



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Opolu

LOP.411.004.02.2021

Pan Krzysztof Chmiel
Opolski Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego
Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Opolu
ul. Wrocławska 170, 45-836 Opole

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I/21/004 - Koordynacja kontroli drogowych realizowanych przez różne służby na przykładzie województwa opolskiego

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Opolu
ul. Krakowska 28, 45-075 Opole
T +48 77 449 70 00, F +48 77 449 70 44
lop@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Opolu ¹ , ul. Wrocławska 170; 45-836 Opole
Kierownik jednostki kontrolowanej	Krzysztof Chmiel – Opolski Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego ² , od 5 kwietnia 2016 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	Koordinacja kontroli drogowych realizowanych przez różne służby na przykładzie województwa opolskiego
Okres objęty kontrolą	Od 1 stycznia 2019 r. do 30 września 2021 r., z wykorzystaniem dowodów powstałych przed lub po tym okresie
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ³
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Opolu
Kontroler	Rafał Marynowicz, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LOP/98/2021 z 8 listopada 2021 r.

(akta kontroli str. 1)

¹ Dalej: Inspektorat.

² Dalej: Inspektor Wojewódzki.

³ Dz. U. z 2020 r. poz. 1200 ze zm.; dalej: ustawa o NIK.

II. Ocena ogólna⁴ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

W kontrolowanej jednostce rzetelnie podejmowano działania w zakresie przeprowadzania kontroli na drogach przy współpracy z pozostałymi uprawnionymi służbami, tj. realizowano m.in. obowiązek wynikający z art. 67 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym⁵. Działania te sprzyjały efektywnemu wykorzystaniu zasobów kadrowych i sprzętowych.

Spośród 2844 patroli drogowych zrealizowanych w okresie objętym kontrolą, Inspektorat przeprowadził 293 (10,3%) przy współpracy z m.in. Policją, Strażą Graniczną i Krajową Administracją Skarbową. Patrole były wynikiem realizacji porozumień zawartych z tymi służbami, jak też bieżącej współpracy i udziału w różnych akcjach koordynowanych. W szczególności inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego⁶ zaangażowani byli w kontrole przewozu towarów i osób, żywych zwierząt, odpadów oraz artykułów szybko psujących się. W uzasadnionych przypadkach inne służby wzywane były do realizacji swoich zadań.

Inspektorat posiadał wyposażenie niezbędne do wykonywania czynności służbowych w trakcie kontroli drogowych, a inspektorzy obejmowani byli przeszkoleniem w sposobie użytkowania sprzętu. Osoby te uczestniczyły również w innych szkoleniach umożliwiających podnoszenie ich kwalifikacji.

Wynikiem uczestnictwa we wspólnych działaniach było przede wszystkim ujawnienie naruszeń przestrzegania przepisów dotyczących przewozu drogowego wykonywanego pojazdami samochodowymi oraz przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami, tj. zadań Inspekcji Transportu Drogowego określonych w ustawie o transporcie drogowym oraz w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym⁷.

Szczegółowe badanie dokumentowania kontroli drogowych, zrealizowane na próbie 31 kontroli prowadzonych we współpracy z innymi służbami wykazało, że zostały one prawidłowo przeprowadzone i udokumentowane.

⁴ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁵ Dz. U. z 2021 r. poz. 919, ze zm.

⁶ Dalej: inspektor.

⁷ Dz. U. z 2021 r. poz. 450, ze zm.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego kontrolowanej działalności

OBSZAR

Realizacja zadań w zakresie kontroli drogowych

Opis stanu faktycznego

1. W latach 2019-2021 (do 30 września) pracownicy Inspektoratu w trakcie 2844 patroli przeprowadzili łącznie 15 740 kontroli drogowych. Kontrole te prowadzone były w większości przypadków w stałych punktach. Najczęściej kontrole drogowe prowadzono w punktach położonych na drogach krajowych (7419 kontroli) oraz na autostradach (2935 kontroli). Kontrole dotyczyły głównie przewozu rzeczy (11 260 kontroli) i przewozu osób (2223 kontroli), jak też przewozu żywych zwierząt (264), odpadów (317) i artykułów szybko psujących się (364).

