 812) (do dnia zakończenia czynności kontrolnych nie wyposażono go w oświetlenie). Jak

podał Zastępca LWITD w trakcie realizacji przez ZDW są dwa nowe miejsca do ważenia

w m. Kamień (DW 747) i Huta Turobińska (DW 858), a odbiór ich przewidziany jest w 2014 r. WITD dnia 17.02.2011 r. i 30.05.2014 r. wystąpił również do wszystkich starostów woj. lubelskiego z wnioskiem o wybudowanie lub przystosowanie miejsc do przeprowadzenia kontroli w zakresie masy, nacisków osi oraz normatywności pojazdów na drogach powiatowych. Jak dalej wyjaśnił Zastępca LWITD do chwili obecnej (31.07.2014 r.) na skutek ww. pism nie wybudowano na drogach powiatowych żadnych punktów ważeniowych natomiast trwają prace przygotowawcze do wybudowania miejsca do ważenia pojazdów na terenie powiatu ryckiego w m. Przykwa.

[dowód: akta kontroli, t. I, str. 317-328, 337]

Na terenie województwa lubelskiego w okresie objętym kontrolą rozmieszczonych było w 2012 roku osiem, a w 2013 r. i I półroczu 2014 r. siedem wag preselekcyjnych. GDDKiA zainstalowała je do obsługi czterech punktów ważeniowych znajdujących się na drogach krajowych w miejscowościach: Woroniec (DK 2), Chojno Nowe (DK 12), Sitaniec (DK 17) i Mosty (DK 19). W 2012 r. jedna z wag służąca do obsługi punktu ważeniowego w m. Sitaniec została zniszczona w wyniku wypadku drogowego i do chwili obecnej nie została naprawiona. WITD nie występował w okresie objętym kontrolą do GDDKiA o zwiększenie liczby wag preselekcyjnych. Zastępca LWITD podał jednak, że liczba wag preselekcyjnych powinna zostać zwiększona o cztery, zlokalizowane na drogach krajowych nr: 74 (dwie), 63 (jedna) oraz 19 (jedna). Lokalizację potrzebnych wag preselekcyjnych Zastępca LWITD uzasadnił dużym natężeniem ruchu pojazdów ciężarowych.

[dowód: akta kontroli, t. I, str. 294, 337]

W ocenie WITD ograniczona możliwość wykorzystywania systemu preselekcji wynika z braku jego skuteczności, co wymaga podjęcia przez GDDKiA działań naprawczych takich jak: likwidacja opóźnień w wyświetlaniu danych, poprawa rozpoznawania tablic rejestracyjnych oraz zdjęć poglądowych pojazdów, zmiana ustawień w zakresie wartości granicznych dla wzbudzenia alarmów przekroczeń, usunięcie rozbieżności w wynikach prowadzonych za pomocą wag preselekcyjnych i przenośnych. Jak podał Zastępca LWITD w kontrolowanym okresie WITD zgłaszał do GDDKiA konieczność naprawy systemu preselekcji wagowej w czterech miejscach ważeniowych na drogach krajowych. Na drogach niższych kategorii (wojewódzkich, powiatowych, gminnych) nie ma zaś potrzeby lokalizacji wag preselekcyjnych. Pomimo zgłaszanych przez WITD potrzeb, GDDKiA nie dokonała naprawy systemów preselekcji na ww. punktach kontrolnych.

[dowód: akta kontroli, t. I, str. 294-295, 337]

W ocenie WITD jakość techniczna (precyzja pomiarów) systemu preselekcji wagowej nie pozwalała na korzystanie z tego systemu pod względem weryfikowania pojazdów przeciążonych. W badanym okresie WITD zgłaszał do GDDKiA uwagi dotyczące poprawności działania systemu preselekcji wagowej funkcjonującego na drogach krajowych. Sprawdzenie poprawności funkcjonowania systemu wykazało, że głównym problemem uniemożliwiającym korzystanie z systemu na punkcie kontrolnym był brak łączności internetowej, co powodowało m.in. problemy z przesyłaniem danych z wag preselekcyjnych. W wyniku zgłoszonych przez WITD nieprawidłowości w działaniu systemu preselekcji wagowej została powołana komisja, w skład której wchodziła GDDKiA, WITD oraz wykonawcy systemu. Jej zadaniem było przeprowadzenie wizji lokalnych, których celem było

sprawdzenie poprawności funkcjonowania tego systemu. W wyniku ustaleń prac tej komisji zostały sporządzone w dniach od 26.11.2012 r. do 29.11.2012 r. protokoły z wizji lokalnych. Na tej podstawie GDDKiA opracowała sprawozdanie zawierające wyniki sprawdzenia poprawności systemu preselekcji wagowej funkcjonującego na drogach zarządzanych przez GDDKiA. W oparciu o ww. sprawozdanie stwierdzono, że system preselekcji wagowej nie umożliwił na żadnym ze stanowisk kontrolnych uzyskania informacji o pojazdach wzbudzających alarmy, z wyprzedzeniem umożliwiającym bezpieczne ich zatrzymanie do kontroli. Jak pisał Zastępca LWITD *jakość zdjęć sylwetek pojazdów nie budziła zastrzeżeń WITD, natomiast analiza poprawnego rozpoznawania tablic rejestracyjnych wykazała, iż udział procentowy poprawnego rozpoznawania tablic rejestracyjnych wynosił (w zależności od punktu kontrolnego) od 36,9% do 79,2%, zaś udział procentowy zgodności kategorii pojazdów (samochód osobowy, ciężarowy, autobus) wynosił od 58,8% do 91,6%. W przypadku wykonywanych przez system zdjęć po zmroku nie miało to wpływu na odczyt tablic rejestracyjnych. Na podstawie przeprowadzonych wizji lokalnych stwierdzono, że system wag preselekcyjnych nie wspomagał pracy inspektorów i nie był pomocny w typowaniu do kontroli ważeńiowych pojazdów przeciążonych. Prędkość przepływu danych z wag preselekcyjnych do inspektorów transportu drogowego uniemożliwiała zatrzymanie danego pojazdu na punkcie kontrolnym.*

[dowód: akta kontroli, t. I, str. 337]

Kontroler NIK dokonał porównania wskazań preselekcji z parametrami zmierzonymi na punktach kontroli. Badaniem objęto 48 losowo wybranych protokołów kontroli z ważeń wykonanych na wszystkich punktach wyposażonych w wagi preselekcyjne. Z porównania danych z archiwum systemu preselekcji wagowej z danymi zawartymi w protokołach z ważenia pojazdów ustalono, że w 21 przypadkach (tj. w 44% objętych badaniem), system preselekcji wagowej nie wykrył pojazdu przejeżdżającego przez wagę preselekcyjną. We wszystkich przypadkach nie było możliwości dojazdu do punktu ważeńiowego z pominięciem stacji preselekcji wagowej (tj. dokonano ważenia pojazdów zaś system nie odnotował jego przejazdu przez wagę preselekcyjną). Na podstawie porównania danych z archiwum systemu preselekcji wagowej z danymi zawartymi w protokołach z ważenia pojazdów stwierdzono także, że we wszystkich porównywanych przypadkach (27) wystąpiły rozbieżności pomiędzy wskazaniem wagi preselekcyjnej a wynikami ważenia przez inspektorów. Rozbieżności te w przypadku masy całkowitej wynosiły od 0,23% do 36,86%, a w przypadku nacisku osi rozbieżność ta sięgała nawet 45,92%.

[dowód: akta kontroli, t. I, str. 296-297]

W wystąpieniu pokontrolnym LLU-4114-03-01/2010 z dnia 03.02.2011 r. (kontrola NIK nr I/10/006) wnioskowano do LWITD w zakresie kontroli ważeńiowych o: zapewnienie ich ciągłości w ujęciu rocznym i dobowym oraz koordynowanie działań ze służbą celną; podjęcie współpracy z zarządcami dróg powiatowych i gminnych w celu wyznaczenia i przygotowania miejsc do ważenia pojazdów; zapewnienie, przy udziale zarządców dróg, dostosowania istniejących miejsc przeznaczonych do ważenia pojazdów, do możliwości prowadzenia pomiarów przez cały rok oraz w porze nocnej; stosowanie wyłącznie wag posiadających aktualne legalizacje oraz dokonywanie pomiaru masy całkowitej pojazdów jedynie za pomocą urządzeń do tego przystosowanych.

