



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Szczecinie

LSZ.411.003.01.2019

Marcin Mroczkowski  
Kujawsko-Pomorski Wojewódzki Inspektor  
Transportu Drogowego

Wojewódzki Inspektorat Transportu  
Drogowego w Bydgoszczy  
ul. Hetmańska 28  
85-039 Bydgoszcz

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

R/19/003 Ruch pojazdów przeciążonych na obszarze miasta Bydgoszcz

# I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Bydgoszczy <sup>1</sup>
Kierownik jednostki kontrolowanej	Marcin Mroczkowski, Kujawsko-Pomorski Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego <sup>2</sup> , od 26 listopada 2018 r. Poprzednio, od 13 października 2015 r. Kujawsko-Pomorskim Wojewódzkim Inspektorem Transportu Drogowego był Rafał Rewoliński.
Zakres przedmiotowy kontroli	Ocena rzetelności organów administracji publicznej w zakresie eliminacji ruchu pojazdów przeciążonych na obszarach zurbanizowanych
Okres objęty kontrolą	Lata 2018 – 2019 <sup>3</sup> z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli <sup>4</sup>
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Szczecinie
Kontrolerzy	1. Leszek Chwat, doradca techniczny, upoważnienie do kontroli nr LSZ/200/2019 z 22.11.2019 r. 2. Ewelina Czerepska, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/199/2019 z 22.11.2019 r. oraz nr LSZ/28/2020 z 17.01.2020 r. (akta kontroli str. 1-7)

---

<sup>1</sup> Dalej: Inspektorat lub WITD.

<sup>2</sup> Dalej: Wojewódzki Inspektor lub Inspektor.

<sup>3</sup> Do dnia zakończenia kontroli.

<sup>4</sup> Dz. U. z 2019 r. poz. 498 ze zm., dalej: ustawa o NIK.

## II. Ocena ogólna<sup>5</sup> kontrolowanej działalności

### OCENA OGÓLNA

W ocenie NIK Inspektorat w ograniczonym zakresie realizował zadania dotyczące eliminacji ruchu pojazdów przeciążonych na obszarze miasta Bydgoszcz<sup>6</sup>. Kontrole nie były prowadzone w sposób ciągły, umożliwiającą wystarczającą ochronę miejskiej infrastruktury drogowej przed skutkami ruchu pojazdów przeciążonych. Zadania zlecane Inspektoratowi przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego<sup>7</sup>, nie uwzględniały kontroli na terenie miast na prawach powiatu, znajdujących się w obszarze działania Inspektoratu. Podstawowymi dokumentami określającymi zadania Inspektoratu były roczne Plany Kontroli ustalane przez GITD. Plany te zawierały łączną liczbę kontroli i ich rodzaj na całym obszarze województwa. Nie wskazywały one miejsca przeprowadzania kontroli, w szczególności zadań na terenie miast na prawach powiatu.

Pomimo tego, iż kontrole ważeń na terenie miasta nie były zlecane Inspektoratowi jako odrębna grupa zadań, Wojewódzki Inspektor, z własnej inicjatywy – jako członek Kujawsko-Pomorskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, zaproponował przeprowadzenie po 160 kontroli wagowych pojazdów na terenie Bydgoszczy w latach 2018-2019. O ile w 2018 r. zakładany wskaźnik został osiągnięty, to w 2019 r. Inspektorat odstąpił na terenie miasta od kontroli ważeń pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej<sup>8</sup> powyżej 3,5 tony. Było to spowodowane głównie brakiem jednoznacznych wytycznych w sytuacji, gdy Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej<sup>9</sup> uznał w wyroku z marca 2019 r., że obowiązujące w Polsce ograniczenia w ruchu pojazdów o nacisku na oś mniejszym niż 11,5 tony są nieuzasadnione.

W 2019 r. działalność Inspektoratu w zakresie pojazdów przeciążonych koncentrowała się na kontroli samochodów dostawczych o dmc poniżej 3,5 tony. Działania te, ważne z punktu widzenia bezpieczeństwa i ochrony uczciwej konkurencji na rynku przewozów, nie miały, w ocenie NIK, istotnego znaczenia dla ochrony miejskiej infrastruktury drogowej przed skutkami ruchu przeciążonych pojazdów. Z ustaleń kontroli wynika, że Inspektorat zaniechał działań kontrolnych na terenie miasta także wobec pojazdów, dla których nacisk na pojedynczą oś przekraczał 11,5 tony, tj. pojazdów których nie dotyczył przytoczony wyrok TSUE.

Inspektorat posiadał wystarczającą liczbę pojazdów wyposażonych w nowoczesne wagi z odpowiednim oprogramowaniem. W latach objętych kontrolą ww. wyposażenie było sprawne i posiadało wymagane certyfikaty. Niekorzystny wpływ na realizację zadań miał stan zatrudnienia Inspektoratu, który powodował, iż działania Inspektoratu na terenie miasta miały jedynie charakter akcyjny.

Dobra, bieżąca współpraca z zarządcą dróg na terenie miasta zapewniła udostępnienie Inspektoratowi wystarczającej infrastruktury służącej kontroli pojazdów, w tym miejsc ważenia oraz wagi stacjonarnej. Utrudnieniem w działalności były powtarzające się awarie wagi stacjonarnej, ograniczające możliwości jej wykorzystania w 2019 r.

<sup>5</sup> Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

<sup>6</sup> Dalej także: miasto.

<sup>7</sup> Dalej: GITD.

<sup>8</sup> Dalej: dmc.

<sup>9</sup> Dalej: TSUE.

### III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe<sup>10</sup> kontrolowanej działalności

OBSZAR

#### 1. Przygotowanie Inspektoratu do realizacji zadań w zakresie eliminacji ruchu pojazdów przeciążonych.

Opis stanu faktycznego

Zadania Inspekcji Transportu Drogowego na terenie województwa kujawsko-pomorskiego wykonywał Wojewoda Kujawsko-Pomorski za pośrednictwem Wojewódzkiego Inspektora jako kierownika wojewódzkiej inspekcji transportu drogowego wchodzącej w skład wojewódzkiej administracji zespolonej.

Inspektor realizował wszystkie swoje zadania przy pomocy Inspektoratu. W szczególności realizował sprawy z zakresu kontroli masy, nacisków osi oraz wymiarów pojazdów, prowadzenia postępowań administracyjnych, w tym opracowywania decyzji oraz postanowień administracyjnych, a także prowadzenia postępowań egzekucyjnych<sup>11</sup>.

(akta kontroli str. 223-247)

W dokumencie „Kierunki Działania Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego w Bydgoszczy w roku 2018”<sup>12</sup> wskazano pięć głównych kierunków działań, z których jeden dotyczył przeciwdziałania procesowi degradacji dróg<sup>13</sup>. Podobnie w Kierunkach Działań WITD w 2019 r. wskazano przeciwdziałanie procesowi degradacji dróg jako jeden z głównych kierunków działań.

W zakresie realizacji zadań związanych z przeciwdziałaniem degradacji dróg przewidziano m.in.:

- kontynuowanie działań kontrolnych (również w porze nocnej i w dni wolne od pracy) mas, wymiarów i nacisków na osie pojazdów z wykorzystaniem preselekcyjnych systemów do ważenia pojazdów w ruchu oraz wag przenośnych - zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym<sup>14</sup>;
- eliminowanie z ruchu drogowego przeciążonych pojazdów kategorii N<sup>15</sup>;
- kontrolę przestrzegania przez przewoźników przepisów w zakresie uzyskania zezwoleń na przejazd pojazdów ponadnormatywnych oraz przestrzegania warunków określonych w zezwoleniu.

W Kierunkach Działań WITD w 2019 r. dodatkowo przewidziano podejmowanie działań kontrolnych zmierzających do ujawniania oraz karania rażących naruszeń związanych z przekraczaniem dopuszczalnych norm masy całkowitej pojazdów o dmc do 3,5 t.

(akta kontroli str. 248-257, 268-277)

Ponadto w Kierunkach Działań na 2018 i 2019 przyjęto, jako jeden z głównych kierunków działań WITD, działania w obszarze zapewnienia uczciwej konkurencji w przewozach drogowych oraz poprawy bezpieczeństwa w przewozach osobowych.

W zakresie realizacji zadań przewidzianych do realizacji w tym obszarze przewidziano m.in. przeciwdziałanie przypadkom nieuczciwej konkurencji,

<sup>10</sup> Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

<sup>11</sup> Zarządzenie Kujawsko-Pomorskiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego w Bydgoszczy Nr 18/10 z dnia 4 października 2010 r. w sprawie wprowadzenia nowego Regulaminu Organizacyjnego Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego w Bydgoszczy, dalej: regulamin organizacyjny.

<sup>12</sup> Dalej: Kierunki Działań WITD.

<sup>13</sup> GITD wyznaczając WITD kierunki działania na lata 2018 – 2019 miał na celu m.in. poprawę infrastruktury drogowej, poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

<sup>14</sup> Dz.U. z 2020 r., poz.110, dalej PRD.

<sup>15</sup> Tzn. pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony.

w szczególności poprzez przeprowadzanie kontroli pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t realizujących przewozy rzeczy z przekroczeniem dopuszczalnej ładowności.