W 3585 kontrolach stwierdzono 8283 naruszenia przepisów skutkujące wydaniem 2481 decyzji o nałożeniu kar pieniężnych w łącznej kwocie 4 478,6 tys. zł, nałożeniem 4372 grzywnien w drodze mandatu karnego w łącznej kwocie 934,6 tys. zł, a także - w 808 przypadkach - zatrzymaniem dowodów rejestracyjnych. W trakcie tych kontroli stwierdzono m.in. 2452 naruszenia przepisów dotyczących czasu pracy kierowców, 1620 naruszenia przepisów o stosowaniu tachografów, 952 przypadki prowadzenia pojazdu z naruszeniem przepisów o czasie prowadzenia pojazdu, obowiązujących przerwach i odpoczynku i 1489 naruszenia przepisów o używaniu tachografów, wykresówek lub kart kierowców. Ponadto stwierdzono 142 przypadki wykonywania przewozu drogowego przez kierowcę, który nie posiadał wymaganych kwalifikacji, ważnego prawa jazdy odpowiadającego kategorii pojazdu, orzeczenia lekarskiego lub orzeczenia psychologicznego o braku przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy, 84 naruszenia przepisów dotyczących masy i wymiarów pojazdów, 22 naruszenia przepisów o przewozie odpadów, a także 33 naruszenia przepisów o wykonywaniu przewozu drogowego osób (w tym 13 przypadków wykonywania przewozu regularnego lub przewozu regularnego specjalnego bez wymaganego zezwolenia). W 235 przypadkach ustalono też wykonywanie przewozu drogowego pojazdami, które: a/ nie posiadały ważnego aktualnego badania technicznego potwierdzającego ich zdadność do ruchu drogowego (93), b/ posiadały usterkę lub usterki układu hamulcowego, połączeń układu kierowniczego, kół, opon, zawieszenia, podwozia lub innego wyposażenia, zakwalifikowane jako niebezpieczne (138), c/ nie zostały wyposażone w wymagany tachograf posiadający świadectwo homologacji typu (3), d/ miały zainstalowane nielegalne urządzenie, które mogło fałszować dane w ograniczniku prędkości lub zainstalowany niehomologowany ogranicznik prędkości (1).

W ramach 1274 kontroli wykonano pomiary przy użyciu wag, a w 209 przypadkach użyto przyrządu do pomiarów liniowych. Ponadto w 52 kontrolach wykonano badanie alkomatem, w 1466 testerem trzeźwości, w 40 miernikiem prędkości, a w 155 badano paliwo i przeprowadzono badanie dymomierzem.

(akta kontroli str. 334, 425-426, 563-580)

W sprawie analizowania potrzeb oraz sporządzania pisemnych analiz w zakresie konieczności przeprowadzania kontroli drogowych w konkretnym zakresie, miejscu i czasie Inspektor Wojewódzki wskazał, że *Inspektorat realizuje działania kontrolne w oparciu o zadania określone przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego w Kierunkach Działania Inspekcji Transportu Drogowego oraz w Ramowym Planie Kontroli Inspekcji Transportu Drogowego przygotowywanych na każdy rok odrębnie, a także w oparciu o roczne Kierunki Działania WITD w Opolu, w których ujęte są zasadnicze kierunki działań kontrolnych. Inspektor Wojewódzki wskazał też, że realizując Ramowy Plan Kontroli Inspekcji Transportu Drogowego przygotowuje*

zgodnie z § 6 ust. 1 i 3 zarządzenia Nr 28/2014 Głównego Inspektora Transportu Drogowego z dnia 17 września 2014 r. w sprawie zasad planowania, prowadzenia oraz dokumentowania kontroli przewozów drogowych przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego⁸ 2-tygodniowe plany kontroli, które są modyfikowane ze względu na bieżące potrzeby kontrolne wynikające z np. realizacji wniosków o kontrolę, nieplanowanych nieobecności inspektorów, czy też zmiany zaplanowanych zadań. Inspektor Wojewódzki wyjaśnił też, że kontrole realizowane są na punktach kontroli opisanych w charakterystyce punktów kontroli z uwzględnieniem zadań określonych w planie kontroli, a z uwagi na charakter prowadzonych kontroli (w większości samochody o dopuszczalnej masie całkowitej pow. 12 t) miejsce do kontroli musi spełniać szczególne warunki. W celu zapewnienia bezpieczeństwa oraz płynności ruchu drogowego podczas wykonywania kontroli, miejsce zatrzymania i kontroli pojazdów musi być odpowiednio wyodrębnione, a w przypadku kontroli wagi musi dodatkowo być wyposażone w miejsce do ważenia pojazdów (wnęki wagowe, najazd).

(akta kontroli str. 180-181, 737-800)

2. W okresie objętym kontrolą od 2 do 15 inspektorów uczestniczyło w 293 patrolach prowadzonych we współpracy z pozostałymi służbami uprawnionymi do podejmowania kontroli na drogach. W trakcie tych patroli inspektorzy samodzielnie realizowali zadania nałożone na Inspekcję Transportu Drogowego. Najwięcej takich patroli (154) przeprowadzono w 2019 r. przy współudziale Policji, Straży Granicznej, Krajowej Administracji Skarbowej, Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska, Inspekcji Ochrony Roślin i Nasiennictwa, Staży Leśnej oraz Inspekcji Weterynaryjnej. W pozostałych latach patroli takich było mniej (odpowiednio 75 i 64), a w 2021 r. zmniejszyła się też liczba służb, z którymi współdziałano.

(akta kontroli str. 169-177)

W ramach patroli zrealizowanych we współpracy z pozostałymi służbami przeprowadzono w kontrolowanym okresie co najmniej⁹ 500 kontroli drogowych, spośród których w 341 przypadkach nie stwierdzono naruszeń przepisów. W wyniku ustaleń tych kontroli wydano 122 decyzje o nałożeniu kar pieniężnych w łącznej kwocie 367,6 tys. zł, nałożono 175 mandatów karnych w łącznej kwocie 37,7 tys. zł oraz zatrzymano 45 dowodów rejestracyjnych. Przeprowadzone czynności umożliwiły ujawnienie 501 naruszeń, w tym 63 przypadki prowadzenia pojazdu z naruszeniem przepisów o czasie prowadzenia pojazdu, obowiązujących przerwach i odpoczynku, 178 naruszenia przepisów dotyczących czasu pracy kierowców, a także 32 naruszenia przepisów o zdatności technicznej pojazdów i 12 - przepisów dotyczących masy i wymiarów pojazdów. Ponadto stwierdzono 21 przypadków wykonywania przewozu drogowego pojazdami, które nie posiadały ważnego aktualnego badania technicznego potwierdzającego ich zdatność do ruchu drogowego (10) lub posiadały usterkę lub usterki układu hamulcowego, połączeń układu kierowniczego, kół, opon, zawieszenia, podwozia lub innego wyposażenia, zakwalifikowane jako niebezpieczne (11).