Stwierdzono, że został zrealizowany wniosek pokontrolny NIK dotyczący współpracy WITD z zarządcami dróg krajowych wojewódzkich i powiatowych oraz z jednostkami samorządu terytorialnego woj. lubelskiego (dalej: jst) w zakresie

lokalizacji nowych miejsc do ważenia, jak i modernizacji istniejących (wykonanie ich oświetlenia). Ustalono, że w okresie objętym kontrolą GDDKiA przeprowadziła remont trzech miejsc do ważenia pojazdów oraz wybudowała dwa takie miejsca na drodze S12. Natomiast ZDW we współpracy z WITD wykonał cztery punkty ważeniowe na drogach wojewódzkich, a dwa takie miejsca znajdują się w trakcie realizacji. W ramach współpracy z jst w badanym okresie podjęto wykonanie jednego stanowiska do ważenia pojazdów w m. Przykwa powiat rycki, zaś pozostałe jst nie podjęły się realizacji inwestycji w zakresie wybudowania miejsc do ważenia pojazdów, z uwagi na brak środków finansowych. WITD współdziałała również ze służbą celną w zwalczaniu przestępstw i wykroczeń dokonywanych w zakresie transportu drogowego lub związku z tym transportem. Częściowo natomiast zrealizowano wniosek dotyczący zwiększenia liczby kontroli w ujęciu dobowym i w dni wolne od pracy. Pomimo zapewnienia ciągłości prowadzenia kontroli ważeniowych w ujęciu rocznym, tylko w minimalnym zakresie zapewniono ją w ujęciu dobowym i w dni wolne od pracy. Kontrole ważeniowe WITD prowadził głównie na drogach krajowych, co związane było z ograniczoną liczbą miejsc do kontroli ważeniowych na drogach wojewódzkich oraz ich brakiem na powiatowych i gminnych. Liczba posiadanych wag nie gwarantowała wyposażenia wszystkich pojazdów specjalistycznych WITD w komplety tych urządzeń, co ograniczało możliwości prowadzenia kontroli ważeniowych. Wyposażenie wykorzystywanych przez WITD miejsc do ważenia pojazdów jedynie częściowo umożliwiało prowadzenie pomiarów w porze nocnej oraz w trakcie opadów. W latach objętych kontrolą GITD nie prowadził kontroli dotyczących stanu wyposażenia WITD w sprzęt niezbędny do prowadzenia kontroli ważeniowych, jak też w zakresie wykorzystywania miejsc do ważenia pojazdów.

[dowód: akta kontroli, t II, str. 280-334]

Ustalone  
nieprawidłowości

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

1. W latach 2012-2014 (I półrocze) nie zapewniono ciągłości legalizacji 13 wag przenośnych typu SAW. Z urządzeń tych dwa nie posiadały ważności legalizacji nawet przez okres ośmiu miesięcy.

*Zastępca LWITD w wyjaśnieniu podał, że opóźnienia w wysyłaniu wag do legalizacji wynikały głównie z przyczyn kadrowo-organizacyjnych. Część z wag wykorzystywana była w oddziałach Zamość i Międzyrzec Podlaski, które ze względu na miejsce położenia poza WITD wymagały ich dostarczenia do siedziby, następnie przygotowania ich do wysyłki oraz uzgodnienia transportu z firmą kurierską. Ponadto w trakcie ich legalizacji występowały usterki wymagające napraw, co powodowało*

*iż legalizacja była wykonana z opóźnieniem. W przypadku ośmiu wag ze względu na to, że termin legalizacji przypadał w okresie zimowym, w którym jest dokonywana mniejsza liczba kontroli ważeniowych, nie występowała konieczność dokonania ich natychmiastowej legalizacji. Realizacja ramowego planu kontroli w zakresie ważenia pojazdów możliwa była do wykonania w oparciu o wagi posiadające ważne legalizacje.*

[dowód: akta kontroli, t. I, str. 383]

2. Niewskazanie w 16 protokołach z kontroli ważeniowych rodzaju wagi oraz jej numeru fabrycznego, co naruszało postanowienia określone w zarządzeniu nr 28/2012 GITD z dnia 16 sierpnia 2012 r. zmieniającym zarządzenie w sprawie zasad prowadzenia kontroli przez inspektorów ITD.

Zastępca LWITD w wyjaśnieniu podał, że *niewskazanie w protokołach z kontroli ważeńiowych rodzaju wag oraz ich numerów fabrycznych nie było działaniem celowym, a wynikało ze zwykłego niedopatrzenia inspektorów prowadzących czynności przy sporządzaniu protokołu. Wszyscy inspektorzy transportu drogowego wykonujący czynności kontrolne zostali przeszkoleni w zakresie prawidłowego wypełniania protokołów z kontroli ważeńiowych w systemie ST CEN.*

[dowód: akta kontroli, t II, str. 259]

Uwagi dotyczące badanej działalności

NIK pozytywnie ocenia działania WITD, polegające na zgłaszaniu do GDDKiA uwag dotyczących funkcjonowania systemu preselekcji wagowej na czterech punktach ważeńiowych zlokalizowanych przy drogach krajowych. Mimo to system ten do dnia zakończenia kontroli NIK nie działał w sposób właściwy, co nie wspomagało inspektorów w ich działaniach w zakresie realizacji podstawowego celu, jakim jest typowanie pojazdów przeciążonych do kontroli ważeńiowych. Według WITD system preselekcji wymagał podjęcia działań związanych m.in. z: likwidacją opóźnień w wyświetlaniu danych oraz ich kompletności, poprawą jakości informacji generowanych przez system dotyczących rozpoznawania tablic rejestracyjnych oraz zdjęć poglądowych pojazdów, zmianą ustawień w zakresie wartości granicznych dla wzbudzenia alarmów przekroczeń, usunięciem rozbieżności w wynikach wskazywanych przez system w porównaniu do rzeczywistych wartości ważonych pojazdów.

Ocena cząstkowa

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

### 3. Przeprowadzanie kontroli ważeńiowych

Opis stanu faktycznego

WITD w latach objętych kontrolą przeprowadził łącznie:

- 4.417 kontroli ważeńiowych, z tego w 2012 r. – 1.491, w 2103 r. – 1.894 i w I półroczu 2014 r. - 1.032. Przewoźników zagranicznych objęło ogółem 2.279 kontroli ważeńiowych, co stanowiło 51,6% ogólnej ich liczby, z tego w roku: 2012 przeprowadzono 745 kontroli (50,0%), 2103 - 949 (50,1%) i w I półroczu 2014 r. – 585 (56,7%). W kontrolowanym okresie inspektorzy dokonywali najpierw ważenia pojazdów na punktach kontrolnych, zaś wyniki tych pomiarów mogły być następnie porównane z danymi z archiwum systemu preselekcji wagowej. Jak wyjaśnił Zastępca LWITD, *pomimo licznych uwag wnoszonych do GDDKiA do chwili obecnej system nie został naprawiony, co uniemożliwia wykorzystywanie go do typowania do kontroli pojazdów przeciążonych.*

W I półroczu 2014 r. w wyniku działań patroli mobilnych doprowadzonych zostało do miejsca ważenia 36 pojazdów. Jak podał Zastępca LWITD, *w roku 2012 i 2013 nie gromadzone były informacje w tym zakresie i nie jest możliwym ustalenie danych dotyczących liczby doprowadzonych pojazdów do miejsca ważenia w wyniku działań patroli mobilnych;*