(akta kontroli str. 250-251, 270-271)

W Kierunkach Działań w 2018 r. i 2019 r. założono m.in. blokowanie dróg objazdowych przy ważeniu pojazdów, wykorzystywanie w działaniach kontrolnych preselekcyjnych systemów ważenia pojazdów w ruchu (typowanie do kontroli, nadzór nad ruchem drogowym).

(akta kontroli str. 253-254, 274)

W Planie Kontroli na 2018 rok opracowanym przez GITD<sup>16</sup>, zaplanowano realizację łącznie 8 158 kontroli w województwie kujawsko-pomorskim, w tym:

- 58 662 kontroli w przedsiębiorstwach<sup>17</sup>,
- 53 391 kontroli drogowych<sup>18</sup>,
- 8 158 kontroli drogowych pojazdów<sup>19</sup>,
- 7 627 kontroli czasu pracy kierowców,
- 3 345 kontroli pojazdów zagranicznych.

Zaplanowano 979 kontroli w zakresie masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów.

W Planie Kontroli na 2019 rok zaplanowano realizację łącznie 7 693 kontroli, w tym:

- 61 491 kontroli w przedsiębiorstwach<sup>20</sup>,
- 60 392 kontroli drogowych<sup>21</sup>,
- 7 693 kontroli drogowych pojazdów<sup>22</sup>,
- 6 039 kontroli czasu pracy kierowców,
- 3 077 kontroli pojazdów zagranicznych.

Zaplanowano 923 kontrole w zakresie masy, nacisków osi i wymiarów. W obu Planach Kontroli nie wydzielono kontroli przewidzianych do przeprowadzenia na terenie miasta Bydgoszcz.

(akta kontroli str. 232-327)

Inspektor składał<sup>23</sup> GITD (Biuro Nadzoru Inspekcyjnego) propozycje na 2018 r. i 2019 r. mające na celu rozwiązywanie problemu z wykonywaniem wyznaczonych limitów kontrolnych dla poszczególnych rodzajów działań kontrolnych. Wojewódzki Inspektor 28.10.2019 r. przedłożył stanowisko dotyczące propozycji do Planu Kontroli na 2020 r. wraz z propozycją w zakresie korekty wskaźnika skuteczności i liczby kontroli parametrów pojazdów<sup>24</sup>.

(akta kontroli str.258-266, 278-290)

W czasie kontroli NIK<sup>25</sup> WITD był wyposażony w 22 wagi przenośne do przeprowadzania kontroli pojazdów w zakresie masy, nacisków na osie, w tym w sześć wag dynamicznych<sup>26</sup> oraz 16 wag statycznych<sup>27</sup>. Wszystkie wagi były

<sup>16</sup> Zadania kontrole są nakładane na wojewódzkie inspektoraty transportu drogowego przez GITD Ramowym Planem Kontroli na dany rok sporządzanym przez Naczelnika Wydziału Inspekcji GITD i zatwierdzane przez Wojewódzkiego Inspektora lub jego zastępcę.

<sup>17</sup> Liczba skontrolowanych dni pracy kierowców.

<sup>18</sup> Liczba skontrolowanych dni pracy kierowców.

<sup>19</sup> Protokołów kontroli.

<sup>20</sup> Liczba skontrolowanych dni pracy kierowców.

<sup>21</sup> Liczba skontrolowanych dni pracy kierowców.

<sup>22</sup> Protokołów kontroli.

<sup>23</sup> W związku z przygotowaniem Kierunków Działania oraz Planu Kontroli, pismem z 11.10.2017 r.

<sup>24</sup> W stanowisku Inspektor m.in. wnosił o urealnienie wskaźnika skuteczności kontroli wagowych skutkującego obniżeniem liczby kontroli do wykonania w Ramowym Planie Kontroli. Wojewódzki Inspektor wskazał, że uwzględnienie w Ramowym Planie Kontroli na 2019 r. do wskaźnika skuteczności także mandatów karnych na kierujących (zazwyczaj busami o dmc do 3,5 t) spowodowało zmniejszenie liczby kontroli parametrów pojazdów o dmc przekraczającej 3,5 t (tj. pojazdów kategorii N2 oraz N3).

<sup>25</sup> Według stanu na 30.11.2019 r.

<sup>26</sup> Cztery wagi zostały pozyskane przez WITD w latach 2016 – 2017, dwie – w 2018 r.

sprawne, 20 z nich posiadało legalizację. Waga dynamiczna EWP-WWSE-028 była używana i posiadała legalizację do 31.10.2019 r., a 16.12.2019 r. zostało wystawione dla niej świadectwo legalizacji ponownej<sup>28</sup>. Jedna waga dynamiczna posiadała legalizację do 31.07.2019 r. Waga ta nie była przeznaczona do wykorzystania na terenie miasta.

(akta kontroli str. 338-341, 208-209)

Inspektor wyjaśnił, że (...), *jest to największy model przeznaczony do kontroli (...) największych i najcięższych pojazdów nienormatywnych (...) – w tym w szczególności posiadających zawieszenie typu Pendel-X<sup>29</sup> (...) pojazdy nienormatywne wyposażone w zawieszenie typu Pendel-X poruszają się głównie autostradami i drogami ekspresowymi (...).*

(akta kontroli str.191-222)

WITD posiadał osiem pojazdów służbowych wyposażonych w wagi przenośne<sup>30</sup>. W I połowie 2020 r. planowane było pozyskanie w ramach projektu pn. „Wzmocnienie potencjału Inspekcji Transportu Drogowego”<sup>31</sup> czterech nowych pojazdów służbowych wyposażonych w przenośne wagi do pomiarów dynamicznych. WITD posiadało jedną Mobilną Jednostkę Diagnostyczną.

(akta kontroli str.339-340)

W okresie objętym kontrolą Inspektorzy WITD mogli wykorzystywać do przeprowadzania kontroli w zakresie masy, nacisków na osie na obszarze miasta Bydgoszczy<sup>32</sup> cztery punkty kontroli pojazdów, z czego trzy (przy alei Jana Pawła II, ulicy Szubińskiej, ulicy Nowotoruńskiej) posiadały wbudowane zagłębienie do wag przenośnych, a jeden (przy ulicy Armii Krajowej) został wyposażony w stacjonarną wagę do pomiarów dynamicznych.

Punkt kontroli pojazdów przy alei Jana Pawła<sup>33</sup> był dostosowany od 4.12.2019 r.<sup>34</sup> do wag przenośnych do pomiarów statycznych<sup>35</sup> oraz wag przenośnych do pomiarów dynamicznych<sup>36</sup>. Punkty kontroli przy ulicy Szubińskiej<sup>37</sup> i przy ulicy Nowotoruńskiej<sup>38</sup> były przystosowane do wag przenośnych do pomiarów statycznych.

---

<sup>27</sup> Wszystkie wagi zostały pozyskane przez WITD w 2018 r.

<sup>28</sup> Ważne do dnia 16 stycznia 2022 r.

<sup>29</sup> Osie wahliwe o zawieszeniu hydraulicznym.

<sup>30</sup> Na dzień 31.10.2019 r.

<sup>31</sup> Projekt "Wzmocnienie potencjału Inspekcji Transportu Drogowego" jest współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020. W związku z realizacją Projektu Inspekcja Transportu Drogowego zostanie wyposażona w sprzęt, pojazdy oraz pakiet specjalistycznych szkoleń pozwalających zwiększyć efektywność kontroli drogowych. Celem Projektu jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego. Projekt obejmuje zakup środków trwałych: 64 zestawów do kontroli tachografów; 64 samochodów typu furgon ze specjalistycznym wyposażeniem; 16 Mobilnych Jednostek Diagnostycznych.

<sup>32</sup> W jego granicach administracyjnych.

<sup>33</sup> Punkt kontroli został zlokalizowany przy drodze krajowej nr 5 i nr 25 (w kierunku wyjazdowym) przy odcinku drogi dwujezdniowej o dwóch pasach ruchu w każdym kierunku. Było to stanowisko do ważenia pojazdów o nawierzchni utwardzonej betonem, posiadające oddzielne wjazdy i wyjazdy poza jezdniami głównymi.

<sup>34</sup> Do 01.10.2019 r. punkt przystosowany był do wag przenośnych do pomiarów statycznych (o wysokości platformy 37 mm). Od 01.10.2019 r. do 04.12.2019 r. Zarząd przeprowadzał modernizację wnętrza wagowych.

<sup>35</sup> Waga o wysokości pojedynczej platformy ważącej 39 mm.

<sup>36</sup> Waga o wysokości pojedynczej platformy ważącej 58 mm.

<sup>37</sup> Punkt został zlokalizowany przy drodze wojewódzkiej 223, przy odcinku drogi dwujezdniowej o dwóch pasach ruchu w każdym kierunku. Było to stanowisko do ważenia pojazdów o nawierzchni utwardzonej betonem, posiadające oddzielne wjazdy i wyjazdy poza jezdniami głównymi.

<sup>38</sup> Punkt kontroli został zlokalizowany przy drodze powiatowej 1547C przy odcinku drogi dwujezdniowej o jednym pasie ruchu w każdym kierunku. Było to stanowisko do ważenia pojazdów o nawierzchni utwardzonej betonem.

