

SM-KO.1710.4.1013



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Lublinie

KANCELARIA OGÓLNA
Straży Miejskiej Miasta Lublin

05-12-2013

WYKONANO

L.dz. 4207/13 /791

6. 12. 2013
KOMISJA
Straży Miejskiej Miasta Lublin
Jacek Kucharek
LLU-4113-01-02/2013

D/13/508

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Lublinie

ul. Okopowa 7, 20-022 Lublin

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

llu@nik.gov.pl

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

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli

D/13/508 – Prawidłowość realizacji zadań przez straże miejskie (gminne) w zakresie wykorzystywania urządzeń ujawniających i zapisujących za pomocą technik utrwalania obrazów naruszenia przepisów ruchu drogowego.

Jednostka
przeprowadzająca
kontrolę

Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Lublinie.

Kontroler

Szczepan Olejnik, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 87536 z dnia 21 października 2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 1-2)

Jednostka
kontrolowana

Straż Miejska Miasta Lublin¹, 20-117 Lublin, ul. Podwale 3a.

Kierownik jednostki
kontrolowanej

Jacek Kucharczyk – Komendant Straży Miejskiej Miasta Lublin².

(dowód: akta kontroli str. 3)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie³ wykonywanie przez Straż Miejską zadań związanych z przeprowadzaniem kontroli prędkości z wykorzystaniem urządzenia samoczynnie ujawniającego i rejestrującego naruszenia przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami, w latach 2012-2013 (do czasu zakończenia kontroli).

Uzasadnienie
oceny ogólnej

Ocenę powyższą uzasadnia:

- wykorzystywanie do pomiarów prędkości urządzenia posiadającego zatwierdzony typ oraz aktualne świadectwo legalizacji;
- wykorzystywanie masztów do prowadzenia kontroli prędkości przy pomocy fotoradaru, których lokalizacja była uzasadniona bezpieczeństwem ruchu drogowego;
- rzetelne wytypowanie odcinków dróg do prowadzenia kontroli ruchu drogowego za pomocą mobilnego fotoradaru i zadbanie o ich prawidłowe oznakowanie,
- prowadzenie kontroli ruchu drogowego za pomocą mobilnego fotoradaru w czasie i miejscu uzgodnionym z Komendantem Miejskim Policji w Lublinie,
- pozyskiwanie w ramach współpracy z Policją informacji o zdarzeniach w ruchu drogowym na terenie Lublina oraz ich wykorzystywanie do typowania miejsc prowadzenia kontroli ruchu drogowego.

¹ Dalej zwana także Strażą Miejską

² Od 1.09.2012 r., a w okresie do 31.08.2013 r. od 17.08.2013 r. wykonywanie obowiązków na stanowisku Komendanta powierzono zostało Edwardowi Ciosowi, natomiast od 15.01.2003 r. do 16.08.2012 r. funkcję Komendanta pełnił Waldemar Wieprzowski.

³ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Lokalizacja, sposób oznakowania i dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące.

1. Lokalizacja stacjonarnego urządzenia rejestrującego.

Opis stanu
faktycznego

Straż Miejska Miasta Lublin w dniu 16 stycznia 2012 r. otrzymała w użytkowanie od Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie 18 masztów (umożliwiających zamontowanie urządzeń rejestrujących – fotoradarów) ustawionych na terenie miasta Lublina. Kontrole ruchu drogowego z wykorzystaniem jednego z nich (z uwagi na posiadanie jednego fotoradaru) prowadziła w okresie od 19 stycznia 2012 r. do 21 października 2013 r.⁴

(dowód: akta kontroli str.23, 51-67, 70, 116-121)

Maszty te, zostały zainstalowane w pasach drogowych ulic Lublina w 2008 r. z inicjatywy Policji i w miejscach przez nią wskazanych, po uzyskaniu pozytywnej opinii Zespołu ds. Organizacji Ruchu Drogowego⁵. Lokalizację masztów wybrano na podstawie wykonywanych przez Wydział Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Lublinie wyników analiz bezpieczeństwa obejmujących zdarzenia o najcięższej kategorii, spowodowanych nadmierną prędkością pojazdów w nich uczestniczących z okresu trzech poprzedzających lat.