- w dni robocze przeprowadzono 4.292 kontroli ważeńiowych, z tego w 2012 r. – 1.480, w 2103 r. – 1.839 i w I półroczu 2014 r. - 973. W dni robocze w godzinach 8-16 przeprowadzono łącznie 3.754 kontroli ważeńiowych, co stanowiło 87,5% ogólnej liczby kontroli w dni robocze, z tego w roku: 2012 przeprowadzono 1.387 kontroli ważeńiowych (93,7%) , 2103 – 1.532 (83,3%) i w I półroczu 2014 r. – 835 (85,8%). W dni robocze w godzinach 16-24 przeprowadzono łącznie 516 kontroli ważeńiowych, co stanowiło 12,0% ogólnej liczby kontroli w dni robocze, z tego w roku: 2012 przeprowadzono 91 kontroli (6,2%) , 2103 – 304 (16,5%) i w I półroczu 2014 r. – 121 (12,4%). W dni robocze w godzinach 24-8 przeprowadzono łącznie 22 kontrole ważeńiowe, co stanowiło 0,5% ogólnej liczby kontroli w dni robocze, z tego w roku:

2012 przeprowadzono 2 kontrole (0,1%) , 2103 – 3 (0,2%) i w I półroczu 2014 r. – 17 (1,8%);

- w soboty przeprowadzono 99 kontrole ważeńiowe, co stanowiło 2,2% ogólnej liczby kontroli, z tego w roku: 2012 przeprowadzono 6 kontroli (0,4%) , 2103 – 34 (1,8%) i w I półroczu 2014 r. – 59 (5,7%). W niedziele przeprowadzono łącznie 26 kontroli ważeńiowych, co stanowiło 0,6% ogólnej liczby kontroli, z tego w roku: 2012 przeprowadzono 5 kontroli (0,3%), 2103 – 21 (1,1%), natomiast w I półroczu 2014 r. nie przeprowadzono żadnej takiej kontroli. Ponadto nie przeprowadzono żadnej kontroli ważeńiowej w pozostałe dni wolne od pracy (świąteczne). Jak wyjaśnił Zastępca LWITD *inspektorzy pracujący w WITD zatrudnieni byli na podstawie umowy o pracę w korpusie służby cywilnej. Zgodnie z ustawą o służbie cywilnej, inspektorzy mogli wykonywać pracę od godziny 6<sup>00</sup> do 22<sup>00</sup>, natomiast nie mogli pracować w niedziele i dni świąteczne.*

[dowód: akta kontroli, t I, str. 336]

- w pierwszych kwartałach lat objętych kontrolą przeprowadzono łącznie 538 kontroli ważeńiowych, co stanowiło 12,2% ogólnej liczby kontroli w tych latach, z tego w roku: 2012 przeprowadzono ich 106 (7,1%), 2013 – 41 (2,2%) i w 2014 r. – 391 (37,9%). W czwartych kwartałach w latach objętych kontrolą przeprowadzono łącznie 580 kontroli ważeńiowych, co stanowiło 17,1% ogólnej liczby kontroli w tych latach, w tym w roku: 2012 przeprowadzono ich 273 (18,3%), a w 2103 – 307 (16,2%).

W latach 2012-2014 (I połowa) WITD wykonał więcej kontroli ważeńiowych, niż określono w ramowych rocznych planach kontroli ITD. W opracowanych przez GITD ramowych planach kontroli liczba kontroli ważeńiowych ustalana była procentowo do ogólnej liczby kontroli w danym roku. W roku 2012 dla WITD zaplanowano wykonanie 1.339 kontroli ważeńiowych, w 2013 roku 1.582, a w 2014 roku 1.565. W roku 2012 przeprowadzono 1.491 kontroli, co stanowiło 111% planowanej ich liczby, w 2013 roku przeprowadzono 1.894 kontroli (120%) natomiast w I półroczu 2014 r. przeprowadzono 1.032 kontrole (132%). Kontrola wykazała, że zaledwie 0,5% kontroli ważeńiowych (22) wykonano w porze nocnej, natomiast w dni wolne od pracy 2,8% (125). Niewielka liczba kontroli ważeńiowych wykonywanych w porze nocnej i w dni wolne od pracy mogła być wykorzystana przez przewoźników do przewozu ponadnormatywnych ładunków. Łączna liczba kontroli ważeńiowych wykonanych w okresie zimowym wyniosła 1.118, co stanowiło 25% ogólnej liczby przeprowadzonych kontroli i wynosiła odpowiednio: w 2012 roku 379 (25% wszystkich kontroli), w 2013 roku 348 (18%), a w I kwartale 2014 roku 391 (38%). W okresie objętym kontrolą systematycznie wzrastała liczba przeprowadzanych przez WITD kontroli ważeńiowych, co miało wpływ na ochronę dróg przed skutkami wykonywania przejazdów pojazdami przeciążonymi. WITD dysponował punktami ważeńiowymi zlokalizowanymi na drogach krajowych i wojewódzkich. W przypadku dróg lokalnych (powiatowych, gminnych) ochrona przed ruchem pojazdów przeciążonych zapewniona była poprzez wykorzystanie motocykli służbowych służących do ich patrolowania oraz doprowadzania takich pojazdów do punktów ważeńiowych.

W kontrolowanym okresie WITD nie gromadziła danych statystycznych dotyczących ilości kontroli w rozbiciu na drogi gminne, powiatowe, wojewódzkie i krajowe. Na podstawie danych z rocznych raportów z ważenia pojazdów wynika, że informacje o liczbie kontroli były opracowywane z uwzględnieniem dopuszczalnych nacisków pojedynczej osi napędowej, tj.: do 8 ton, do 10 ton i 11,5 tony. Z raportów rocznych wynikało, że na drogach o najniższym dopuszczalnym nacisku osi (8 ton) przeprowadzono w 2013 roku 435 kontroli, co stanowiło 29% ogółu kontroli ważeńiowych, natomiast w I półroczu 2014 roku 224 kontrole (22%).

WITD w latach objętych kontrolą, w wyniku przeprowadzonych kontroli ważeńiowych, stwierdził łącznie:

- 632 naruszenia<sup>5</sup> dokonane przez przewoźników (dalej: naruszenia), z tego w roku 2012 – 174, w 2103 r. – 315 i w I półroczu 2014 r. - 143. Liczba pojazdów, w których stwierdzono w wyniku kontroli ważeńiowych naruszenia, w stosunku do liczby ważonych pojazdów stanowiła ogółem 14,4 %, z tego w roku: 2012 – 11,7%, 2013 – 16,6% i w I półroczu 2014 r. – 14,1%. W decyzjach wydanych w latach 2013-2014 maksymalna wysokość kary (15.000 zł) nakładana była w przypadku, gdy stwierdzone podczas ważenia wartości przekraczały o ponad 20% dopuszczalne wartości nacisku osi, rzeczywistej masy całkowitej lub wymiarów pojazdu. Kary pieniężne w tej wysokości nałożono w 2013 roku w 21 przypadkach, a w I półroczu 2014 r. w trzech. W roku 2012 za najbardziej znaczące naruszenia przyjęto sytuacje, gdy kwota nałożonej kary przekraczała 15.000 zł. Wydano cztery takie decyzje dotyczące przekroczenia dopuszczalnej masy całkowitej i nacisków osi<sup>6</sup>. Szczegółowa analiza 11 spraw, w których zostały wniesione odwołania do organu wyższej instancji (GITD) potwierdziła zgodność kar pieniężnych nakładanych za naruszenia przepisów związanych z naciskiem osi, masą całkowitą oraz wymiarami pojazdów z wysokością stawek kar określonych w załączniku do ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych<sup>7</sup> (do 18.10.2012 r.) i wysokością kar określoną w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym<sup>8</sup> (od 19.10.2012 r.). Postępowania administracyjne prowadzono z zachowaniem terminów przewidzianych w art. 35 § 3 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. - Kodeks postępowania administracyjnego (k.p.a.)<sup>9</sup>. We wszystkich skontrolowanych przypadkach zachowany był również termin wniesienia odwołania do organu wyższej instancji (14 dni od dnia doręczenia decyzji). W 10 przypadkach decyzje WITD zostały utrzymane w mocy (na podstawie art. 138 k.p.a.), a jedna decyzja z 2014 r. do dnia zakończenia kontroli nie została rozpatrzona przez organ odwoławczy<sup>10</sup>;

[dowód: akta kontroli, t II str. 136-138]

- 291 naruszeń u przewoźników zagranicznych, z tego w 2012 r. – 59, w 2103 r. – 180 i w I półroczu 2014 r. - 52. Liczba pojazdów z naruszeniami w przypadku przewoźników zagranicznych w stosunku do ogólnej liczby pojazdów z naruszeniami stanowiła 46,0%, z tego w roku: 2012 – 34,0%, 2013 – 57,1% i w I półroczu 2014 r. – 36,4%.