Punkt kontroli przy alei Armii Krajowej<sup>39</sup> wyposażony został w wagę stacjonarną do pomiarów dynamicznych<sup>40</sup>. Waga stacjonarna posiadała pomost stały, kamerę odczytującą obecność pojazdu w strefie ważenia, sygnalizator świetlny i wyświetlacz wyników ważenia. Długość niwelowanej nawierzchni umożliwiała ważenie pojazdów nienormatywnych o rozstawach skrajnych osi do 37,00 m. Na stanowisku znajdowała się szafa sterująca komputerem.

(akta kontroli str. 342-354)

Do dyspozycji Inspektorów WITD w związku z przeprowadzaniem kontroli w zakresie mas i nacisków osi pojazdów w działalności kontrolnej pozostawały: system informatyczny<sup>41</sup>, terminal wagowy<sup>42</sup>, system Waga Kontrolna T(...)<sup>43</sup>. Od 2019 r. WITD posiadał dostęp do danych z systemu ITS<sup>44</sup>. WITD nie wykorzystywał danych pozyskanych z systemu ITS do typowania pojazdów do kontroli ważeniowych<sup>45</sup>.

(akta kontroli str.12, 355, 1036-1037)

Inspektorzy WITD mogli wykorzystywać pomiary pochodzące z systemu do preselekcyjnego dynamicznego ważenia pojazdów<sup>46</sup>. W ramach tego systemu rozmieszczono w obrębie miasta wagi preselekcyjne w ciągu alei Armii Krajowej, Jana Pawła II<sup>47</sup> oraz ulicy Nowotoruńskiej<sup>48</sup>.

(akta kontroli str. 10, 15, 163, 186-190)

Wojewódzki Inspektor wyjaśnił, że „(...) Każdy pojazd prawidłowo przejeżdżający pod bramownicą jest rejestrowany w systemie komputerowym. Inspektor ITD pracujący na drodze w pobliżu danego systemu otrzymuje informację o przejeździe przedmiotowego pojazdu, który może być w obrębie zainteresowania służb kontrolnych. Po dokonaniu weryfikacji parametrów inspektor ITD podejmują decyzję o ewentualnym zatrzymaniu lub nie danego pojazdu (z uwagi na nikłe przekroczenia mieszczące się w granicach błędów wagi preselekcyjnej lub wag przenośnych nie wszystkie pojazdy są zatrzymywane). Po zatrzymaniu wskazanego pojazdu jest on ważony na danym stanowisku kontrolnym.(...) wprowadzenie systemu preselekcyjnego ważenia pojazdów spowodowało spadek ilości pojazdów przeciążonych w mieście – co wynika z naszych kilkuletnich obserwacji. (...) Ścisła zabudowa miejska ogranicza możliwość sytuowania miejsc do ważenia w pobliżu

<sup>39</sup> Punkt kontroli został zlokalizowany przy drodze krajowej nr 5, przy odcinku drogi dwujezdniowej o dwóch pasach ruchu w każdym kierunku. Było to stanowisko do ważenia pojazdów o nawierzchni utwardzonej betonem, posiadające oddzielne wjazdy i wyjazdy poza jezdniami głównymi.

<sup>40</sup> System dynamicznego ważenia pojazdów ciężarowych przeznaczony był do kontroli wszystkich parametrów wagowych pojazdów ciężarowych, w szczególności do kontroli masy całkowitej, obciążenia osi i równomierności obciążenia samochodów ciężarowych. Waga posiadała homologację Czeskiego Instytutu Metrologii i zatwierdzenie przez Główny Urząd Miar.

<sup>41</sup> System współpracujący z posiadanymi przez WITD w Bydgoszczy wagami przenośnymi do pomiarów statycznych.

<sup>42</sup> Stanowiący część przenośnego pomostu wagowego do ważenia dynamicznego umożliwiający wydruk wyników pomiarów nacisków osi, masy całkowitej i prędkości przejazdu podczas ważenia dynamicznego.

<sup>43</sup> Współpracujący ze stacjonarną wagą do pomiarów dynamicznych przy Al. Armii Krajowej.

<sup>44</sup> Tj. centralny system zarządzania ruchem i transportem, który został wdrożony przez Zarząd Dróg Miejskich i Transportu Publicznego w Bydgoszczy w celu m.in. zwiększenia przepustowości sieci ulic, poprawy jakości środowiska naturalnego i redukcji kosztów związanych z utrzymaniem i renowacją nawierzchni.

<sup>45</sup> Dane z systemu ITS mogły być wykorzystywane m.in. w obszarze ujawniania manipulacji w pracę tachografów samochodowych rejestrujących faktyczny czas pracy kierowców w transporcie drogowym.

<sup>46</sup> System składał się z pętli indukcyjnych wyzwalających proces rejestracji pojazdu (umieszczonych w jezdni), czujników wagowych (umieszczone w jezdni), bramownicy wraz z systemem kamer (nad jezdnią), systemu teleinformatycznego i aplikacji dostępowych.

<sup>47</sup> Wagi te zostały zainstalowane w ramach porozumienia zawartego pomiędzy Miastem Bydgoszcz z Instytutem Badawczym Dróg i Mostów. Wagi zostały oddane do użytku w 2.12.2011 r.

<sup>48</sup> Instalacja wagi preselekcyjnej w ciągu ulicy Nowotoruńskiej była jednym z elementów zadania pn. „Przebudowa ul. Nowotoruńskiej na odcinku od ul. Hutniczej do granicy miasta Bydgoszczy – ETAP II”. System preselekcji został wybudowany w ramach umowy zawartej pomiędzy Zarządem a IBDiM, oddany do użytku 15.11.2012 r.

*preselekcji wagowych, co powoduje, że część pojazdów przeciążonych zarejestrowanych przez wagi preselekcyjne nie dojeżdża do miejsc prowadzenia kontroli przez inspektorów ITD, (...). (...) W chwili obecnej mała ilość inspektorów ITD, (...) nie pozwala na pełne korzystanie ze wskazań wag preselekcyjnych. (...) Najbardziej skutecznym rozwiązaniem byłoby jednak certyfikowanie wag preselekcyjnych, aby ich wskazania były podstawą sankcjonowania (...). W mojej opinii wagi preselekcyjne są rozwiązaniem skutecznym w eliminowaniu z ruchu drogowego przeciążonych pojazdów – zarówno na obszarach miejskich, jak i poza nimi. Na pewno autostrady, gdzie z jednej strony dobowy potok pojazdów jest ogromny, a z drugiej dany odcinek drogi, na którym znajduje się waga preselekcyjna i miejsce do ważenia pojazdów, jest „zamknięty”, powoduje większą skuteczność takiego rozwiązania. (...)*

(akta kontroli str. 186-190)

*Wojewódzki Inspektor wyjaśnił, że „(...) Biorąc pod uwagę wielkość miasta, w mojej ocenie taka infrastruktura dedykowana kontroli parametrów masowych przez wszystkie podmioty uprawnione w art. 140aa ust. 2 ustawy-Prawo o ruchu drogowym do ważenia pojazdów, tj. Policję, Inspekcję Transportu Drogowego, Straż Graniczną, Służbę Celno-Skarbową oraz zarządcę drogi, jest wystarczająca. W rzeczywistości na terenie miasta Bydgoszczy tylko Inspekcja Transportu Drogowego prowadzi regularne kontrole mas całkowitych i nacisków osi pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym z częstotliwością uwzględniającą posiadany przez Inspektorat stan kadrowy oraz nałożone na nią inne zadania kontrolne wynikające z Ramowego Planu Kontroli oraz bieżących potrzeb kontrolnych.”*

(akta kontroli str. 13-16)

W Inspektoracie zatrudnionych było<sup>49</sup> 19 Inspektorów WITD realizujących czynności kontrolne, z czego 15 Inspektorów wykonywało wyłącznie kontrole drogowe, a czterech wyłącznie kontrole w siedzibach przedsiębiorstw transportowych i dotyczące nadzoru nad wydawaniem uprawnień w przewozach drogowych przez jednostki administracji państwowej<sup>50</sup>. Wszyscy kontrolerzy posiadali ustawowe uprawnienia inspektora transportu drogowego II stopnia potwierdzone zdaniem egzaminem państwowym. W jednostce bydgoskiej<sup>51</sup> zatrudnionych było pięciu inspektorów<sup>52</sup> realizujących działania kontrolne na drogach.

(akta kontroli str. 10-12, 17)

*Wojewódzki Inspektor wyjaśnił, że „(...) W mojej opinii liczba inspektorów transportu drogowego realizujących zadania związane z kontrolami pojazdów ciężarowych i autobusów wykonujących przewozy drogowe, zarówno w skali kraju jak i województwa, jest dalece niewystarczająca. Kilkunastoosobowy skład inspektorów realizujących kontrole drogowe na terenie województwa kujawsko-pomorskiego nie pozwala na wykonywanie zadań związanych z kontrolą pojazdów nienormatywnych na terenie Bydgoszczy w sposób ciągły, lecz jedynie w ramach cyklicznych działań akcyjnych.”*

(akta kontroli str. 13-15)

W Inspektoracie nie utworzono stałych zespołów kontrolnych do przeprowadzania kontroli w zakresie nacisków osi i mas całkowitych pojazdów.

<sup>49</sup> Na dzień 5.12.2019 r.

<sup>50</sup> Wojewódzki Inspektor, Zastępca Wojewódzkiego Inspektora, Naczelnik Wydziału Inspekcji oraz Radca Prawny nadzorujący czynności wykonywane przez inspektorów, również mają uprawnienia inspektora transportu drogowego II stopnia oraz posiadają kilkunastoletnią praktykę kontrolną.