Spośród ww. 500 kontroli, w 41 przypadkach wykonano pomiary przy użyciu wag, a w 24 przypadkach użyto przyrządu do pomiarów liniowych. W czterech kontrolach wykonano badanie alkomatem, w 36 testerem trzeźwości, a w dwóch miernikiem prędkości. Ponadto w siedmiu przypadkach przeprowadzono badanie paliwa, a w dziewięciu badanie wykonano dymomierzem.

(akta kontroli str. 169-177, 581-598)

⁸ Dz. Urz. GITD z 2014, poz. 14.

⁹ Liczba kontroli, które w bazie danych Centralnej Ewidencji Naruszeń zostały oznaczone, jako realizowane we współpracy z innymi służbami. Obowiązek takiego zaznaczenia nie dotyczył wszystkich realizowanych działań.

Inspektor Wojewódzki wyjaśnił, że przy planowaniu działań w ramach współpracy z innymi służbami, ustalenia dotyczące miejsca i czasu kontroli dokonywane są na spotkaniu roboczym lub telefonicznie z przedstawicielami tych służb.

(akta kontroli str. 181)

W ramach współpracy z innymi służbami, oprócz działań zaplanowanych, kontrole realizowane były doraźnie – w wyniku wezwania innych służb (np. Straży Granicznej - w celu ustalenia legalności pobytu kierowcy spoza Unii, Wojewódzkiej Inspekcji Ochrony Środowiska - w celu ustalenia legalności przewożonych odpadów, Krajowej Administracji Skarbowej - w celu potwierdzenia legalności towarów SENT). Inspekcja realizuje również zadania w wyniku wezwania przez inne służby (np. Strażą Leśną - w celu ustalenia wagi, Policję - w celu ustalenia uprawnień kierowcy, Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego - w celu ustalenia stanu technicznego pojazdów).

(akta kontroli str. 133-168)

Naczelnik Wydziału Inspekcji wskazała, że Inspektorat cyklicznie uczestniczy w spotkaniach dla służb kontrolnych organizowanych przez operatora poboru opłat drogowych na autostradzie A4 oraz innych organizowanych przez służby kontrolne spotkaniach w celu wymiany doświadczeń i poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

(akta kontroli str. 133)

Inspektor Wojewódzki wyjaśnił, że w poszczególnych przypadkach wzywane były służby, co wynikało ze stwierdzonych podczas kontroli nieprawidłowości (np. nietrzeźwy kierowca - policja, przewóz towarów monitorowanych SENT - KAS, wątpliwości, co do legalności pobytu obywateli - Straż Graniczna, nielegalny przewóz odpadów - WIOŚ, nieprawidłowości w przewozie zwierząt - WIW). Stwierdził też, że na podstawie dotychczasowych doświadczeń można uznać, że wspólne kontrole powodują nie tylko wymianę doświadczeń pomiędzy służbami, ale również kompleksową kontrolę poprzez wzajemne uzupełnianie funkcji i kompetencji. Wskazał, w tym kontekście, na wzrost liczby stwierdzanych naruszeń przez funkcjonariuszy Policji i liczby prowadzonych postępowań¹⁰ na podstawie art. 93 ust. 4 ustawy o transporcie drogowym (w latach 2018-2019 prowadzono dziewięć postępowań rocznie, w 2020 r. 17, a w 2021 r. 24).

(akta kontroli str. 181-183)

W sprawie analizowania potrzeb i sporządzania pisemnych analiz w zakresie przeprowadzania wspólnych kontroli ruchu drogowego, jak również zdolności do udziału w takich kontrolach Inspektor Wojewódzki wyjaśnił, że Inspektorat nie prowadzi pisemnych analiz zapotrzebowania jak i zdolności do udziału we wspólnych kontrolach z innymi jednostkami. Obowiązek taki nie wynika również z żadnego przepisu prawa. Wskazał też, że realizując art. 67 ustawy o transporcie drogowym, Inspekcja współdziała w szczególności z: Policją, Agencją Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencją Wywiadu, Służbą Ochrony Państwa, Żandarmerią Wojskową, Strażą Graniczną, Służbą Celno-Skarbową, Państwową Inspekcją Pracy, Inspekcją Handlową, Inspekcją Ochrony Środowiska, Inspekcją Weterynaryjną i zarządcami dróg - w zakresie bezpieczeństwa i porządku ruchu na drogach publicznych oraz zwalczania przestępstw i wykroczeń drogowych dokonywanych w zakresie transportu drogowego lub w związku z tym transportem, z uwzględnieniem właściwości i kompetencji tych organów oraz zadań Inspekcji.