W I półroczu 2014 r. w wyniku działań patroli mobilnych stwierdzono 14 naruszeń w wyniku kontroli ważeńiowych przeprowadzonych na pojazdach doprowadzonych do punktów ważenia z dróg lokalnych. Jak podał Zastępca LWITD, w roku 2012 i 2013 nie gromadzone były informacje w tym zakresie i nie jest możliwym ustalenie danych dotyczących liczby naruszeń stwierdzonych w wyniku doprowadzonych pojazdów do miejsca ważenia z dróg lokalnych.

W roku 2013 w porównaniu do 2012 r. stwierdzono wzrost liczby ujawnionych naruszeń (o 81%) oraz kwot nałożonych kar (139%). Odnotowano również znaczny

<sup>5</sup> Tj. dotyczących: masy, nacisków osi i wymiarów pojazdu.

<sup>6</sup> tj. wysokości: 16.600 zł (decyzja nr WITD.DI.0152.III0140/8/12/W); 16.000 zł (decyzja nr WITD.DI.0152.III0145/18/12/W); 16.140 zł (decyzja nr WITD.DI.0152.III0159/9/12/W); 21.400 zł (decyzja nr WITD.DI.0152.III0628/6/12/W).

<sup>7</sup> tj. Dz. U. z 2013 r., poz. 260 ze zm.

<sup>8</sup> tj. Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 ze zm.

<sup>9</sup> j.t. Dz. U. z 2013 r., poz. 267 ze zm.

<sup>10</sup> nr WITD.DI.0152.III.0150/13/2014

wzrost liczby ujawnionych naruszeń dotyczących przewoźników zagranicznych (o 205%), jak też kwoty nałożonych kar (545%).

[dowód: akta kontroli, t I, str. 383]

WITD w latach objętych kontrolą, w wyniku przeprowadzonych kontroli ważeniowych nałożył kary pieniężne na łączną kwotę:

- 1.529.420 zł, z tego w 2012 r. - 378.920 zł, w 2013 r. - 840.500 zł i w I półroczu 2014 r. - 310.000 zł. Ściągalność kar pieniężnych nałożonych przez ITD za przekroczenie dopuszczalnych obciążeń wynosiła w 2012 r. - 91,6%, w 2013 r. - 82,3% i w I półroczu 2014 r. - 73,3%. Szczegółowa analiza wszystkich (50) niewyegzekwowanych kar pieniężnych figurujących w ewidencji WITD w łącznej kwocie 263.469 zł (tj. w 2012 r. - 31.860 zł, w 2013 r. - 148.609 zł, I półroczu 2014 r. - 83.000 zł) wykazała, iż czynności egzekucyjne były prowadzone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji<sup>11</sup> oraz cyt. ustawy Prawo o ruchu drogowym. W postępowaniu egzekucyjnym, wg stanu na 30 czerwca 2014 r., znajdowały się kary pieniężne wysokości łącznie 83.229 zł (2012 r. - 12.120 zł, 2013 r. - 57.609 zł, I półroczu 2014 r. - 13.500 zł). W przypadku nieuregulowania należności bez zbędnej zwłoki wystawiano upomnienia oraz tytuły wykonawcze. Tytułami wykonawczymi objęto kwoty zaległości odpowiadające kwotom wynikającym z ewidencji;

- 509.320 zł przewoźnikom zagranicznym, z tego w 2012 r. - 50.820 zł, w 2013 r. 268.000 zł i w I półroczu 2014 r. - 190.500 zł. Kwota kar pieniężnych w przypadku przewoźników zagranicznych w stosunku do ogólnej kwoty kar stanowiła 33,3%, z tego w roku: 2012 - 13,4%, 2013 - 31,9% i w I półroczu 2014 r. - 61,5%. Wszystkie nałożone kary na przewoźników zagranicznych zostały wyegzekwowane w 100%.

W latach objętych kontrolą wysokość wszystkich kar i grzywien nałożonych przez WITD związku z prowadzonymi kontrolami drogowymi i w przedsiębiorstwach, wyniosła 13.086.020 zł, z tego w 2012 roku 4.772.490 zł, w 2013 roku 5.545.960 zł i w I półroczu 2014 roku 2.767.570 zł.

[dowód: akta kontroli, t II, str. 139-146]

W kontrolowanym okresie wpłynęło łącznie 77 odwołań od nałożonych kar w wyniku przeprowadzonych kontroli ważeniowych, z tego w 2012 r. - 24, w 2013 r. - 45 i w I półroczu 2014 r. - 8. Łącznie w okresie od 01.01.2012 r. do 30.06.2014 r. uchylonych zostało przez organ II instancji 26 decyzji administracyjnych, co stanowiło 33,8 % ogólnej liczby odwołań. Liczba uchylonych decyzji wyniosła odpowiednio w roku: 2012 - pięć (20,8%), 2013 - 15 (33,3%) i w I półroczu 2014 r. - sześć (75,0%). Głównymi przyczynami uznania odwołań za zasadne było m.in.: niewyjaśnienie przez organ I instancji wszystkich okoliczności sprawy; niezgromadzenie wystarczającego materiału dowodowego, jak też niepouczenie i niezbadanie przesłanek wynikających z art. 5 ust. 2 pkt. 1 i 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw<sup>12</sup> oraz niezbadanie przesłanek czy strona dołożyła należytej staranności przy wykonywaniu przewozu. W przypadku 14 decyzji organ II instancji uchylając decyzję dokonał jednocześnie zmniejszenia wysokości kary pieniężnej (tj. w 13 przypadkach z 5.000 zł na 1.500 zł, a w jednym z 5.000 zł na 2.000 zł).

[dowód: akta kontroli, t II, str. 260-261]

<sup>11</sup> Dz. U. z 2012 r. poz. 1015 ze zm.

<sup>12</sup> Dz. U. Nr 222, poz. 1321

W kontrolowanym okresie w dyspozycji WITD znajdowały się dwa motocykle KAWASAKI 1400 GTR. Na podstawie analizy harmonogramu pracy patroli motocyklowych stwierdzono, iż w okresie objętym kontrolą wykorzystywano je przede wszystkim do patrolowania głównych ciągów komunikacyjnych oraz dróg lokalnych. Ponadto były one wykorzystywane w realizacji skarg wpływających do WITD w zakresie kontroli przestrzegania przez kierowców zakazów ruchu obowiązujących w okresach świątecznych oraz wakacyjnych. Do kierowania nimi uprawnionych było w roku 2012 czterech inspektorów, a od roku 2013 trzech. Inspektorzy posiadali ukończony kurs podstawowy organizowany przez GITD oraz dodatkowe kursy doskonalące w zakresie techniki jazdy. Naczelnik Wydziału Inspekcji opracowywał dwa razy w ciągu miesiąca szczegółowy grafik pracy inspektorów, w którym m.in. wyszczególnione były dni, w których inspektorzy pracujący przy wykorzystaniu motocykli mieli przydzielone szczegółowe zadania do realizacji oraz lokalizację patroli. Jak pisał Zastępca LWITD *plan patroli przy wykorzystaniu motocykli, nie był realizowany w wyjątkowych przypadkach takich jak: niekorzystne warunki atmosferyczne, sytuacje losowe (choroba inspektora który miał wykonywać czynności na motocyklu, awarie motocykla).*

[dowód: akta kontroli, t I, str. 383-399]

Badanie przeprowadzone na podstawie przebiegu kilometrów wynikającego z kart drogowych wykazało, że łączna liczba kilometrów przejechanych przez oba motocykle wyniosła 40.293 km, w tym w 2012 r. – 19.299 km, w 2013 r. – 16.417 km i w I półroczu 2014 r. – 4.577 km. W roku 2013, w porównaniu do roku 2012, nastąpił spadek liczby przejechanych kilometrów o 2.882 km (14,9%) z uwagi na zmniejszenie liczby inspektorów wykonujących czynności na motocyklu odpowiednio z 4 do 3. Natomiast w IV kw. 2012 r. pojazdy przejechały 1.430 km, zaś w IV kw. 2014 r. 1.850 km, co stanowiło odpowiednio 7,4% i 11,3% ogólnej liczby przejechanych kilometrów. Przeprowadzona analiza grafików pracy motocyklistów i kart pojazdów wykazała, że były one wykorzystywane również przy typowaniu do kontroli pojazdów, które omijały punkty ważeń.