(dowód: akta kontroli str. 148)

Straż Miejska przed rozpoczęciem prowadzenia kontroli ruchu drogowego, z wykorzystaniem stacjonarnego fotoradaru, uzyskała pozytywną opinię Komendanta Miejskiego Policji w Lublinie co do zasadności lokalizacji poszczególnych masztów. Analiza zdarzeń drogowych zaistniałych na obszarze miasta Lublin w opinii Komendanta Miejskiego Policji uzasadniała prowadzenie kontroli prędkości pojazdów na wskazanych przez Straż Miejską ulicach, z uwagi na występujące tam zdarzenia drogowe spowodowane niedostosowaniem prędkości przez kierujących pojazdami. Z przekazanego wraz z opinią zestawienia zdarzeń na opiniowanych ulicach, wynika, że miały tam miejsce kolizje oraz wypadki ze skutkiem śmiertelnym.

(dowód: akta kontroli str. 197)

Zgodnie z § 10 ust 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (dalej MTBiGM) z dnia 14 marca 2013 r. w sprawie warunków lokalizacji, sposobu oznakowania i dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące⁶ dla przyjętych w użytkowanie masztów sporządzono w terminie do 31 maja 2013 r. analizę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego⁷, informację o miejscu lokalizacji masztów⁸ oraz uzyskano w tym zakresie opinię Lubelskiego Komendanta Wojewódzkiego Policji (dalej LWKP).

LWKP potwierdził zasadność dotychczasowej lokalizacji masztów w oparciu o przeprowadzone analizy wynikające z zapisów zawartych w Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji oraz w oparciu o szczegółową analizę bezpieczeństwa ruchu

⁴ Pismem z dnia 18 października 2013 r. Komendant Straży Miejskiej Miasta Lublin poinformował Dyrektora Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie o zaprzestaniu użytkowania fotomasztów zainstalowanych w pasach drogowych celem podjęcia czynności zmierzających do wyłączenia zasilania masztów sieciowych, a w dalszej kolejności ich demontażu. Następne kontrole ruchu drogowego poczyniły od 28 października 2013 r. Straż Miejska prowadziła na oznakowanych odcinkach dróg, za pomocą przenośnego fotoradaru.

⁵ Powołanego w Urzędzie Miasta Lublin.

⁶ Dz. U. z 2013 r. poz. 366.

⁷ Analiza obejmowała informacje z lat 2010-2012 dotyczące liczby zdarzeń drogowych (wypadki, kolizje) z ulic na których zlokalizowane były maszty. Informacje te dotyczyły zdarzeń drogowych z podziałem na: spowodowane niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu, z przyczyn innych niż prędkość, przyczyny nieustalone, liczbę osób rannych, liczbę osób zabitych

⁸ Informacja o miejscu lokalizacji masztów obejmowała dane takie jak: kategorię drogi, klasę techniczną drogi, dopuszczalną prędkość na drodze, wykaz obiektów użyteczności publicznej znajdujących się w odległości do 500 m od miejsca lokalizacji masztów/stacjonarnych urządzeń rejestrujących. Informacja o miejscu lokalizacji masztów nie obejmowała danych dotyczących średniego natężenia ruchu dobowego z uwagi nie prowadzeniem pomiarów w tym zakresie⁹.

drogowego na ulicach Lublina sporządzoną przez Wydział Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Lublinie.

(dowód: akta kontroli str.122-131, 198-257)

Straż Miejska przed przejęciem masztów i rozpoczęciem prowadzenia kontroli z ich wykorzystaniem (styczeń 2012 r.) uzyskała od Komendanta Miejskiego Policji w Lublinie potwierdzenie zasadności lokalizacji poszczególnych masztów. Ponadto, Straż Miejska otrzymywała od Wydziału Ruchu Drogowego KMP w Lublinie analizy bezpieczeństwa w ruchu drogowym w oparciu, o które typowała miejsca kontroli ruchu drogowego.

(dowód: akta kontroli str.148,190-197)

2 - 5. Zgodnie z przepisami ww. rozporządzenia w sprawie warunków lokalizacji, sposobu oznakowania i dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące:

- maszty zlokalizowane były na drogach krajowych (4 maszty), wojewódzkich (6 masztów) oraz powiatowych (8 masztów) w obszarze zabudowanym w odległości nie mniejszej niż 500 m od innego stacjonarnego urządzenia rejestrującego na tej drodze (§ 2 ust 2 pkt 1), oraz na odcinkach dróg, na których obowiązuje stała prędkość dopuszczalna i ich długość nie przekracza 10 km (§ 3 ust. 1 pkt 1),
- maszty poprzedzone były każdorazowo znakiem drogowym D-51,
- obudowy stacjonarnych urządzeń rejestrujących/ głowice masztów oklejone były żółtą odblaskową folią (§ 5). Obudowy były zabezpieczone przed dostępem osób nieuprawnionych zamkiem na klucz. Do każdej głowicy masztu był osobny klucz. Urządzenie rejestrujące (fotoradar który przenoszono i montowano w obudowach poszczególnych masztów), umieszczone jest w obudowie, po której zdjęciu widoczne są cechy zabezpieczające w miejscach wskazanych w świadectwie legalizacji.