<sup>51</sup> Od drugiej połowy 2019 r., pozostali inspektorzy, wykonujący kontrole na drogach, zatrudnieni byli w Oddziałach Terenowych WITD w Grudziądzu, Inowrocławiu i Włocławku.

<sup>52</sup> W tym dwóch Starszych Inspektorów Transportu Drogowego, dwóch Inspektorów Transportu Drogowego, jeden Młodszy Kontroler Transportu Drogowego.



(akta kontroli str. 9-12)

Wojewódzki Inspektor wyjaśnił, że (...) *Z uwagi na szeroki obszar kontroli przewozów drogowych, jak również ze względu na niewielki stan osobowy jednostki, nie zostały utworzone stałe zespoły kontrolne dedykowane do przeprowadzania kontroli w zakresie nacisków osi i mas całkowitych pojazdów. (...).*

(akta kontroli str. 10)

Zgodnie z regulaminem organizacyjnym oraz kierunkami działania w roku 2018 i 2019 zakładano współdziałanie z Policją, innymi służbami uprawnionymi do przeprowadzania kontroli 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.

(akta kontroli str. 228, 251, 275)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

W przyjętych do realizacji przez Inspektorat Kierunkach Działań, zawarte były zadania związane z eliminacją z ruchu pojazdów przeciążonych oraz ochroną infrastruktury drogowej przed skutkami ruchu takich pojazdów. Obejmowały one także ochronę zasad uczciwej konkurencji, m.in. przez eliminowanie z ruchu przeciążonych pojazdów dostawczych o dmc 3,5 tony. Inspektorat realizował Plany Kontroli, które zostały zlecone przez GITD. Niewyodrębniały one jednak liczby i rodzaju kontroli przewidzianych do przeprowadzenia na terenie miasta Bydgoszcz.

Inspektorzy zatrudnieni w WITD mieli do dyspozycji pojazdy oraz sprawne, posiadające stosowne świadectwa legalizacyjne urządzenia służące do pomiarów masy całkowitej i nacisków na oś pojazdów. Wystarczająca była również liczba miejsc kontroli pojazdów, dostosowanych do posiadanego przez Inspektorat sprzętu. Zdaniem NIK niewystarczająca była obsada kadrowa Inspektoratu, w szczególności uwzględniając konieczność zwiększenia liczby kontroli w zakresie masy całkowitej i nacisku na oś pojazdów na terenie miasta Bydgoszcz.

W ocenie NIK Inspektor poprawnie współpracował z samorządem lokalnym odpowiedzialnym m.in. za utrzymanie wszystkich dróg w mieście, w tym w zakresie przygotowania infrastruktury wykorzystywanej przez Inspektorat. Inspektorat miał również dostęp do danych z funkcjonujących na terenie miasta systemów preselekcji wagowej oraz systemu ITS.

OBSZAR

## **2. Rzetelność działań podejmowanych przez Inspektorat w zakresie eliminacji ruchu pojazdów przeciążonych na obszarach zurbanizowanych.**

Opis stanu  
faktycznego

W badanym okresie WITD podejmował przewidziane w Kierunkach Działań w 2018 i 2019 r. kontrole mas, wymiarów i nacisków na oś pojazdów. Takie działania podejmował również na obszarze miasta.

(akta kontroli str. 67-68, 323-327, 356-361, 982-983)

W Planie Kontroli na 2018 r. zaplanowano realizację przez WITD 979 kontroli w zakresie masy, nacisków osi i wymiarów w województwie kujawsko-pomorskim. W Planie Kontroli na 2019 r. zaplanowano przeprowadzenie 923 takich kontroli.

W Planach Kontroli na 2018 r. i 2019 r. nie zaplanowano odrębnie kontroli na obszarze Bydgoszczy w zakresie masy, nacisków osi, wymiarów pojazdów ciężarowych.

(akta kontroli str. 323-325, 356-361)

Wojewódzki Inspektor wyjaśnił, że „(...) W zakresie działalności kontrolnej przydzielanie zadań kontrolnych dla poszczególnych wojewódzkich jednostek WITD na dany rok kalendarzowy dokonuje GITD za pośrednictwem RPK. (...) 40% wszystkich kontroli drogowych przeprowadzonych (...) na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego musiało dotyczyć pojazdów zagranicznych, które to pojazdy zagraniczne poruszają się głównie drogą krajową nr 10 i leżącymi na jej fragmentach drogą ekspresową S10 (...) oraz autostradą A1 (...), a nie drogami przebiegającymi przez miasto Bydgoszcz. Wymagało to planowania głównych działań kontrolnych na tych właśnie szlakach komunikacyjnych. Ponadto kontrole wynikające z realizacji RPK dotyczą pojazdów przewożących towary niebezpieczne (ADR), art. szybko psujące się, odpady, żywe zwierzęta itp. (...). Ponadto WITD w Bydgoszczy, w ramach swoich uprawnień i możliwości, na bieżąco reagował na skargi wnioski (...) dotyczące negatywnych zjawisk występujących w transporcie drogowym. (...) Inspektorzy pracujący w jednostce bydgoskiej zrealizowali takich wniosków najwięcej, bo aż 52. (...). „

(akta kontroli str. 193-206)

W Planie Kontroli na 2018 r. wskazano w przypisie<sup>53</sup>, że liczba kontroli masy, nacisków osi lub wymiarów pojazdów może zostać pomniejszona o 15% kontroli przewidzianych dla danego WITD, tylko w przypadku zachowania co najmniej 35% skuteczności tj. zakończenia co najmniej 35% z planowanych kontroli wykryciem naruszenia przepisów w zakresie wymiarów, masy lub nacisków osi pojazdów, sankcjonowanych zgodnie z przepisami PRD. Od 2019 r. do obliczania wskaźnika skuteczności kontroli wagowych włączone zostały także mandaty karne nakładane na kierowców pojazdów o dmc do 3,5 t z tytułu przekroczenia ich dopuszczalnej masy całkowitej i dopuszczalnej ładowności oraz decyzje za przekroczenie dopuszczalnych mas całkowitych, dopuszczalnych długości i dopuszczalnych szerokości pojazdów nakładane na podstawie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym<sup>54</sup>.

(akta kontroli str. 323-327)

Wojewódzki Inspektor wyjaśnił, że „(...) zmiana sposobu wyliczania wskaźnika skuteczności kontroli wagowych w 2019 r. wynikała ze zmiany przepisów ustawy o transporcie drogowym (...). Skutkiem powyższego do ustawy o transporcie drogowym – konkretnie załącznika nr 3 do tej ustawy – dodana została grupa 10<sup>55</sup> (...). Stwierdzenie tych naruszeń następuje w toku kontroli parametrów pojazdu, tj. w wyniku ważenia lub pomiarów wymiarów zewnętrznych, a więc w sposób analogiczny jak w przypadku naruszeń przepisów ustawy-Prawo o ruchu drogowym traktujących o przejazdach po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych. Z kolei włączenie do wskaźnika skuteczności kontroli wagowych także mandatów karnych nakładanych na kierowców pojazdów o dmc do 3,5 t z tytułu przekroczenia ich dopuszczalnej masy całkowitej i dopuszczalnej ładowności, wynikało z powszechnego problemu przeładowywania małych ciężarówek przez podmioty świadczące nimi działalność gospodarczą polegającą na wykonywaniu usług

<sup>53</sup> W tabeli dotyczącej nałożonych na poszczególne jednostki zadań kontrolnych, w kolumnie dotyczącej liczby kontroli wymiarów, mas i nacisków osi pojazdów.

<sup>54</sup> Dz.U. z 2019 r., poz. 2140, dalej: UTD.

<sup>55</sup> Zawierająca naruszenia obejmujące przekroczenia: dopuszczalnej masy całkowitej pojazdów i zespołów pojazdów o dmc powyżej 3,5 t (lp. 10.1 oraz lp. 10.2), dopuszczalnej długości pojazdów i zespołów pojazdów (lp. 10.3), oraz dopuszczalnej szerokości pojazdów i zespołów pojazdów (lp. 10.4).

*transportowych, co stanowi nieuczciwą konkurencję w stosunku do licencjonowanych przewoźników drogowych podlegających rygorystycznym przepisom ustawy o transporcie drogowym.*

(akta kontroli str.179-183)

Skuteczność kontroli wagowych przeprowadzonych przez inspektorów WITD na terenie województwa w 2018 r. wyniosła 36,69 %. Skuteczność tych kontroli przeprowadzonych w 2019 r. (do 31.10.2019 r.) wyniosła 78,20 %, w tym skuteczność decyzji administracyjnych wyniosła 57,82%, a skuteczność nałożonych mandatów - 98,53%.