[dowód: akta kontroli, t I, str. 400-466]

W latach objętych kontrolą, Naczelnik Wydziału Inspekcji opracowywał dwa razy w miesiącu szczegółowy harmonogram kontroli na terenie całego województwa lubelskiego. W harmonogramach tych uwzględniane były m.in. zadania inspektorów w zakresie ważenia pojazdów, jak też lokalizacji miejsc do przeprowadzenia patroli, w tym przy użyciu motocykli. WITD przy wyborze terenu/miejsca do przeprowadzania patroli uwzględniał wewnętrzne uregulowania określone w zarządzeniu nr 50/2011 GITD z dnia 16 listopada 2011 r. w sprawie zasad prowadzenia kontroli przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego (dalej: zarządzenie nr 50/2011). Przy dyslokacji patroli uwzględniano w szczególności: natężenie i strukturę ruchu na poszczególnych odcinkach dróg, wyniki i ustalenia przeprowadzanych kontroli w okresach poprzedzających, okresowe zmiany liczby przewozów drogowych, uzasadnione wnioski dotyczące kontroli zgłaszane przez organy publiczne oraz osoby trzecie. W wyjaśnieniu dotyczącym lokalizacji miejsc do przeprowadzania patroli, w tym przy użyciu motocykli Zastępca LWITD pisał, że *decyzje o dyslokacji patroli uwzględniały uwagi i spostrzeżenia naczelnika Wydziału Inspekcji, kierowników oddziałów Wydziałów i inspektorów wykonujących czynności kontrolne oraz uwagi i spostrzeżenia inspektorów przypisanych do pracy na motocyklach. W przypadku patroli mających za zadanie typowanie do kontroli pojazdów przeciążonych (motocykliści lub inspektorzy wykonujący czynności przy użyciu pojazdów nieoznakowanych/oznakowanych osobowych) otrzymywali ogólne*

*zadania do realizacji na podstawie planu kontroli. Natomiast przed rozpoczęciem pracy na drodze otrzymywali oni szczegółowe instrukcje od naczelnika Wydziału Inspekcji, a w oddziałach Wydziału Inspekcji od kierowników. Szczegółowe instrukcje dotyczące patrolowanego obszaru przekazywane były na odprawach lub na spotkaniach z przełożonym przed rozpoczęciem służby. Ponadto w przypadku każdego patrolu wyznaczany jest kierownik zespołu kontrolnego, który w zakresie obowiązków ma kontaktowanie się z patrolem pełniącym służbę na punkcie kontrolnym oraz z przełożonym. W sytuacjach wymagających nieprzewidzianych interwencji decyzję o zmianie lokalizacji patrolu podejmuje kierownik zespołu kontrolnego, o czym informuje bezpośredniego przełożonego. W przypadku typowania pojazdów przeciążonych inspektorzy nie podejmowali samodzielnie decyzji w zakresie wyboru miejsca do patrolowania.*

[dowód: akta kontroli, t I, str. 90-114, 115-159, 384-399]

Stosownie do zawartych porozumień, obowiązujących w kontrolowanym okresie, WITD współpracował z Policją, Służbą Celną oraz Strażą Graniczną w ramach tzw. wspólnych patroli, z których część w zakresie zadań miała ważenie pojazdów. Zadania do realizacji w zakresie wspólnego ważenia pojazdów ze wskazanymi służbami ujmowane były w grafikach pracy inspektorów. Jak podał Zastępca LWITD, *zakres terytorialny patroli konsultowany był w drodze formalnych zgłoszeń jak też informacji telefonicznych lub osobistych ustaleń z upoważnionymi funkcjonariuszami tych organów. W przypadku jednostek samorządu terytorialnego oraz zarządców dróg, wpływające w latach 2012-2014 informacje, dotyczące ruchu pojazdów przeciążonych lub ograniczeń w formie znaków zakazu ruchu pojazdów ciężarowych przekazywane były w drodze formalnych zgłoszeń bądź też na różnych spotkaniach z udziałem WITD. Zgłoszenia z jednostek samorządu terytorialnego oraz od zarządców dróg były wykorzystywane w celach służbowych, zaś o sposobie realizacji decydował wyłącznie WITD bez konsultacji z tymi podmiotami w zakresie szczegółów dotyczących wykorzystania zasobów WITD.*

[dowód: akta kontroli, t I, str. 114, 160-206, 384-399]

Na podstawie prowadzonego przez WITD rejestru skarg ustalono, że w kontrolowanym okresie od jednostek samorządu terytorialnego bądź społeczności lokalnych wpłynęło 76 skarg i wniosków (w 2012 r. - 29, 2013 r. – 33 i I półroczu 2014 – 14), które dotyczyły przejazdu pojazdów ciężarowych po drogach do tego nieprzystosowanych (lokalnych). Na wszystkie skargi udzielona została stronom wnoszącym skargę odpowiedź o sposobie załatwienia skargi. Przeprowadzona analiza 21 wybranych losowo skarg (po 7 z każdego roku) wykazała, że skargi zostały załatwione w ciągu miesiąca od daty ich wpływu, natomiast w przypadku jego przekroczenia zastosowano przepisy art. 36-38 k.p.a. W wyniku analizy tych spraw ustalono, że dotyczyły one przewozu drogowego rzeczy z przekroczeniem dopuszczalnej masy całkowitej (dmc) które miały wpływ na pogorszenie stanu nawierzchni dróg, jak też budynków mieszkalnych położonych przy drodze. W każdym przypadku WITD prowadził stosowne czynności kontrolne celem sprawdzenia zasadności złożonej skargi. W wyniku stwierdzonych naruszeń przepisów cyt. ustawy Prawo o ruchu drogowym, nałożono na kierujących pojazdami 54 mandaty karne. Ponadto WITD w dwóch sprawach (tj. nr WP.81.812.8120.177.2013 i nr WP.81.812.8120.176.2013 ) z uwagi na wątpliwości co do prawidłowości wystawionych zezwoleń na przejazd drogą, na której występował zakaz poruszania się po drodze pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej odpowiednio 8 ton i 7 ton, wystąpił do właściwych zarządców dróg o wskazanie podstawy prawnej do wydania stosownych zezwoleń. W obu

przypadkach otrzymano odpowiedzi informujące o sposobie rozstrzygnięcia podniesionych przez WITD wątpliwości.

[dowód: akta kontroli, t II, str. 1-135]

Możliwość omińnięcia miejsc do ważenia pojazdów sprawdzono w punktach kontrolnych przy drodze krajowej nr 19 w m. Konopnica, nr 74 w m. Karp oraz przy drodze wojewódzkiej nr 812 w m. Kasjan. W ocenie kontrolera NIK w przypadku punktów ważeniowych zlokalizowanych w m. Konopnica i Karp nie zachodziło prawdopodobieństwo możliwości ich omińnięcia. Ustalono, iż pobliskie drogi lokalne (gminne i powiatowe) zawierały ograniczenia tonażowe, które uniemożliwiały ruch pojazdów ciężarowych a tym samym brak możliwości omińnięcia miejsc do ważenia pojazdów. W przypadku miejsca do ważenia pojazdów zlokalizowanego w m. Kasjan ustalono, iż istnieje możliwość omińnięcia punktu kontrolnego poruszając się drogami DP 8135L i DW 843. W trakcie oględzin stwierdzono, że stan nawierzchni na drodze: DW 843 był dobry (bez kolein), a na odcinku Wierchowiny-Pokrówka dostateczny (częściowe ubytki nawierzchni); DP 8135L - dobry (nie stwierdzono kolein). Występował na nich znikomy ruch pojazdów o dmc powyżej 3,5t.