(akta kontroli str. 180-182)

¹⁰ Funkcjonariusz Policji, który ujawni naruszenie, za które ustawa o transporcie drogowym przewiduje karę pieniężną, przekazuje dokumenty z przeprowadzonej kontroli właściwemu ze względu na miejsce kontroli wojewódzkiemu inspektorowi transportu drogowego.

3. W ramach podjętej współpracy ze służbami uprawnionymi do kontroli na drogach Główny Inspektorat Transportu Drogowego przekazał do Inspektoratu porozumienia zawarte przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego z Komendantem Głównym Policji oraz Głównym Lekarzem Weterynarii, a także m.in. pisma¹¹ dotyczące udziału Inspektoratu w akcjach organizowanych przez Policję oraz współpracy z innymi służbami w celu prowadzenia wspólnych akcji kontrolnych (np. dotyczących legalności przewozu osób, nielegalnego przewozu produktów zwierzęcych transportowanych z krajów trzecich). Realizując porozumienia o charakterze centralnym m.in. Opolski Wojewódzki Lekarz Weterynarii zwracał się¹² do Inspektora Wojewódzkiego o uzgodnienie terminów kontroli, a Komendant Wojewódzki Policji zwracał się¹³ o zaangażowanie Inspektoratu w akcję pod nazwą „Bezpiecznie na wakacje DK11” mającą na celu zapobieganie i ujawnianie agresywnych i niebezpiecznych zachowań uczestników w ruchu drogowego.

(akta kontroli str. 72-132)

4. W okresie objętym kontrolą obowiązywały cztery porozumienia zawarte przez Inspektora Wojewódzkiego regulujących zasady współdziałania Inspektoratu w zakresie przestrzegania bezpieczeństwa i porządku ruchu na drogach tj.: porozumienia zawarte z: 1/ Opolskim Wojewódzkim Inspektorem Ochrony Roślin i Nasiennictwa w Opolu, 2/ Komendantem Śląskiego Oddziału Straży Granicznej w Raciborzu, 3/ Regionalną Dyрекcją Lasów Państwowych w Katowicach i 4/ Dyrektorem Izby Administracji Skarbowej w Opolu.

(akta kontroli str. 56-71)

Porozumienie z 22 sierpnia 2013 r. z Opolskim Wojewódzkim Inspektorem Ochrony Roślin i Nasiennictwa w Opolu zostało zawarte w celu zapewnienia sprawnego i skutecznego współdziałania w zakresie zadań określonych w ustawie o ochronie roślin z dnia 18 grudnia 2003 r. (Dz. U. z 2019 r., poz. 972 ze zm.), przepisach ustawy o transporcie drogowym oraz realizujące postanowienia § 2 pkt 2 Porozumienia zawartego 12 sierpnia 2004 r. pomiędzy Głównym Inspektorem Ochrony Roślin i Nasiennictwa a Głównym Inspektorem Transportu Drogowego o współdziałaniu. Zakres przedmiotowy porozumienia obejmował natychmiastowe telefoniczne informowanie Inspekcji Ochrony Roślin i Nasiennictwa o każdym stwierdzonym przypadku przewożenia bulw ziemniaków transportem samochodowym bez wymaganych dokumentów, w celu podjęcia stosownych działań.

(akta kontroli str. 56-60)

Porozumienie w sprawie współdziałania z Komendantem Śląskiego Oddziału Straży Granicznej w Raciborzu zostało zawarte 4 listopada 2016 r. na podstawie § 5 ust. 3 Porozumienia pomiędzy Głównym Inspektorem Transportu Drogowego i Komendantem Głównym Straży Granicznej z 26 listopada 2007r. w sprawie współdziałania Inspekcji Transportu Drogowego i Straży Granicznej. Zakres przedmiotowy tego porozumienia obejmował współpracę na terenie województwa opolskiego w zakresie określonym w porozumieniu pomiędzy organami centralnymi.

(akta kontroli str. 61-63)

Porozumienie z 28 lutego 2018 r. z Regionalną Dyрекcją Lasów Państwowych w Katowicach, w sprawie współdziałania w zakresie sprawowania nadzoru nad

¹¹ M.in. nr BNI.WASP.070.1.7.2019.0014 z 11 stycznia 2019 r. dotyczące uczestniczenia Inspektoratu w akcjach „TRUCK&BUS”, „BEZPIECZNY WEEKEND”, „BEZPIECZNA DROGA DO SZKOŁY” oraz „SMOG”.

¹² M.in. pismo nr DZ.9111.2.2019 z 8 lutego 2019 r.