(akta kontroli str. 337, 356-361)

*Wojewódzki Inspektor wyjaśnił, że:(...) Do 2018 roku wyłącznie GITD skuteczność kontroli wagowych obliczał wyłącznie na podstawie wydanych decyzji administracyjnych sankcjonowanych na podstawie przepisów art. 140aa ust. 1 PRD. (...) Od 2019 roku GITD do obliczania wskaźnika skuteczności kontroli wagowych włączył – oprócz decyzji administracyjnych za naruszenia PRD – także decyzje administracyjne za przekroczenie dopuszczalnych mas całkowitych, dopuszczalnych długości i dopuszczalnych szerokości pojazdów sankcjonowane ustawą z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (lp. 10.1-10.4 załącznika nr 3 do tej ustawy) oraz mandaty karne wydane na podstawie art. 61 ust. 1 ustawy-Prawo o ruchu drogowym, tj. za przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej i dopuszczalnej ładowności pojazdów.*

(akta kontroli str. 179-183)

W 2018 r. Inspektorat z 979 zaplanowanych kontroli w zakresie masy, nacisków osi, wymiarów w województwie kujawsko-pomorskim, przeprowadził 853 kontrole, co stanowiło 87% zaplanowanych kontroli w tym zakresie. W 2019 r. (do 31 października 2019 r.) WITD przeprowadził 679 takich kontroli, z zaplanowanych 923, co stanowiło 73%.

(akta kontroli str. 328-333, 336, 356-357)

*Wojewódzki Inspektor wyjaśnił, że „(...) W Planie Kontroli na 2018 rok (...) wskazano: „Liczba kontroli masy, nacisków osi lub wymiarów pojazdów może zostać pomniejszona o 15% kontroli przewidzianych dla danego WITD, tylko w przypadku zachowania co najmniej 35% skuteczności (...). Na 2018 rok WITD miał do wykonania 979 kontroli wagowych. Obniżony o 15% próg ilości kontroli to (...) 833 kontrole wagowe. Inspektorzy WITD (...) wykonali łącznie 853 kontrole wagowe, (...). W tym czasie Wojewódzki Inspektor (...) wydał 313 decyzji administracyjnych (...). Tym samym osiągnięta przez WITD skuteczność (...) kontroli wyniosła (...) 36,69%. W związku z powyższym w 2018 r. WITD mógł wykonać 85% zakładanej (...) ilości kontroli (...) tj. nie mniej niż 833 kontrole. W Planie na 2019 rok (...) wskazano: „Liczba kontroli (...) może zostać pomniejszona o 15% kontroli przewidzianych dla danego WITD, tylko w przypadku zachowania co najmniej 35% skuteczności (...). (...) Na 2019 rok WITD miał do wykonania 923 kontrole wagowe. Obniżony o 15% próg (...) 785 kontroli wagowych. W 2019 roku – do dnia 18 grudnia – inspektorzy WITD (...) wykonali łącznie 819 kontroli wagowych, a więc 88,73% (...). W tym czasie Wojewódzki Inspektor wydał 163 decyzje administracyjne i 468 mandatów karnych (...). Tym samym osiągnięta przez WITD (...) skuteczność (...) wyniosła 86,69%. W związku z powyższym w 2019 r. WITD (...) mógł wykonać 85% zakładanej (...) w Planie Kontroli ilości kontroli wagowych, tj. nie mniej niż 785 kontroli.”*

(akta kontroli str.179-183)

Z 853 kontroli przeprowadzonych przez Inspektorów WITD w 2018 r. na terenie województwa w zakresie masy, nacisków osi, 569 kontroli dotyczyło kontroli pojazdów o dmc do 3,5 t, 284 - kontroli pojazdów o dmc powyżej 3,5 t. Z 679 kontroli ważeńiowych przeprowadzonych w 2019 r., 339 dotyczyło pojazdów o dmc do 3,5 t, 340 – pojazdów o dmc powyżej 3,5 t.

(akta kontroli str. 356-361)

Wojewódzki Inspektor wyjaśnił, że „(...) Pojazdy samochodowe o dmc do 3,5 ton (...) to lekkie samochody ciężarowe przeznaczone do przewozu niewielkich objętościowo i lekkich ładunków, (...) Tymczasem te pojazdy (...) wykorzystywane są w działalności transportowej, która z założenia zakłada ich znaczne przeładowywanie. W rzeczywistości pojazdy te przewożą (...) w skrajnych przypadkach nawet 6-8 ton ładunków. Umieszczanie w ładowniach tych pojazdów tak ciężkich ładunków powoduje, że ich rzeczywista masa całkowita wynosi od 5 ton do nawet ponad 10 ton. Na taką masę nie są projektowane i konstruowane układy odpowiedzialne za bezpieczeństwo – w szczególności układy hamulcowe. Wskutek powyższego podczas sytuacji wymagającej awaryjnego hamowania droga zatrzymania wydłuża się, a pojazd może zachować się w sposób odmienny od pożądanego. (...) Ponadto (...) pojazdy o dmc do 3,5 tony nie podlegają obowiązkowi montowania zarówno organiczników prędkości oraz tachografów samochodowych, (...). Przeładowane pojazdy dostawcze o dmc do 3,5 ton stanowią nieuczciwą konkurencję, (...) przede wszystkim wobec przewoźników drogowych prowadzących licencjonowaną działalność transportową pojazdami ciężarowymi o dmc powyżej 3,5 ton. (...) Działalność transportowa realizowana samochodami o dmc do 3,5 ton, (...) pozwala na uniknięcie bardzo wielu kosztów prowadzenia tej działalności, a także obowiązków podatkowych. (...) Działalność przewozowa prowadzona na podstawie ustawy o transporcie drogowym podlega też ścisłej kontroli ITD i obarczona jest ryzykiem ponoszenia niekiedy wysokich sankcji finansowych za naruszenia (...) tej ustawy (...). (...) Tymczasem w przypadku nawet znacznego przeładowania samochodu dostawczego o dmc do 3,5 ton, jedyną możliwą sankcją jest mandat karny w wysokości 20-500 zł nakładany na kierującego pojazdem. (...) Zatem funkcjonariusze organów kontroli ruchu drogowego (w tym ITD), w przypadku stwierdzenia tego wykroczenia, (...) nie mogą przypisać do tego wykroczenia żadnych punktów karnych.(...)”

(akta kontroli str. 191-192, 201-207)

W 2018 r. WITD wydała dla całego województwa 313 decyzji administracyjnych na podstawie przepisów PRD dla pojazdów przeciążonych, z czego 59 dotyczyło pojazdów przeciążonych poruszających się w Bydgoszczy, co stanowiło 18,8 % wszystkich decyzji.

(akta kontroli str. 356-365)

W 2018 r. Inspektorzy WITD wystawili 157 mandatów karnych dla pojazdów przeciążonych o dmc do 3,5 t poruszających się po Bydgoszczy, co stanowiło 28,1% liczby mandatów karnych dla pojazdów przeciążonych dla całego województwa<sup>56</sup>. W 2019 r. wystawiono 48 mandatów karnych dla pojazdów przeciążonych poruszających się po Bydgoszczy, co stanowiło 14,4% liczby mandatów karnych dla pojazdów przeciążonych dla całego województwa<sup>57</sup>.

(akta kontroli str. 356-361)

W 2019 r. WITD wydał o 56 mniej decyzji administracyjnych na podstawie przepisów PRD i UTD dla pojazdów przeciążonych poruszających się po Bydgoszczy niż

<sup>56</sup> Ogólna liczba mandatów karnych dla pojazdów przeciążonych dla całego województwa wyniosła 558.

<sup>57</sup> Ogólna liczba mandatów karnych dla pojazdów przeciążonych dla całego województwa wyniosła 334.

w 2018 r. W 2019 r. WITD wydał o 109 mniej mandatów karnych dla pojazdów przeciążonych o dmc do 3,5 t poruszających się po Bydgoszczy niż w 2018 r.

(akta kontroli str. 356-365)

Łączna wysokość kar wynikających z decyzji administracyjnych wydanych przez WITD w 2018 r. dotyczących pojazdów przeciążonych poruszających się na obszarze miasta Bydgoszczy wyniosła 314 500 zł. Łączna wysokość wydanych takich kar w 2019 r. wyniosła 17 500 zł.

Łączna wysokość mandatów karnych wydanych przez WITD w 2018 r. dotyczących pojazdów przeciążonych poruszających się na obszarze miasta Bydgoszczy wyniosła 41 182 zł. Łączna wysokość takich decyzji w 2019 r. wyniosła 11 750 zł.

(akta kontroli str. 366)

Zaległości w zapłacie kar pieniężnych nałożonych w związku z przekroczeniem dopuszczalnego nacisku na oś lub masy całkowitej pojazdu z tytułu decyzji wydanych w latach 2018 - 2019 r. wyniosły 62 000 zł i dotyczyły pięciu spraw w których został wstrzymany rygor natychmiastowej wykonalności decyzji administracyjnych<sup>58</sup>.

(akta kontroli str. 358, 362, 366, 969, 982-1035)

W sformułowanej w Wojewódzkim Programie Realizacyjnym na lata 2019 - 2020 do Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego, liście zadań uwzględniono zadanie realizowane przez WITD pn. „Kontrole ważenia pojazdów w ruchu na terenie miasta Bydgoszczy”. W Programie określono wskaźnik produktu kontroli ważeniowych na poziomie 160 kontroli w 2018 r., 160 kontroli w 2019 r. oraz 160 kontroli w 2020 r .