Analizą skuteczności lokalizacji wag preselekcyjnych objęto wagi preselekcyjne zainstalowane w dwóch miejscach do ważenia na DK-17 w m. Mosty i Sitaniec. W ocenie kontrolera NIK w przypadku punktu ważeniowego zlokalizowanego w m. Sitaniec nie zachodziło prawdopodobieństwo możliwości jego omińnięcia. Ustalono, iż pobliskie drogi lokalne (gminne i powiatowe) zawierały ograniczenia tonażowe, które uniemożliwiały ruch pojazdów ciężarowych, a tym samym brak możliwości omińnięcia miejsca do ważenia pojazdów. W przypadku miejsca do ważenia pojazdów zlokalizowanego w m. Mosty ustalono, iż istnieje możliwość omińnięcia punktu kontrolnego poruszając się drogami DW 842 i DP 2289L lub DP 2735L i DP 2289L lub DP 2737L i DP 2289L. W trakcie oględzin stwierdzono, że stan nawierzchni na drodze: DW 842 był bardzo dobry (droga po remoncie), DP 2737L Stróża-Szastarka – dobry (bez kolein), DP 2735L Sulów-Stróża – zmienny od dobrego do dostatecznego (znikomy ruch pojazdów o dmc powyżej 3,5 t), DP 2289L Polichna-Zakrzówek – dobry (znikomy ruch pojazdów o dmc powyżej 3,5 t). Podczas oględzin na drogach objazdowych nie stwierdzono patroli motocyklowych WITD. W przypadku miejsca do ważenia pojazdów zlokalizowanego w m. Kasjan (DW 843) w roku 2013 drogi objazdowe położone przy tym punkcie kontrolnym patrol motocyklowy kontrolował 10 razy, a w I półroczu 2014 r. pięć razy. Natomiast w przypadku miejsca do ważenia pojazdów zlokalizowanego w m. Mosty patrol motocyklowy wykorzystywany był do kontroli dróg objazdowych 10 razy w roku 2013, a w I półroczu 2014 r. pięć razy.

[dowód: akta kontroli, t. I, str. 468-497]

W okresie objętym kontrolą WITD podejmował współpracę z Policją oraz zarządcami dróg w zakresie wymiany informacji dotyczących ruchu pojazdów ciężarowych po drogach, na których obowiązują ograniczenia. Współpraca z Policją nie polegała na prowadzeniu wspólnych kontroli ważeniowych pojazdów ciężarowych.

[dowód: akta kontroli, t II, str. 25-135]

W badanym okresie GITD przeprowadził kontrolę pracy inspektorów na drodze w zakresie przestrzegania przepisów dotyczących wykonywania transportu drogowego, natomiast nie objął kontrolą zagadnień związanych z przeprowadzaniem kontroli ważeniowych.

[dowód: akta kontroli, t II, str. 280-334]

Ustalone  
nieprawidłowości

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

1. Niezapewnienie odpowiedniej obsady kadrowej gwarantującej pełne wykorzystanie posiadanych motocykli służbowych.

Zastępca LWITD, w wyjaśnieniu podał, że *zmniejszenie ilości prowadzonych działań kontrolnych przy użyciu motocykli wynikało ze zmniejszenia składu osobowego inspektorów wykonujących takie czynności kontrolne. W roku 2013 posiadane środki budżetowe oraz otrzymane z rezerwy były wykorzystane w celu bieżących napraw eksploatacyjnych pojazdów specjalistycznych, tym samym uniemożliwiły skierowanie osób dodatkowych zarówno na szkolenie podstawowe, jak i wyposażenie w wymagane składniki umundurowania. Również w roku bieżącym w budżecie jednostki zaplanowane środki na wyposażenie inspektorów zostały przydzielone dla trzech nowo zatrudnionych z dniem 01.09.br. (zakup umundurowania, komputerów przenośnych, urządzeń do odczytu TC). WITD planuje w 2015 r. skierowanie dodatkowo dwóch inspektorów posiadających stosowne uprawnienia na podstawowe szkolenie z zakresu doskonalenia techniki jazdy dla inspektorów pracujących na motocyklach.*

[dowód: akta kontroli, t II, str.259]

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

NIK zwraca uwagę, że niezapewnienie ciągłości w przeprowadzeniu kontroli ważeńiowych w soboty, niedziele oraz inne dni wolne od pracy (w okresie objętym kontrolą nie wykonano żadnej kontroli w dni świąteczne, w niedziele przeprowadzono jedynie 26 kontroli, natomiast w soboty 99), mogło być wykorzystywane przez przewoźników do przewożenia ładunków ponadnormatywnych.

Zastępca LWITD, w wyjaśnieniu podał, że *niewielka liczba kontroli ważeńiowych prowadzonych w sobotę i niedzielę wynikała ze zmniejszonego ruchu pojazdów ciężarowych jak również zakazów ruchu pojazdów ciężarowych obowiązujących we wszystkie soboty w okresie wakacyjnym. Natomiast brak kontroli w dni świąteczne wynikał z minimalnego ruchu pojazdów ciężarowych spowodowanego zakazem ruchu tych pojazdów w te dni.*

[dowód: akta kontroli, t I, str. 336]

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonej nieprawidłowości, działalność kontrolowanej jednostki w badanym obszarze.

#### **4. Wykorzystanie systemu CEN przy przeprowadzaniu kontroli ważeńiowych**

Opis stanu  
faktycznego

Z przeprowadzonych w trakcie kontroli NIK oględzin wykorzystywanego przez inspektorów transportu drogowego systemu CEN ustalono, iż protokół z kontroli drogowej generowany z systemu CEN nie zawierał pełnego zakresu informacji określonych w art. 80 ust. 2 utd. Brak było informacji dotyczących organu wydającego uprawnienia do przewozu drogowego. Ponadto ustalono, że w przypadku uprawnień była tylko możliwość wpisania numeru licencji lub zaświadczenia na przewozy drogowe na potrzeby własne, natomiast nie było możliwości wpisania innych uprawnień (np. zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego). Stwierdzono również, iż w przypadku kierowców nieposiadających nadanego numeru PESEL w bazie systemu CEN znajdowały się informacje dotyczące daty urodzenia kierowcy lecz nie były one przenoszone do protokołów kontroli drogowych. W przypadku zmiany danych dotyczących kierowcy,

system CEN dokonywał korekt w tym zakresie dopiero po całkowitym usunięciu z systemu danych pierwotnych i wprowadzeniu nowych.

Zaobserwowane w związku z obsługą systemu CEN problemy dotyczyły długiego czasu sporządzania dokumentacji pokontrolnej oraz synchronizacji danych pomiędzy bazą lokalną a centralną. Występowały także trudności w sporządzeniu decyzji administracyjnej. Niemożliwe było napisanie decyzji administracyjnej z aplikacji ST CEN online a jedynie w programie WORD. Każda kontrola drogowa wykonywana przez inspektorów wprowadzana była do systemu CEN i w każdym przypadku drukowany był protokół potwierdzający przeprowadzenie kontroli (nawet kontroli w wyniku których nie stwierdzono naruszeń).

[dowód: akta kontroli, t II, str.147-169]

Wyboru miejsca oględzin funkcjonalności aplikacji CEN dokonano na podstawie wykazu punktów kontrolnych zawierającego informacje o dostępności do sieci internet. W wykazie tym stwierdzono trzy punkty kontrolne o zasięgu sieci jako dobry, w tym punkt kontrolny w m. Kalinówka. W toku oględzin ustalono, iż dane w systemie CEN dotyczące numeru punktu kontroli oraz jego położenia zostały wpisane ręcznie (bez możliwości wygenerowania z systemu CEN). Jedna kontrola została przeprowadzona w trybie CEN online a druga w trybie CEN offline. W obydwu przypadkach inspektor korzystał z danych dotyczących firm, jak też kierowców i pojazdów znajdujących się w bazie systemu CEN. W przypadku jednej kontroli (nr WITD.DI.P.III0629/316/14) inspektor zobligowana była wprowadzić do systemu informacje dotyczące przedsiębiorcy wykonującego przewóz drogowy. W trakcie badania nie wystąpiły różnice pomiędzy danymi w dokumentach przedstawionymi przez kontrolowanego kierowcę ze zgromadzonymi w systemie CEN. Podczas kontroli drogowych nie wystąpiła potrzeba wysyłania zapytań do Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (dalej: CEPIK) w zakresie kontrolowanego pojazdu oraz kierowcy wobec tego nie pobierano takich informacji.