¹³ Pismo nr R.5371.4.2021.AK z 16 czerwca 2021 r.

warunkami przewozu drogowego drewna zostało zawarte na podstawie art. 67 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym oraz art. 34 pkt 1, pkt 2c ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz.U. z 2021 poz. 1275, ze zm.), § 3 pkt 1 i 3 Porozumienia zawartego w dniu 7 czerwca 2017 r. pomiędzy Głównym Inspektorem Transportu Drogowego, a Dyrektorem Generalnym Lasów Państwowych, miało na celu zapewnienia sprawnego i skutecznego współdziałania w zakresie realizacji ustawowych zadań Inspektora Wojewódzkiego oraz Dyrektora Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Katowicach. Zakres przedmiotowy porozumienia obejmował współdziałanie w zakresie bezpieczeństwa i porządku ruchu na drogach publicznych w związku z przewozami drogowymi drewna, w tym w szczególności w odniesieniu do właściwego zabezpieczenia ładunku, spełnienia przez pojazd wykorzystywany do tego rodzaju przewozu, odpowiednich warunków technicznych (konstrukcyjnych i wyposażenia), spełnienie przez kierowcę wymaganych warunków dotyczących kwalifikacji i uprawnień, a także informowanie Lasów Państwowych o przypadkach m.in. ujawnionego w wyniku kontroli prowadzonej przez inspektorów WITD w Opolu nielegalnego wywozu drewna z lasu, zaniżania ilości wydanego drewna w dokumentach przewozowych w stosunku do stanu faktycznego, stwierdzonego podczas kontroli, nielegalnego wjeżdżania do lasów i niszczenia lasu, jeżeli takie zdarzenie zostanie ujawnione lub zauważone przez inspektorów WITD w Opolu. Porozumienie zakładało też prowadzenie, na podstawie uzgodnionego harmonogramu, wspólnych akcji kontrolnych i działań w zakresie kontroli pojazdów drogowych i przewożonych ładunków, w szczególności drewna i surowca drzewnego, a także bieżącej wymiany informacji odnośnie kontrolowanych pojazdów drogowych.

(akta kontroli str. 64-67)

Porozumienie z 25 sierpnia 2020 r. z Dyrektorem Izby Administracji Skarbowej w Opolu w sprawie współdziałania Izby Administracji Skarbowej w Opolu i Inspektoratu zostało zawarte stosownie do zapisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 25 lipca 2017 r. w sprawie współpracy organów Krajowej Administracji Skarbowej z niektórymi podmiotami (Dz.U. z 2017 r., poz. 1514). Zakres przedmiotowy zawartego porozumienia obejmował współdziałanie Izby Administracji Skarbowej w Opolu i Inspektoratu w realizacji zadań ustawowych. Współdziałanie miało obejmować m.in. wzajemne przekazywanie informacji i wniosków oraz wymianę doświadczeń istotnych dla wykonywania zadań ustawowych, podejmowanie wspólnych i skoordynowanych kontroli (w uzgodnionym wcześniej zakresie i terminie), a także organizowanie wspólnych szkoleń, warsztatów i porad.

(akta kontroli str. 68-71)

Zawarte porozumienia były realizowane w drodze bezpośrednich kontaktów wyznaczonych pracowników Inspektoratu z funkcjonariuszami innych służb. Spotkania te i kontakty miały charakter roboczy i nie były dokumentowane.

(akta kontroli str. 133, 181)

5. Szczegółowym badaniem objęto sześć patroli prowadzonych we współpracy z innymi służbami, w ramach których przeprowadzono łącznie 31 kontroli drogowych. W wyniku podjętych działań ujawniono na autostradzie A4¹⁴, w Opolu¹⁵ oraz w Makowicach¹⁶ nieprawidłowości związane m.in. z czasem pracy kierowców,

¹⁴ Punkty kontroli OP49-OPP5 i OP50-OPP6.

¹⁵ Punkt kontroli OP44-OP9 oraz przy ul. Cmentarnej.

¹⁶ Punkt kontroli OP33-N3.

stanem technicznym pojazdu¹⁷ oraz brakiem wymaganych badań technicznych trzech pojazdów. Nieprawidłowości te, w 12 przypadkach stanowiły podstawę wydania decyzji o nałożeniu kar pieniężnych¹⁸ na podstawie art. 92a ust. 1, 7 i 11 o transporcie drogowym, w łącznej kwocie 30,1 tys. zł, w 10 przypadkach nałożenie mandatów karnych¹⁹, a w jednym – udzielenie pouczenia kierowcy. W trakcie kontroli drogowych inspektorzy wprowadzali dane do centralnej ewidencji naruszeń, a także generowali m.in. protokoły kontroli drogowych, sprawozdania z kontroli drogowych zawierające wykaz kontrolny, opisy stwierdzonych naruszeń, protokoły drogowych kontroli technicznych zawierających wykaz kontrolny. Protokoły te doręczane były kierowcom kontrolowanych samochodów. Informacje o patrolach odnotowywane były też w notatnikach prowadzonych na podstawie zarządzenia nr 28/2014 Głównego Inspektora Transportu Drogowego w sprawie zasad planowania, prowadzenia oraz dokumentowania kontroli przewozów drogowych przez inspektorów.

(akta kontroli str. 314-333)

6. W okresie objętym kontrolą pracownicy Inspektoratu uczestniczyli w 23 szkoleniach dotyczących zadań Inspekcji, jak też o charakterze ogólnym. Łącznie w szkoleniach udział wzięło 283 pracowników Inspektoratu. Szkolenia dotyczyły w szczególności kontroli stanu technicznego pojazdów, manipulacji w tachografach, doskonalenia techniki jazdy, bezpieczeństwa i techniki interwencji, kontroli w przedsiębiorstwie, przewozu osób, transportu zwierząt, kontroli i procedury ważenia, przewozów ADR, a także obsługi urządzeń diagnostycznych. Uczestnicy szkoleń otrzymali m.in. zaświadczenia o ukończeniu szkolenia dla osób ubiegających się o uprawnienia diagnostów i diagnostów uzupełniających swoje uprawnienia w zakresie przeprowadzania badań technicznych pojazdów.