(akta kontroli str. 301-322)

Wojewódzki Inspektor wyjaśnił, że „(...) Wojewódzki Inspektor (...), jako członek Kujawsko-Pomorskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, po uruchomieniu stacji preselekcyjnego ważenia pojazdów oraz stacjonarnej wagi dynamicznej (...), sam wskazał w Wojewódzkim Programie Realizacyjnym zasadnicie S1 oraz zaproponował wskaźnik jego wykonania na poziomie 160 kontroli wagowych pojazdów na terenie Bydgoszczy. Wskaźnik ten jest proponowany przed 2-letnim okresem obowiązywania programu i po kolejnym roku, w ramach posiedzeń ww. komisji, jest ewentualnie modyfikowany (w górę lub w dół). W 2018 r. wskaźnik ten został przyjęty na poziomie 160 kontroli/rok i został zrealizowany. W końcu 2018 r. WITD w Bydgoszczy nie miał podstaw do skorygowania wartości tego wskaźnika na 2019 r. i w związku z tym pozostawił go na niezmiennym poziomie 160 kontroli. Wskutek wystąpienia nieprzewidzianych i niezależnych od WITD w Bydgoszczy czynników opisanych szczegółowo wyżej (...), w 2019 r. WITD w Bydgoszczy na terenie miasta Bydgoszczy przeprowadził 89 kontroli pojazdów pod kątem parametrów wagowych, co stanowi 55,6 % z założonych na ten rok 160 kontroli. Jednakże, jak wskazano w pkt 1, WITD w Bydgoszczy realizował zadanie związane z eliminowaniem z ruchu drogowego przeciążonych pojazdów w innych obszarach województwa kujawsko-pomorskiego – tam gdzie wymagała tego aktualna sytuacja w transporcie drogowym. W związku z przedłużającymi się problemami z przywróceniem funkcjonalności stacjonarnej wagi dynamicznej przy Al. Armii Krajowej w Bydgoszczy, na najbliższym posiedzeniu Komisji ds. Wojewódzkich Programów Realizacyjnych, WITD w Bydgoszczy dokona korekty wskaźnika (...) do realnego poziomu.

(akta kontroli str. 157-178)

<sup>58</sup> W trzech przypadkach złożono skargę do sądu administracyjnego, w jednej – odwołanie do GITD w II instancji, w jednej – odwołanie do GITD w I instancji.

WITD na bieżąco planował działania kontrolne na terenie miasta Bydgoszczy, w tym kontrole w zakresie nacisków osi i mas całkowitych pojazdów. Działania kontrolne planowano w formie kontroli stacjonarnych na punktach kontrolnych oraz w sposób mobilny z użyciem pojazdów służbowych.

(akta kontroli str. 19-44)

WITD konsultował z Zarządem Dróg lokalizację funkcjonujących na terenie miasta wag preselekcyjnych oraz miejsc kontroli wagowych, jak również ich parametry. WITD pozytywnie zaopiniował miejsce do ważenia pojazdów oraz projekt stacji preselekcyjnego ważenia pojazdów planowane w ramach realizacji inwestycji przebudowy ul. Grunwaldzkiej<sup>59</sup>. Przewidywany czas oddania punktu kontroli i wagi do użytku to sierpień 2020 r.

(akta kontroli str. 157, 161, 558-621)

Wojewódzki Inspektor wyjaśnił, że „(...) w związku z szacowanym wzrostem natężenia ruchu na ul. Grunwaldzkiej, która stanie się naturalną drogą wjazdową do miasta z budowanej drogi ekspresowej S5 (węzeł Białe Błota), WITD w Bydgoszczy uzgodnił z ZDMiKP w Bydgoszczy wagę preselekcyjną w ciągu ul. Grunwaldzkiej oraz zlokalizowany możliwie blisko niej punkt kontroli wagowych – tak aby zatrzymane do kontroli pojazdy przeciążone nie wjeżdżały do miasta.”

(akta kontroli str. 161)

Do przeprowadzania kontroli wagowych Inspektorzy WITD wykorzystywali m.in. cztery punkty do kontroli pojazdów, wagi przenośne do przeprowadzania kontroli pojazdów, wskazania<sup>60</sup> systemów preselekcji wagowej.

(akta kontroli str. 67-68, 197, 367-389)

Wojewódzki Inspektor wyjaśnił, że (...) Obecnie, z uwagi na znaczne odległości stanowisk wagowych od wag preselekcyjnych, w przypadku zleconych zadań związanych z ważeniem pojazdów na terenie miasta Bydgoszcz, inspektorzy rozpoczynają te działania od kontroli mobilnych, poruszając się pojazdem służbowym w okolicach stacji preselekcyjnego ważenia pojazdów. W przypadku zarejestrowania przez stację preselekcyjną pojazdu przeciążonego, zespół kontrolny ITD jest wówczas w stanie szybko dokonać jego zatrzymania do kontroli. Ponadto inspektorzy wykorzystują też motocykl służbowy ITD prowadzący działania mobilne – jednakże w takim dniu motocyklista jest wyłączony z dokumentowania czynności kontrolnych. Innym sposobem jest wykorzystanie 2-osobowej załogi w nieoznakowanym pojeździe uprzywilejowanym ITD, jednakże takie działania wymagają zaangażowania 4 inspektorów (2 w pojeździe służbowym na punkcie kontrolnym i 2 w pojeździe nieoznakowanym) (...). Zatem co do zasady działania prowadzone są przez jeden 2-osobowy zespół inspektorów ITD. (...)

(akta kontroli str. 15-17)

Inspektorat wykorzystywał dane z systemu preselekcji wagowej również do planowania działań kontrolnych ukierunkowanych na eliminowanie z ruchu drogowego przeciążonych pojazdów. Inspektorzy WITD dokonywali analizy wskazań systemu w zakresie natężenia ruchu i na tej podstawie planowano działania kontrolne.

(akta kontroli str. 15-17)

<sup>59</sup> W ramach projektu przebudowy ul. Grunwaldzkiej DK80 na odcinku od Węzła Zachodniego do granicy miasta Bydgoszczy. Długość fragmentu na odcinku od Węzła Zachodniego do granicy miasta wynosi 4,549 km. DK80 ma znaczenie kluczowe dla obsługi ruchu miasta Bydgoszczy. Prowadzi od drogi krajowej nr 10 w PawłóWKu (projektowany węzeł Pawłówek łączy S5 z S10-sieć TEN-T) koło Bydgoszczy do węzła autostradowego Lubicz (autostrada A1 znajduje się w transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T). Celem przebudowy jest lepsza dostępność drogowa do ośrodka miejskiego – Miasta Bydgoszczy oraz odciążenie miasta od ruchu drogowego.

<sup>60</sup> Inspektorzy WITD posiadali indywidualne dostępy do aplikacji (poprzez stronę internetową) operatora systemu informatycznego.

Inspektorzy ITD w związku z prowadzonymi kontrolami w zakresie nacisków osi i mas całkowitych pojazdów prowadzili czynności m.in. zatrzymania pojazdu do kontroli, ważenia i dokumentowania naruszeń<sup>61</sup>, postępowania administracyjnego w I instancji, postępowania odwoławczego po uchyleniu decyzji. WITD prowadził postępowania w związku ze złożonym wnioskiem o rozłożeniu kar na raty oraz postępowania egzekucyjne, w przypadku nie uiszczenia nałożonych kar w terminie.

W WITD utworzono dodatkowe stanowiska do obsługi administracyjnej prowadzonych czynności w sprawach ważeniowych m.in. w zakresie prowadzenia postępowań administracyjnych, przygotowaniem i wydawaniem decyzji administracyjnych.

(akta kontroli str. 363, 366-514, 967)

Wojewódzki Inspektor wyjaśnił, że (...) beneficjentami kar pieniężnych nakładanych decyzjami administracyjnymi (...) przez WITD z tytułu nienormatywności (...) są przede wszystkim zarządcy dróg (88% kwoty kary), jak i zarówno budżet państwa (12% kwoty kary). Zatem dopiero wyegzekwowanie całości nałożonej kary pieniężnej pozwala na jej podział pomiędzy ww. beneficjentów. (...) W WITD (...) kilka lat temu zatrudniono dodatkowe osoby do pracy w biurze, które zajmują się prowadzeniem postępowań wyjaśniających i przygotowaniem projektów decyzji administracyjnych. Wiązało się to z dużym obciążeniem budżetu jednostki (dodatkowe etaty), (...). (...) Utworzenie dodatkowych stanowisk do prowadzenia czynności w sprawach wagowych, pozwoliło na wymierne zwiększenie skuteczności działań WITD w Bydgoszczy w obszarze eliminowania z dróg publicznych pojazdów nienormatywnych, poprzez odciążenie inspektorów transportu drogowego od prowadzenia czynności administracyjnych i skupienie się przez nich na pracy kontrolnej na drogach województwa kujawsko-pomorskiego.

(akta kontroli str. 198, 966-970)

Kontrole wagowe były przeprowadzane przez Inspektorów WITD w zespołach dwuosobowych. Działania kontrolne planowano w systemie dwuzmianowym<sup>62</sup> i w ograniczonym zakresie w dni wolne od pracy. Nie planowano działań nocnych ukierunkowanych na kontrolę pojazdów przeciążonych na terenie miasta<sup>63</sup>.