[dowód: akta kontroli, t II, str.170]

W oparciu o dokumenty będące w dyspozycji WITD ustalono, że wszyscy inspektorzy posiadali upoważnienia do przetwarzania danych osobowych w systemie CEN. Stwierdzono także, iż 30 inspektorów posiadało upoważnienia do przetwarzania danych osobowych w systemie CEN nadane przez GITD. Natomiast dwóch inspektorów posiadało upoważnienia do przetwarzania danych osobowych w CEN nadane przez LWITD na podstawie umowy powierzenia Przetwarzania Danych Osobowych (pomiędzy GITD i WITD). Jak podał Zastępca LWITD, *poza wszystkimi inspektorami dostęp do CEN oraz upoważnienie do przetwarzania danych osobowych posiadał również informatyk WITD oraz trzy osoby zatrudnione w Wydziale Finansowo-Księgowym (główna księgowa, księgowa i specjalista ds. windykacji)*. Na wybranej próbie obejmującej 20 użytkowników systemu CEN ustalono, że uprawnieni pracownicy posiadali upoważnienia do przetwarzania danych osobowych w systemie CEN.

Z wyjaśnienia Zastępcy LWITD wynika również, iż *nadawanie uprawnień do systemu CEN odbywało się poprzez zgłoszenie stosownego wniosku do GITD, który na tej podstawie uruchamiał konta użytkowników przyznając jednocześnie login i hasło dostępu do łącza szyfrowanego FortiClient VPN. Następnie na tej podstawie osoba zatrudniona na stanowisku informatyka instalowała na komputerach osobistych oprogramowanie ST CEN przyznając jednocześnie login i hasło do pierwszego logowania*. Z wyjaśnienia wynika także, iż *uprawnienia do systemu CEN i upoważnienia do przetwarzania w nim danych osobowych przyznawane były wyłącznie pracownikom w związku z realizacją przydzielonych im obowiązków*

pracowniczych. Uprawnienia do CEN i upoważnienia do przetwarzania w nim danych osobowych przyznawane były na okres trwania stosunku pracy.

[dowód: akta kontroli, t II, str. 171-192]

Kontroler przeprowadził wśród 30 inspektorów WITD, tj. wszystkich obecnych w pracy w trakcie kontroli NIK, anonimową ankietę obejmującą ich opinie na temat systemu CEN. Badanie ankietowe wykazało iż wszyscy inspektorzy byli użytkownikami systemu ST CEN powyżej jednego roku i posiadali stopień znajomości funkcji tego systemu bardzo dobry lub wystarczający. W żadnej z ankiet nie zaznaczono odpowiedzi, iż system spełnia oczekiwania, w 12 przypadkach wskazano, że system wymaga usprawnień a w 17 - że wymaga gruntownych zmian (w 1 z ankiet nie zaznaczono odpowiedzi). Zdaniem ankietowanych występują funkcje ułatwiające tworzenie protokołów kontroli drogowej, jednak w ankietach tych podano, iż działanie programu utrudnia tworzenie protokołu głównie z uwagi na czasochłonne wypełnianie wszystkich pól formularza oraz częste zawieszanie się systemu.

[dowód: akta kontroli, t II, str. 193-257]

W latach objętych kontrolą GITD nie sprawdzał wykorzystania przez inspektorów CEN przy przeprowadzaniu kontroli ważeńowych.

[dowód: akta kontroli, t II, str. 280-334]

Ustalone  
nieprawidłowości

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

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

Aplikacja CEN wykorzystywana przez inspektorów w trakcie kontroli na drodze umożliwiała pracę w dwóch trybach „offline” i „online”. W przypadku pracy w trybie online wymagane było połączenie z siecią Internet. Z 19 punktów kontrolnych, w tym wszystkich przystosowanych do ważenia pojazdów, jedynie w trzech miejscach dostęp do sieci Internet oceniony został jako poprawny. W 11 przypadkach dostęp ten był słaby zaś w pięciu brak było możliwości korzystania z sieci Internet. Powyższe oznacza iż w większości prowadzonych kontroli inspektorzy pracowali w trybie offline. Dane zapisywane z tych kontroli rejestrowane były w bazie lokalnej tj. na komputerach osobistych inspektorów. Wobec tego występowała konieczność przenoszenia danych z trybu offline do trybu online. W trakcie przeprowadzonych z udziałem kontrolera NIK oględzin w punkcie kontrolnym, w którym dostępność do sieci Internet określona została jako poprawna nie stwierdzono zrywania połączeń podczas pracy w trybie online. Stwierdzono jednak, że wystąpiły problemy z przenoszeniem danych, które polegały głównie na długotrwałym czasie ich wymiany pomiędzy bazą lokalną a bazą centralną i odwrotnie. Dodatkowo ustalono, iż wystąpiły błędy dotyczące przenoszonych informacji o kierowcy, pojeździe i firmie pomiędzy bazą offline, a bazą online. Ponadto wystąpiły błędy związane z wygenerowaniem decyzji administracyjnej z systemu CEN online, wobec tego inspektor zmuszona była do wystawienia decyzji w programie WORD. Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę, że błędy w działaniu systemu ST CEN powodują znaczne utrudnienia w bieżącej pracy inspektorów wykonujących czynności kontrolne. Ponadto każdy problem pojawiający się w czasie pracy w systemie ST CEN musiał zostać skonsultowany z informatykiem z uwagi na brak możliwości samodzielnego usunięcia problemu przez inspektora.

Ocena częściowa

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

## 5. Nadzór nad oddziałami Wydziałów Inspekcji WITD

Opis stanu  
faktycznego

Zgodnie z obowiązującym regulaminem organizacyjnym WITD, zadania kontrolne realizował Wydział Inspekcji posiadający oddziały terenowe w Międzyrzecu Podlaskim i Zamościu. Pracami oddziału Wydziału Inspekcji kierował kierownik oddziału Wydziału Inspekcji bezpośrednio podległy naczelnikowi Wydziału Inspekcji. Do zadań naczelnika Wydziału Inspekcji należał m.in. nadzór nad: realizacją programu kontroli; opracowywaniem projektów i wystąpień pokontrolnych oraz wniosków o wszczęcie postępowań związanych z wynikami kontroli; prowadzeniem postępowań administracyjnych będących następstwem kontroli drogowych oraz kontroli przedsiębiorstw; przygotowaniem dokumentacji pokontrolnej jak również weryfikacja decyzji administracyjnych i prowadzenie kontroli pracy inspektorów.

[dowód: akta kontroli, t I, str. 42-45]

Zarządzeniem nr 10/2012 z 1 marca 2012 r. LWITD w celu zapewnienia jednolitego sposobu tworzenia, ewidencjonowania, przechowywania i przekazywania dokumentów wprowadził instrukcję obiegu dokumentów w WITD. Ustalała ona m.in. procedury sporządzania i postępowania z dokumentacją w WITD oraz wewnętrznego jej obiegu. Ponadto określała ona sposób sporządzania dokumentów w oddziałach Wydziału Inspekcji, jak też zasady przekazywania dokumentów pomiędzy oddziałem a inspektoratem. Sporządzanie i rejestracja dokumentów odbywała się w obowiązujących WITD systemach informatycznych (CEN i ITD SUPPORT). Każdy inspektor prowadził również indywidualny rejestr wystawionych przez siebie protokołów i decyzji administracyjnych.