(akta kontroli str. 206-213, 606-736)

Inspektorzy uczestniczyli, jako prowadzący, w szkoleniach zorganizowanych przez inne służby dla funkcjonariuszy tych służb. Zaproszenia do takiego udziału otrzymano z Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu (szkolenie w maju 2012 r. dotyczące kontroli tachografów cyfrowych), Komendy Miejskiej Policji w Opolu (szkolenie w październiku 2019 r. w zakresie transportu drogowego rzeczy oraz przewozu osób), Opolskiego Urzędu Celno-Skarbowego w Opolu (szkolenie w maju 2019 r. dla funkcjonariuszy służby celno-skarbowej realizujących kontrole czasu pracy i odpoczynku kierowcy przy użyciu systemu Tacho-Scan).

(akta kontroli str. 206, 214-216)

7. W okresie objętym kontrolą w posiadaniu Inspektoratu, w celu realizacji kontroli drogowych, znajdowało się od sześciu do 10 oznakowanych pojazdów służbowych oraz dwa nieoznakowane, od pięciu do dziewięciu analizatorów wydechu (*AlcoBlow*, *Alkohol*), od pięciu do dziewięciu dymomierzy, dwa przyrządy do pomiaru prędkości

¹⁷ Głębokość rzeźby bieżnika opony była niezgodna z przepisami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.

¹⁸ Stwierdzone nieprawidłowości polegały na skróceniu wymaganego skróconego okresu odpoczynku dziennego (trzykrotnie), przekroczeniu dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 10 godzin, wykonywaniu przewozu drogowego pojazdem nieposiadającym aktualnego okresowego badania technicznego potwierdzającego jego zdolność do ruchu drogowego (trzykrotnie), wykonywaniu przewozu drogowego bez wymaganej licencji, niespełnieniu wymogu ręcznego wprowadzania danych na wykresówkę lub kartę kierowcy, przekroczeniu maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy, wykonywaniu przewozu drogowego odpadów przez transportującego odpady bez oznakowania środków transportu (jednokrotnie), skróceniu wymaganego okresu wypoczynku dziennego (dwukrotnie), niespełnieniu wymogu ręcznego wprowadzania danych na kartę kierowcy i przekroczeniu dziennego czasu prowadzenia pojazdu.

¹⁹ Stwierdzone wykroczenia dotyczyły - w siedmiu przypadkach - czasu pracy kierowców (tj. skrócenia dziennego okresu odpoczynku, przekroczenia maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu lub przekroczenia maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy), w dwóch - dopuszczenia do jazdy bez wymaganych dokumentów stwierdzających dopuszczenie do ruchu, a w jednym - braku wprowadzonych danych na karcie.

pojazdów w kontroli ruchu drogowego, a także od dziewięciu do 13 wag samochodowych. Ponadto pracownicy Inspektoratu dysponowali pozostałym wyposażeniem wykorzystywanym w trakcie czynności (np. wysokościomierze, przymiary teleskopowe i wstępowe). Spośród 12 pojazdów objętych próbą kontrolną w zakresie terminowości przedstawiania pojazdów do badania technicznego stwierdzono, że w przypadku sześciu badania takie były przeprowadzone w wymaganym terminie. W przypadku badań pozostałych pojazdów, a także kalibracji dymomierzy, adiustacji i analiz poprawności analizatorów wydechu, jak też legalizacji wag czynności te zostały przeprowadzone po upływie określonych terminów. Opóźnienia dotyczące poszczególnych dymomierzy, analizatorów wydechu i wag nie powodowały braku możliwości realizacji czynności z wykorzystaniem takiego rodzaju urządzeń, z uwagi na ciągłe posiadanie przynajmniej jednego posiadającego właściwą certyfikację, kalibrację lub legalizację. W powyższej sprawie Inspektor Wojewódzki wyjaśnił, że *inspektorzy inspekcji transportu drogowego nie są uprawnieni do nakładania mandatów ani kierowania wniosków o ukaranie za jazdę po spożyciu alkoholu lub za jazdę w stanie nietrzeźwości. Posiadane przez Inspektorat urządzenia do badania poziomu alkoholu w wydychanym powietrzu służą tylko i wyłącznie do sprawdzenia kierowcy pod kątem jego trzeźwości. Natomiast w przypadku ujawnienia lub podejrzenia, że kierowca znajduje się w stanie podlegającym sankcjonowaniu, inspektor wzywa każdorazowo funkcjonariusza Policji, który po przeprowadzeniu czynności (ponowne badanie) nakłada odpowiednio mandat karny (gdy stwierdzi wykroczenie) lub kieruje sprawę do sądu karnego (w przypadku przestępstwa). Wobec czego ze względu na fakt, że wyniki przeprowadzanych posiadanymi aklosensorami badań nie stanowią podstawy do ukarania, nie obciąża nas obowiązek ich legalizacji. Przeprowadzane przez Inspektorat legalizacje alkosensorów służą wyłącznie sprawdzeniu ich poprawnego działania. Ponadto Inspektor Wojewódzki wskazał, że instrukcja obsługi dymomierzy informuje, że mogą być one używane przy zachowaniu odpowiednich warunków atmosferycznych. Wobec czego czynności kontrolne z użyciem dymomierzy są planowane w okresie od marca do grudnia. Wszystkie czynności kontrolne, w których jest potrzeba użycia dymomierza są przeprowadzane przy użyciu legalizowanego urządzenia. Brak legalizacji w okresie od marca do czerwca 2020 r., tj. w pierwszej fazie trwania pandemii spowodowany był oddelegowaniem inspektorów do innych zadań związanych z pandemią.*