(akta kontroli str. 18-44, 66-68)

Wojewódzki Inspektor wyjaśnił, że „(...) z uwagi na ograniczone zasoby kadrowe (...) co do zasady praca inspektorów planowana jest (...) w ograniczonym zakresie w dni ustawowo wolne od pracy, zazwyczaj w soboty – głównie z uwagi na zmniejszony ruch pojazdów ciężarowych (...). Ponieważ przez miasto Bydgoszcz nie przebiegają główne szlaki tranzytowe, ruch pojazdów ciężarowych w nocy jest ograniczony, (...). Ponadto obraz nocny z preselekcji wagowej daje tylko numer rejestracyjny, bez innych informacji charakterystycznych pojazdu, np. kolor kabiny lub naczepy itp., które zazwyczaj są niezbędne do podjęcia kontroli. (...) Działania kontrolne ukierunkowane na eliminowanie pojazdów nienormatywnych poruszających się w porze nocnej koncentrowane były na szlakach komunikacyjnych, na których ruch takich pojazdów był znaczny i rósł właśnie z uwagi na porę nocną (z uwagi na mniejszą w tym czasie aktywność służb kontrolnych). Działania takie prowadzone były głównie na autostradzie A1. (...)”

(akta kontroli str. 13-18)

<sup>61</sup> W postaci protokołu kontroli.

<sup>62</sup> W godzinach od 06:00 do 14:00 oraz od 14:00 do 22:00.

<sup>63</sup> W sytuacji zatrzymania przez Policję w dniu 11.10.2018 r. pojazdu nienormatywnego na terenie Bydgoszczy w porze nocnej, nastąpiło przekazanie tego pojazdu Inspektorom WITD.

WITD podejmował działania w związku z problemami występującymi w funkcjonowaniu systemu preselekcji w ciągu ulic Armii Krajowej, Jana Pawła II, Nowotoruńskiej<sup>64</sup>. Pismem skierowanym do Zarządu Dróg<sup>65</sup> wniesiono o przywrócenie funkcjonalności i kalibrację systemów do preselekcyjnego ważenia pojazdów. Problemy z funkcjonowaniem systemu zgłaszano również w korespondencji mailowej<sup>66</sup>.

(akta kontroli str. 53-66, 620-621)

WITD podejmował działania związane z powtarzającymi się problemami z zasilaniem wagi dynamicznej zlokalizowanej w ciągu ulicy Armii Krajowej, w tym wystąpił do Zarządu Dróg z pismem<sup>67</sup> o przywrócenie funkcjonalności wagi. Problemy z zasilaniem wagi zgłaszał również w korespondencji mailowej<sup>68</sup>.

(akta kontroli str. 45-52, 538-543)

Wojewódzki Inspektor zawarł 5.02.2016 r. z Zarządem Dróg porozumienie dotyczące wykorzystywania przez WITD wagi stacjonarnej do dynamicznego ważenia pojazdów ciężarowych przy alei Armii Krajowej. WITD został zobowiązany do wprowadzenia punktu kontroli do swoich planów kontroli i realizowania działań kontrolnych przy tej lokalizacji oraz nakazywania pojazdom przeciążonym przeładunek bezpośrednio przy miejscu ważenia – w celu ochrony dróg przed dalszym ich niszczeniem.

(akta kontroli str. 536-537)

W badanym okresie WITD zgłaszał Zarządowi Dróg potrzeby w zakresie modernizacji punktów kontroli. Pismem z 24.06.2019 r. wnioskowano o dostosowanie wnęki wagowej na stanowisku kontrolnym przy alei Jana Pawła II do dwóch nowych typów urządzeń ważących<sup>69</sup>. Zarząd Dróg zrealizował zgłoszoną potrzebę do dnia 12.11.2019 r., w dniu 2.12.2019 r. uzupełnił oznakowanie poziome zatoki. Pismem z 24.06.2019 r. WITD zgłosił potrzebę przygotowania równego i utwardzonego miejsca do ustawienia pojazdu służbowego ITD na wysokości wnęki na wagi na stanowisku kontroli mas i nacisków osi pojazdów przy ul. Nowotoruńskiej<sup>70</sup>. Zarząd Dróg zrealizował zgłoszoną potrzebę do 18.10.2019 r.

(akta kontroli str. 554-557)

Wojewódzki Inspektor wyjaśnił, że „(...) WITD w Bydgoszczy planuje wystąpienie do ZDMiKP (...) z wnioskiem (...) o przystosowanie stanowiska wagowego przy ul. Szubińskiej do wag dynamicznych (jak stanowisko uniwersalne) (...) w grudniu br. lub w styczniu 2020 r. WITD (...) czekał z tym wnioskiem na zakończenie modernizacji wagi przy Al. Jana Pawła II, (...). W chwili obecnej stanowisko przy ul. Szubińskiej umożliwi prowadzenie kontroli wagowych wyłącznie przy użyciu wag statycznych (...). Ponieważ całkowita szerokość stanowiska wynosi ponad 8 m, istnieje techniczna możliwość wykonania różnych głębokości wnęki wagowej i tym samym dostosowanie je równocześnie do możliwości użycia wag dynamicznych.

(akta kontroli str. 157-165)

---

<sup>64</sup> WITD w swoim piśmie skierowanym do Zarządu Dróg wskazywał m.in., że system w ciągu alei Armii Krajowej nie generował alarmów dla pojazdów faktycznie przejeżdżających przez listwy pomiarowe – pojazdów posiadających przekroczenia dopuszczalnych nacisków, system w ciągu ulicy Nowotoruńskiej wskazywał nierealne przekroczenia poszczególnych osi pojazdów oraz masy rzeczywistej, system przy ul. Jana Pawła nie rozpoznawał tablic rejestracyjnych

<sup>65</sup> Pismo z dnia 04.01.2018 r.

<sup>66</sup> Z dnia 03.01.2018 r., 16.10.2018 r., 04.01.2019 r.,

<sup>67</sup> Z 4.09.2019 r.

<sup>68</sup> Z 8.01.2018 r., 22.02.2018 r., 12.03.2018 r., 7.05.2018 r.

<sup>69</sup> Tj. wag przenośnych do pomiarów statycznych, wag przenośnych do pomiarów dynamicznych.

<sup>70</sup> Potrzeba została zgłoszona w związku z pozyskaniem i użytkowaniem dwóch nowych typów urządzeń ważących pozyskanych i stosowanych przez WITD tj. wag przenośnych do pomiarów statycznych, wag przenośnych do pomiarów dynamicznych.



W badanym okresie WITD nie prowadził wspólnych działań kontrolnych w zakresie mas i nacisków osi pojazdów z Zarządem Dróg na obszarze administracyjnym miasta Bydgoszcz. Inspektorat podejmował, w związku z wnioskami Zarządu<sup>71</sup>, doraźne działania kontrolne na obszarze miasta wskutek których nie ujawniono ruchu przeciążonych pojazdów<sup>72</sup>. Inspektorzy WITD prowadzili na terenie Bydgoszczy wspólne kontrole ważeńiowe<sup>73</sup> z Policją<sup>74</sup>.

(akta kontroli str. 17, 19-44, 157-178)

W sierpniu 2018 r. Inspektorat był gospodarzem organizowanych z GITD<sup>75</sup> międzynarodowych<sup>76</sup> warsztatów dla służb kontrolnych. Tematem wiodącym spotkania było ważenie pojazdów w ruchu. W ramach warsztatów przeprowadzono działania kontrolne ukierunkowane na eliminowanie z ruchu drogowego pojazdów nienormatywnych<sup>77</sup>. W marcu 2019 r. Inspektorzy WITD przeprowadzili podobne działania kontrolne, w wyniku których na 31 skontrolowanych pojazdów ciężarowych<sup>78</sup> 30 było przeciążonych.

(akta kontroli str. 186-188, 640-662)

Oględziny czynności kontrolnych przeprowadzonych przez Inspektorów WITD<sup>79</sup> w dniu 10.12.2019 r. w zakresie kontroli masy, nacisków osi oraz wymiarów pojazdów wykazały, że w wyniku przeprowadzonych siedmiu kontroli ważeńiowych pojazdów ciężarowych o dmc do 3,5 t<sup>80</sup>, stwierdzono przekroczenie dmc od 0,4t do 2,5 t. Inspektorzy WITD wystawili mandaty karne na łączną wysokość 600 zł.

(akta kontroli str. 801-864)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

W 2019 r. Inspektorat odstąpił od kontroli ważeńiowych pojazdów ciężarowych o dmc powyżej 3,5 tony na terenie miasta, w tym przekraczających również nacisk 11,5 t na pojedynczą oś. W 2019 r. WITD wydała dla całego województwa 196 decyzji administracyjnych na podstawie przepisów PRD i UTD dla pojazdów przeciążonych, z czego trzy decyzje dotyczyły pojazdów przeciążonych poruszających się w Bydgoszczy, co stanowiło 0,02 % wszystkich decyzji.

(akta kontroli str. 356-365, 982-1035)

<sup>71</sup> Pismem z dnia 30.09.2018 r., w którym Zarząd zwrócił się z prośbą o przeprowadzanie kontroli ruchu drogowego w zakresie sprawdzania mas przejeżdżających pojazdów i nakładanie kar na ul. Witebskiej; pismem z dnia 2.02.2017 r., w którym Zarząd zwrócił się z prośbą o przeprowadzanie w miarę możliwości cyklicznych kontroli pojazdów przekraczających dopuszczalne masy w rejonie ulic J. Bronikowskiego – Mińska; pismem Prezydenta Miasta z dnia 26.07.2018 r., w którym Prezydent Miasta zwrócił się z prośbą o przeprowadzanie częstych kontroli ruchu drogowego, szczególnie na drogach gminnych na osiedlu Blonie (w szczególności na ul. Stawowej i Schulza).