[dowód: akta kontroli, t I, str. 46-78]

Zastępca LWITD w wyjaśnieniu dotyczącym sposobu sprawowania nadzoru nad oddziałami Wydziału Inspekcji podał, że *co najmniej raz w tygodniu kierownicy oddziałów uczestniczą w naradach z naczelnikiem Wydziału Inspekcji, na których są omawiane bieżące sprawy dotyczące m.in. pracy Wydziału Inspekcji. Również raz w miesiącu naczelnik, zastępca naczelnika WITD bądź Zastępca LWITD dokonują wizytacji oddziału celem dokonania sprawdzenia wyników i jakości pracy inspektorów i tych oddziałów. Ponadto ww. osoby przeprowadzają w ramach bieżącego nadzoru kontrole pracy inspektorów na drodze. Każdy inspektor zobowiązany jest po zakończeniu służby m.in. do wprowadzenia do systemu informatycznego ITD SUPPORT wszystkich informacji z przeprowadzonych w danym dniu kontroli. Na tej podstawie Naczelnik Wydziału Inspekcji przeprowadzał bieżącą analizę wyników pracy poszczególnych inspektorów.*

[dowód: akta kontroli, t I, str. 88 ]

W kontrolowanym okresie oddział Wydziału Inspekcji w Zamościu zgłosił zapotrzebowanie na przeszkolenie jednego inspektora w ramach kursu specjalistycznego na inspektorów XIV edycji szkolenia (szkolenie zostało rozpoczęte w marcu 2014 r.). Natomiast oddział Wydziału Inspekcji w Międzyrzecu Podlaskim zgłosił zapotrzebowanie na przeszkolenie trzech inspektorów w ramach kursu specjalistycznego na inspektorów XII edycji (szkolenie prowadzone w 2012 r.) oraz na czterech inspektorów w ramach kursu specjalistycznego na inspektorów XIV edycji (szkolenie rozpoczęte w marcu 2014 r.). Powyższe zapotrzebowania zostały zrealizowane, z wyjątkiem zgłoszonego przez oddział w Międzyrzecu Podlaskim, gdzie w ramach szkolenia inspektorów XIV edycji zamiast czterech osób na szkolenie zostało oddelegowane trzy osoby. Jak wyjaśnił Zastępca LWITD, *jedna*

*z osób zakwalifikowanych na szkolenie nie przeszła wymaganych do pracy na stanowisku inspektora badań psychologicznych. Takich badań nie przeszedł także*

*kolejny z listy kandydat, co spowodowało brak możliwości oddelegowania na szkolenie pełnego składu. Ponadto oddziały w Zamościu i Międzyrzecu Podlaskim zgłaszały w okresie od 2012 r. zapotrzebowanie na obsługę sekretariatów w tych oddziałach, potrzeby w tym zakresie zostały zrealizowane przy wsparciu odpowiednich biur pracy.*

[dowód: akta kontroli, t I, str. 79-86, 88 ]

*Zastępca LWITD w wyjaśnieniu podał, iż w okresie od 2012 r. potrzeby szkoleniowe możliwe do realizacji w ramach szkoleń wewnętrznych, przekazywane były przez inspektorów bezpośrednio do kierowników, którzy następnie przekazywali uwagi inspektorów do naczelnika Wydziału Inspekcji. Na tej postawie naczelnik Wydziału Inspekcji przygotowywał w miarę potrzeb szkolenia wewnętrzne oraz opracowywał co dwa lata indywidualny program rozwoju zawodowego każdego inspektora z określeniem indywidualnych potrzeb szkoleniowych.*

*W zakresie pozyskiwania i realizacji potrzeb dotyczących wyposażenia oddziałów Wydziału Inspekcji, Zastępca LWITD wyjaśnił, iż w WITD przyjęta jest zasada jednolitości wyposażenia inspektorów w wymagany sprzęt. Zapotrzebowanie na wyposażenie oddziałów zgłaszane było bezpośrednio do Wydziału Administracyjno-Technicznego oraz na bieżąco konsultowane z naczelnikiem Wydziału Inspekcji. Zapotrzebowanie to było realizowane w ramach posiadanych przez inspektorat środków finansowych.*

*W okresie objętym kontrolą WITD uzgadniał z oddziałami Wydziału Inspekcji plany odnośnie kontroli ważeńiowych, szczególnie w zakresie ich rozlokowania w terenie. Zastępca LWITD wyjaśnił, że dla każdego inspektora opracowywany był dwa razy w miesiącu szczegółowy harmonogram pracy uwzględniający między innymi rozlokowanie patroli oraz zadania do realizacji. W oddziałach Wydziału Inspekcji projekty planu kontroli opracowywali Kierownicy Oddziałów po wcześniejszych konsultacjach z Naczelnikiem Wydziału Inspekcji. Ostateczną decyzję w zakresie planu kontroli podejmował Naczelnik Wydziału Inspekcji, który opracowywał plan kontroli na terenie całego województwa. Plan kontroli podlegał zatwierdzeniu przez Lubelskiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego.*

[dowód: akta kontroli, t I, str. 88]

*W wyjaśnieniu dotyczącym wykonywania patroli dróg gminnych i powiatowych mających na celu ich ochronę przed przeciążonymi pojazdami, Zastępca LWITD podał, iż każdorazowo plany kontroli były przedmiotem analizy przed podjęciem prac nad sporządzaniem planu kontroli dla danego obszaru kontroli. Kierownicy oddziałów Wydziału Inspekcji otrzymywali na bieżąco od naczelnika Wydziału Inspekcji wytyczne dotyczące opracowywanych planów kontroli. W wytycznych ujmowane były między innymi kwestie związane z ochroną tzw. dróg lokalnych przed ich niszczeniem wskutek ruchu pojazdów przeciążonych. Do patrolowania dróg lokalnych wyznaczani byli inspektorzy, którzy udawali się w dany rejon kontrolny lub wyznaczani byli inspektorzy mający za zadanie wyłącznie typowanie pojazdów do kontroli ważeńiowych i doprowadzanie tych pojazdów do punktów kontrolnych przy pomocy samochodów nieoznakowanych lub motocykli.*

[dowód: akta kontroli, t I, str. 88-89]

*W latach 2012-2014 (I półrocze) GITD przeprowadził kontrole kompleksową w siedzibie WITD oraz kontrolę pracy inspektorów na drodze. Wnioskowano do LWITD o: wzmoczenie nadzoru nad pracą inspektorów; przeprowadzenie szkolenia wewnętrznego w zakresie procedur dotyczących przeprowadzania kontroli drogowych; dokonanie analizy dokumentacji pokontrolnej jednego z inspektorów; dokumentowanie odpraw inspektorów; odpowiednią archiwizację danych cyfrowych,*

tachografów i kart kierowców oraz prowadzenie skutecznego nadzoru nad właściwą ich archiwizacją; powołanie zespołu do typowania firm do kontroli w przedsiębiorstwie; właściwe stosowanie przepisów załączników do utd; prawidłowe prowadzenie postępowania dowodowego; wprowadzenie skutecznego systemu weryfikacji dokumentacji oraz procedur administracyjnych; wprowadzenie skutecznego systemu przekazywania pracownikom WITD aktualnych przepisów; egzekwowania zapisów zarządzenia nr 50/2011 GITD w zakresie aktualizacji wykazów punktów kontrolnych i wyznaczania kierownika zespołu podczas wykonywania wspólnych działań z wykorzystaniem motocykla; zapewnienie zgłaszania do Komendanta powiatowego/Miejskiego Policji informacji o skierowanych pojazdach na parking strzeżony; zapewnienie we właściwych terminach stosowanie przepisów dotyczących zatrudniania i wyposażania osób zatrudnionych na stanowisku inspektora. W udzielonych odpowiedziach na zalecenia pokontrolne WITD poinformował o zrealizowaniu ww. wniosków pokontrolnych.

[dowód: akta kontroli, t II, str. 280-334]

Ustalone  
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

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

## 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<sup>13</sup>, wnosi o:

- 1) zapewnienie ciągłości legalizacji wszystkich wag będących w dyspozycji WITD,
- 2) podawanie w protokołach kontroli rodzaju i numerów fabrycznych wag używanych do pomiarów,
- 3) zapewnienie obsady kadrowej pozwalającej na pełne wykorzystanie posiadanych motocykli służbowych.

## V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia  
zastrzeżeń

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

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

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 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwagi 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.

<sup>13</sup> Dz.U. z 2012 r., poz.82, ze zm.

Lublin, dnia 17 września 2014 r.

Kontroler  
Roman Pajer  
specjalista k.p.

Dyrektor  
Delegatury Najwyższej Izby Kontroli  
w Lublinie  
Edward Lis

.....  
*Podpis*

.....  
*Podpis*