(dowód: akta kontroli str. 24, 26-27, 128, 289-290)

6 – 10, 12. Straż Miejska prowadząc kontrolę ruchu drogowego przy pomocy fotoradaru respektowała przepisy rozporządzenia MTBiGM z 14 marca 2013 r. tj.:

- fotoradar w czasie jego pracy zapisywał naruszenia dopuszczalnej prędkości o ustaloną w urządzeniu wartość postępującą (próg) co 1 km/h (urządzenie posiada wartość działki elementarnej - 1 km/h),
- urządzenie rejestrujące dokonujące pomiaru prędkości nie zapisywało za pomocą technik utrwalania obrazów naruszeń polegających na przekroczeniu przez kierującego pojazdami dopuszczalnej prędkości mniejszej, niż ustawiona w urządzeniu wartość progowa wykonania zdjęcia ustawiona przez operatora urządzenia,
- celem uzyskania rejestracji przekroczeń prędkości za pomocą fotoradaru, urządzenie to umożliwiało ustawienie/wprowadzanie wartości dopuszczalnej prędkości i prędkości wyzwających zdjęcie. W tym celu programowano i wprowadzano wartości zgodne z przepisami o ruchu drogowym dla nadzorowanego odcinka drogi.

(dowód: akta kontroli str. 291-294)

W zakresie korzystania przez Straż Miejską z możliwości fotoradaru ustawiania prędkości, której przekroczenie spowoduje wykonanie zdjęcia Komendant Straży Miejskiej wyjaśnił, że „Urządzenie rejestrujące było programowane zgodnie z warunkami określonymi w §7 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 17 czerwca 2011 r. w sprawie warunków lokalizacji, sposobu oznakowania i dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące (Dz. U. 11.133.770) oraz §6

Rozporządzenia MTBiGM z dnia 14 marca 2013 r. – nie rejestrowano naruszeń polegających na przekroczeniu przez kierujących pojazdami dopuszczalnej prędkości o 10 lub mniej km/h. W urządzeniu pracującym w trybie automatycznym włączano opcję „teren zabudowany”, która dostosowywała zakresy pomiarowe w zależności od pory dnia (w godz. 23:00 do 5:00 na terenie zabudowanym prędkość dopuszczalna jest wyższa).

(dowód: akta kontroli str.288)

Fotoradar umieszczany na masztach, jak również używany w wersji mobilnej używany/ustawiany był tak, aby pomiar prędkości nie dotyczył miejsca znajdującego się przed znakiem D-51 (§ 4 rozporządzenia). Używany w wersji mobilnej ustawiany był w widocznym miejscu drogi, w sposób niepowodujący dodatkowego utrudnienia w ruchu innym jego uczestnikom (§ 8 pkt 1 rozporządzenia). Zarówno maszty, jak i fotoradar w wersji mobilnej umieszczone były przy drogach, przy których nie było innych urządzeń rejestrujących dokonujących pomiaru w tym samym kierunku.

(dowód: akta kontroli str. 24, 26-27114-115)

Umieszczenie znaków i sygnałów drogowych nie powodowało ukrycia stacjonarnych urządzeń rejestrujących/masztów. Maszty poprzedzone były znakiem drogowym D-51. Głowice masztów znajdujące się na ulicy, na której wyznaczono i oznaczono odcinki drogi do kontroli ruchu drogowego za pomocą przenośnego fotoradaru, zostały szczelnie oklejone czarną folią.

(dowód: akta kontroli str. 24)

Pierwszego uzgodnienia miejsca i czasu prowadzenia kontroli ruchu za pomocą przenośnego fotoradaru dokonano 25.10.2013 r. Komendant Miejski Policji w Lublinie uzgodnił Plan lokalizacji fotoradaru w okresie od 28 do 31 października 2013 r. Plan określał dni, godziny i miejsce w którym miała być prowadzona kontrola prędkości za pomocą mobilnego fotoradaru. Zgodnie z planem lokalizacji fotoradarów, kontrola prędkości przeprowadzana była na ulicach, na których zamontowano oznakowanie dla odcinków dróg wyznaczonych do prowadzenia kontroli prędkości za pomocą mobilnego fotoradaru.