<sup>72</sup> W tym w dwóch przypadkach podczas działań kontrolnych przy ul. Witebskiej stwierdzono złamanie zakazu wjazdu dla pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej powyżej 15 t.

<sup>73</sup> W tym w maju w dniach 6, 7, 8, 9, 10, 14 i 15 maja 2018 r., w tym w lutym 2018 r. w dniach 1, 2, 5, 6, 14 lutego, w marcu 2019 r. w dniach 21, 22, 29 marca.

<sup>74</sup> W tym z Komendą Miejską Policji w Bydgoszczy.

<sup>75</sup> Pod patronatem międzynarodowej organizacji zrzeszającej służby kontrolne transportu drogowego państw europejskich - Euro Controle Route.

<sup>76</sup> W warsztatach uczestniczyli inspektorzy ITD ze wszystkich 16 województw oraz kontrolerzy ze Szwajcarii, Wielkiej Brytanii, Francji, Niemiec, Holandii, Luksemburga, Czech i Bułgarii.

<sup>77</sup> Z wykorzystaniem stacji preselekcyjnego ważenia pojazdów oraz stacjonarnej wagi do pomiarów dynamicznych.

<sup>78</sup> O dmc do 3,5 t.

<sup>79</sup> Czynności kontrolne były wykonane przez Inspektorów WITD na punkcie kontrolnym zlokalizowanym przy alei Jana Pawła II (jezdni wyjazdowej) z wykorzystaniem systemu preselekcji wagowej zlokalizowanej na jezdni wyjazdowej. Po dokonaniu weryfikacji parametrów Inspektorzy WITD podejmowali decyzje o ewentualnym zatrzymaniu danego pojazdu (z uwagi na nikłe przekroczenia mieszczące się w granicach błędów wagi preselekcyjnej lub wag przenośnych nie wszystkie pojazdy były zatrzymywane). Pojazd wstępnie wytypowany do kontroli był lokalizowany przez inspektora WITD w nieoznakowanym samochodzie i na najbliższym skrzyżowaniu kierowany do punktu ważenia.

<sup>80</sup> Pięć pojazdów posiadało dmc 3500, dwa 3490 dmc.

Wojewódzki Inspektor wyjaśnił, że „(...) W całym 2018 r. i do połowy 2019 r. w jednostce bydgoskiej zatrudnionych było jedynie 4 inspektorów realizujących działania kontrolne (...), a od drugiej połowy 2019 r. zatrudnienie wynosi 5 inspektorów – co również jest dalece niewystarczające. (...) W 2019 r. wystąpiły niezależne od WITD w Bydgoszczy czynniki poważnie ograniczające działania kontrolne w zakresie ważenia pojazdów. Jednym z takich głównych czynników było kilkunastomiesięczne opóźnienie w zakończeniu budowy Trasy Uniwersyteckiej (...) Powyższe spowodowało, że na miejskim odcinku drogi krajowej nr 5 (...) występowały bardzo poważne utrudnienia, co spowodowało omijanie przez pojazdy ciężarowe tego odcinka. Kolejnym czynnikiem były występujące przerwy w funkcjonalności wag preselekcyjnych oraz niedokładności ich wskazań (...) Kolejnym czynnikiem była przedłużająca się awaria zasilania elektrycznego na wadze stacjonarnej przy Al. Armii Krajowej w Bydgoszczy, na której inspektorzy WITD w Bydgoszczy prowadzili wcześniej najwięcej działań kontrolnych – z uwagi na niemal całkowicie zautomatyzowany proces ważenia pojazdów. (...) waga w chwili obecnej nie posiada ważnej legalizacji i tym samym nie może być wykorzystana (...) . Następnym takim czynnikiem była konieczność zaniechania działań kontrolnych na stanowisku położonym w ciągu Al. Jana Pawła II, z uwagi na jego modernizację. (...) Stanowisko było wyłączone z użytkowania od początku października do początku grudnia br. Bardzo ważnym czynnikiem poważnie ograniczającym kontrole wagowe na terenie miasta (...) był wyrok TSUE z dnia 21 marca 2019 r. (...) dotyczący niewdrożenia (...) postanowień Dyrektywy Rady nr 96/53/WE w zakresie udostępnienia sieci dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej 11,5 t. Pomimo wydanego w marcu br. wyroku nakazującego wprowadzenie na wszystkich drogach publicznych w Polsce dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej 11,5 t, art. 41 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych nadal (do dnia dzisiejszego) różnicuje drogi – w zależności od ich kategorii – jako drogi 8-, 10- oraz 11,5-tonowe. Dokonując kontroli na drogach o nacisku pojedynczej osi napędowej 8 t lub 10 t i sankcjonując przekroczenia tych parametrów karami administracyjnym znacznie wyższymi niż względem wartości 11,5 t, organ kontroli, po pierwsze, w uzasadnieniu prawnym decyzji zobowiązany był podać podstawę prawną (wspomniany art., 41 ustawy o drogach publicznych), która pozostaje w sprzeczności z wyrokiem TSUE, a po drugie, narażał się z jednej strony na zarzut niestosowania wyroku TSUE (który ma skutek bezpośredni), a z drugiej strony na ewentualną odpowiedzialność odszkodowawczą, w przypadku złożenia przez ukarane w ten sposób podmioty skarg do sądów. Powyższy stan spowodował wstrzymanie kontroli wagowych pojazdów na drogach 8 i 10 tonowych, a takich nie tylko na obszarze Bydgoszczy, ale także całego kraju, jest przeważająca większość. WITD w Bydgoszczy wstrzymał zatem kontrole wagowe na drogach 8 i 10 tonowych do czasu uzyskania jednoznacznego stanowiska sądów administracyjnych (które od wielu miesięcy zawieszały postępowania w sprawach będących następstwem kontroli wagowych ITD w oczekiwaniu na rzeczony wyrok TSUE) oraz zmiany treści art. 41 ustawy o drogach publicznych lub przedstawienia stanowiska Ministerstwa Infrastruktury. Takie stanowisko zostało przedstawione dopiero we wrześniu br. Z powyższych względów nastąpił wyraźny spadek ilości wydanych decyzji administracyjnych z tytułu nienormatywności pojazdów zatrzymanych do kontroli na drogach publicznych położonych w obszarze administracyjnym miasta Bydgoszcz. Do tego czasu WITD w Bydgoszczy, mając na względzie konieczność realizacji ustawowych zadań, przełożył ciężar kontroli wagowych na autostradę A1, którą poruszają się pojazdy nienormatywne w zakresie mas całkowitych, który to parametr nie był przedmiotem rozważań prowadzonych przez TSUE (...) prowadząc intensywne działania kontrolne, także w godzinach nocnych. Również realizowana w latach

2018-2019 budowa drogi ekspresowej S5, skutkująca poruszeniem się przeładowanych pojazdów przewożących materiały sypkie okolicznymi drogami lokalnymi, wymagała przełożenia przez WITD w Bydgoszczy ciężaru kontroli wagowych na drogi dojazdowe do budowanej drogi ekspresowej S5. (...) Z tych samych względów, WITD w 2019 r. nałożył mniej mandatów karnych na kierowców przeładowanych samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t.

(akta kontroli str. 157-161)

#### OCENA CZĄSTKOWA

Zadania zlecane Inspektoratowi przez GITD nie uwzględniały kontroli na terenie miast na prawach powiatu, znajdujących się w obszarze działania Inspektoratu. Inspektorat nie prowadził kontroli wagowych pojazdów na terenie miasta w sposób ciągły, umożliwiając realną ochronę miejskiej infrastruktury drogowej przed skutkami ruchu pojazdów przeciążonych. Wpływ na realizację tych zadań miał m.in. stan zatrudnienia Inspektoratu, który powodował, iż działania Inspektoratu na terenie miasta miały jedynie charakter akcyjny. Ponadto wpływ miała niespójność obowiązujących przepisów w zakresie dopuszczalnych nacisków na pojedynczą oś z orzeczeniem TSUE z marca 2019 r. W 2019 r. Inspektorat wydał jedynie trzy decyzje wynikające z przeprowadzonych na terenie miasta kontroli ważeńiowych pojazdów o dmc większej niż 3,5 t. Spowodowało to m.in. drastyczny spadek wyegzekwowanych i przekazanych zarządcy dróg środków z tytułu naliczonych kar. Wojewódzki Inspektor, z własnej inicjatywy jako członek Kujawsko-Pomorskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, zaproponował przeprowadzenie po 160 kontroli wagowych pojazdów na terenie Bydgoszczy w latach 2018-2019. Zaplanowana liczba kontroli została zrealizowana w 2018 r., natomiast w 2019 r. zrealizowano 89 kontroli.

## IV. Uwagi i wnioski

#### Wnioski pokontrolne

Najwyższa Izba Kontroli wnosi o podjęcie działań zapewniających prowadzenie przez WITD kontroli pojazdów na terenie Bydgoszczy o dmc powyżej 3,5 tony, w zakresie masy, nacisków na oś oraz wymiarów.

#### Uwagi

Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag.

## 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 Szczecinie. 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 30 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

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

Szczecin, 21 lutego 2020 r.

Kontrolerzy  
Leszek Chwat  
Doradca techniczny

.....  
*podpis*

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Szczecinie  
Dyrektor

.....  
*podpis*

Ewelina Czerepska  
Specjalista kontroli państwowej

.....  
*podpis*