(akta kontroli str. 427-556)

8. Zgodnie z § 17 Regulaminem Organizacyjnym Inspektoratu²⁰ zadania w zakresie m.in. wykonywania na drogach publicznych kontroli przestrzegania obowiązków bądź warunków przewozu drogowego, przestrzegania przepisów ruchu drogowego w zakresie i na zasadach określonych w ustawie z Prawo o ruchu drogowym, masy, nacisków osi oraz wymiarów pojazdów, przestrzegania szczegółowych zasad i warunków transportu zwierząt, przestrzegania zasad i warunków dotyczących przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, przestrzegania czasu pracy zostały przypisane Wydziałowi Inspekcji. Wydział ten odpowiadał też za współdziałanie z organami kontroli państwowej w zakresie bezpieczeństwa i porządku ruchu drogowego na drogach publicznych oraz zwalczania przestępstw gospodarczych.

(akta kontroli str. 3-21)

²⁰ Załącznik do Zarządzenia Nr 4/17 Inspektora Wojewódzkiego w sprawie ustalenia Regulaminu Organizacyjnego Inspektoratu z 6 lutego 2017 r.

Na koniec lat 2019-2020 w Inspektoracie zatrudnionych było odpowiednio 30 pracowników oraz 32 na koniec września 2021 r., w tym 17 i 19 inspektorów transportu drogowego. Inspektorzy wchodzili w skład korpusu służby cywilnej.

(akta kontroli str. 207)

9. Mierniki w planie finansowym w układzie zadaniowym dotyczące kontrolowanego Inspektoratu, jako jednostki podległej Wojewodzie Opolskiemu, ujęto w planie finansowym Opolskiego Urzędu Wojewódzkiego. Działalność Inspektoratu w zakresie kontroli drogowych ujęto w mierniku 19.1.2.W *poprawa bezpieczeństwa i zapewnienie przestrzegania przepisów w zakresie transportu drogowego – stosunek liczby kontroli, w których wykryto nieprawidłowości do liczby przeprowadzonych kontroli ogółem (w szt./szt.)* oraz mierniku 19.1.2.1.W *zapewnienie efektywnego wykonywania nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu drogowego – stosunek liczby przeprowadzonych kontroli do liczby inspektorów transportu drogowego (szt./os.)*. Zaplanowana wielkość ww. mierników, wynosiła odpowiednio: na 2019 r. 2120 szt./7449 szt. oraz 466szt/1 os., na 2020 r. 1296 szt./5427 szt. oraz 338 szt./1 os., a na 2021 r. 1530 szt./5100 szt. oraz 319 szt./1 os. W 2019 r. miernik 19.1.2.1.W został wykonany na poziomie 466 szt./1 os., natomiast wartość miernika 19.1.2.W wyniosła 2082 szt./7450 szt. Inspektor Wojewódzki uzasadniał niewykonanie miernika losowym charakterem kontroli oraz nieprzewidywalnością liczby wykrytych naruszeń, a przez to utrudnionym osiągnięciem zaplanowanego poziomu. W 2020 r. wartości mierników osiągnęły zaplanowany poziom 1296 szt./5427 szt. oraz 338 szt./1 os. Na 30 września 2021 r. osiągnięto 1159 szt./4465 szt. oraz 279 szt./1os., tj. odpowiednio równy i przekraczający poziom zaplanowany z uwzględnieniem upływu czasu – 75% i 87% wobec planowanych 75%.

(akta kontroli str. 335-424)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

W okresie objętym kontrolą sześć pojazdów użytkowanych przez Inspektorat, łącznie siedmiokrotnie²¹, nie zostało przedstawionych w terminie do corocznego okresowego badania technicznego pojazdów, a także poruszało się po drogach publicznych pomimo braku posiadania takich ważnych badań. Przyczyną powyższego było przedstawienie tych pojazdów do badań ze zwłoką wynoszącą od jednego do 27 dni od terminu następnego badania technicznego, określonego w dowodzie rejestracyjnym. Stosownie natomiast do treści art. 81 ust. 1 i ust. 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym, właściciel pojazdu samochodowego jest obowiązany przedstawiać go do badania technicznego, a okresowe badania techniczne pojazdu przeprowadza się – z zastrzeżeniem postanowień art. 81 ust. 6-10 ww. ustawy – corocznie.

(akta kontroli str. 510-549, 556)

Powyższe opóźnienia miały miejsce w następujących okresach:

a/ od 19 do 21 października 2020 r. (Ford Kuga, nr rejestracyjny OP72859); badanie techniczne pojazdu zostało przeprowadzone 18 października 2019 r. z terminem ważności do 18 października 2020 r., a następne badanie techniczne zostało przeprowadzone 21 października 2020 r., tj. po dwóch dniach od terminu badania technicznego określonego w dowodzie rejestracyjnym; na podstawie kart drogowych ustalono, że bez ważnych badań technicznych samochód przemieszczał się jedynie do stacji kontroli pojazdów;

(akta kontroli str. 514-519)

²¹ Dwukrotnie w 2019 r., czterokrotnie w 2020 r. i jeden raz w 2021 r.

b/ 24 października 2019 r. (Renault Master, nr rejestracyjny OP1190J); badanie techniczne pojazdu zostało przeprowadzone 23 października 2018 r. z terminem ważności do 23 października 2019 r., a następane badanie techniczne zostało przeprowadzone 24 października 2019 r., tj. po jednym dniu od terminu badania technicznego określonego w dowodzie rejestracyjnym; na podstawie kart drogowych ustalono, że bez ważnych badań technicznych samochód przemieszczał się jedynie do stacji kontroli pojazdów,

(akta kontroli str. 510-513, 518-519)

c/ od 15 listopada 2020 r. do 11 grudnia 2020 r. (Renault Master, nr rejestracyjny OP9674C); badanie techniczne pojazdu zostało przeprowadzone 14 listopada 2019 r. z terminem ważności do 14 listopada 2020 r., a następane badanie techniczne zostało przeprowadzone 11 grudnia 2020 r., tj. po 27 dniach od terminu badania technicznego określonego w dowodzie rejestracyjnym; na podstawie kart drogowych ustalono, że bez ważnych badań technicznych samochód przemieszczał się 30 listopada 2020 r. – przejazd do stacji benzynowej i powrót do miejsca postoju, 2 grudnia przejazd do serwisu oraz 14 grudnia 2020 r. przejazd z serwisu do stacji kontroli pojazdów;

(akta kontroli str. 521-530)

d/ od 5 do 9 września 2019 r. i od 8 do 10 września 2021 r. (Renault Master, nr rejestracyjny OP76200K); badania techniczne pojazdu zostały przeprowadzone 4 września 2018 r. i 7 września 2020 r. z terminem ważności do 4 września 2019 r. i 7 września 2021 r., a następane badanie techniczne zostało przeprowadzone 9 września 2019 r. i 10 września 2021 r., tj. odpowiednio po pięciu i trzech dniach od terminu badania technicznego określonego w dowodzie rejestracyjnym; na podstawie kart drogowych ustalono, że bez ważnych badań technicznych samochód przemieszczał się jedynie do stacji kontroli pojazdów;

(akta kontroli str. 531-537)

e/ od 12 do 17 grudnia 2020 r. (Renault Master, nr rejestracyjny OP9487E); badanie techniczne pojazdu zostało przeprowadzone 11 grudnia 2019 r. z terminem ważności do 11 grudnia 2020 r., a następane badanie techniczne zostało przeprowadzone 17 grudnia 2020 r., tj. po sześciu dniach od terminu badania technicznego określonego w dowodzie rejestracyjnym; na podstawie kart drogowych ustalono, że bez ważnych badań technicznych samochód przemieszczał się jedynie do stacji kontroli pojazdów;

(akta kontroli str. 544-546)

f/ od 5 do 15 grudnia 2020 r. (Skoda Octavia, nr rejestracyjny OP4043J); badanie techniczne pojazdu zostało przeprowadzone 4 grudnia 2019 r. z terminem ważności do 4 grudnia 2020 r., a następane badanie techniczne zostało przeprowadzone 15 grudnia 2020 r., tj. po 11 dniach od terminu badania technicznego określonego w dowodzie rejestracyjnym; na podstawie kart drogowych ustalono, że bez ważnych badań technicznych samochód przemieszczał się jedynie do stacji kontroli pojazdów.

(akta kontroli str. 547-549)

Inspektor Wojewódzki wyjaśnił, że *przekroczenie terminów badań technicznych pojazdów służbowych wynikało z bieżącej organizacji pracy inspektorów i zaplanowanych innych zadań kontrolnych. Pojazdy, którym upłynął termin ważności badań nie wyjeżdżały w tym czasie na drogę (nie uczestniczyły w ruchu drogowym ani w czynnościach kontrolnych). Niezbędne badania techniczne zostały przeprowadzone w pierwszym możliwym dniu, po którym upłynął ich termin ważności.* Odnosząc się do badania samochodu o numerze rejestracyjnym nr OP9674C w 2020 r., Inspektor Wojewódzki wskazał, że *przekroczenie terminu*

badania zostało spowodowane jego awarią i koniecznością napraw, pojazd przebywał w tym czasie w serwisie.

(akta kontroli str. 557)

IV. Uwagi i wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następujące uwagi i wnioski:

- Uwagi Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag.
- Wnioski Najwyższa Izba Kontroli wnosi o podjęcie działań organizacyjnych zmierzających do zapewnienia terminowego przedstawiania samochodów służbowych do badań technicznych oraz użytkowania pojazdów posiadających aktualne badania.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Opolu. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosku pokontrolnego 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.

Opole, 29 grudnia 2021 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Opolu
Dyrektor

Kontroler

Rafał Marynowicz

główny specjalista kontroli państwowej


.....
podpis


.....
podpis
Iwona Zymani