(dowód: akta kontroli str.68-69)

Zastępca Komendanta Miejskiego Policji w Lublinie poinformował NIK, że przedstawione przez Straż Miejską do uzgodnienia miejsca kontroli ruchu drogowego za pomocą mobilnego fotoradaru zgodne były z zaopiniowanymi wcześniej miejscami dokonywania kontroli. Dodał, że analiza stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego prowadzona przez Policję wskazuje, że taka kontrola jest uzasadniona w godzinach od 7.00 do 23.00. W związku z powyższym przedstawiony do uzgodnienia czas i miejsce prowadzenia przez Straż Miejską kontroli ruchu drogowego był zasadny.

(dowód: akta kontroli str.148-149)

Strażnicy miejscy wykonujący kontrolę ruchu drogowego posiadali upoważnienia do wykonywania kontroli ruchu drogowego wydane przez Komendanta Miejskiego Policji. Łącznie 13 strażników miejskich otrzymało zaświadczenie o ukończeniu szkolenia „Praktyczna obsługa radarowego systemu kontroli prędkości pojazdów Fotorapid CM”. Pracownicy Ci posiadali upoważnienia do wykonywania kontroli ruchu drogowego wydane przez Komendanta Miejskiego Policji w Lublinie (upoważnienia wydane w styczniu 2009 r. oraz 2013 r.). Pracownicy, którzy posiadali upoważnienie do dokonywania kontroli ruchu drogowego przeszli szkolenia z zakresu kontroli i przepisów ruchu drogowego, prowadzone przez pracownika Policji.

(dowód: akta kontroli str. 28-49)

II. Urządzenia pomiarowe prędkości.

Straż Miejska Miasta Lublin w kontrolowanym okresie posiadała jedno

urządzenie (fotoradar) do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym. Urządzenie to zostało nabyte umową z dnia 30 listopada 2011 r. po przeprowadzeniu postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, w trybie przetargu nieograniczonego określonego w ustawie z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych⁹.

Urządzenie posiadało zatwierdzenie typu wydane przez Prezesa Głównego Urzędu Miar – Decyzja Nr ZT 1515/2008¹⁰ z 2008.12.19 zatwierdzająca typ PLT 08149 przyrządów do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym¹¹. Decyzja ta ważna jest przez okres 10 lat od dnia wydania.

Wraz z urządzeniem zamawiający otrzymał Świadectwo legalizacji pierwotnej. W świadectwie wskazany jest nr fabryczny urządzenia (064), rok produkcji (2011) oraz wytwórca. Legalizacja zgodnie z tym dokumentem ważna była do 31 grudnia 2012 r. Świadectwa legalizacji ponownej dotyczące urządzenia wydane zostały w dniu 18 grudnia 2012 r. z datą ważności do dnia 31 grudnia 2013 r. oraz 18 września 2013 r. z datą ważności do 30 września 2014 r.

(dowód: akta kontroli str. 4, 8-17)

W okresie użytkowania przez Straż Miejską Miasta Lublin fotomasztów wystąpił jeden przypadek uszkodzenia masztu w wyniku kolizji drogowej. Zdarzenie miało miejsce w kwietniu 2013 r. na ul. Turystycznej w Lublinie. Kierujący samochodem wpadł w poślizg i uderzył w maszt powodując jego uszkodzenie. W tym czasie urządzenie pomiarowe nie było w tym maszcie zainstalowane. Czynności wyjaśniające były prowadzone przez Policję nie dały podstaw do skierowania wniosku o ukaranie sprawcy do Sądu Rejonowego.

(dowód: akta kontroli str. 295)

W zakresie oceny wpływu prowadzonych kontroli ruchu drogowego przy pomocy fotoradaru umieszczanego w stacjonarnych masztach na bezpieczeństwo Komendant Straży miejskiej wyjaśnił, że *w tym zakresie Straż Miejska korzystała z analiz bezpieczeństwa opracowywanych przez Policję. Na wniosek Straży Miejskiej, na zasadzie porozumienia z Komendantem Miejskim Policji w Lublinie policja przekazywała w systemie kwartalnym opracowywane we własnym zakresie analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ocena wpływu różnych czynników, w tym faktu przeprowadzania z wykorzystaniem stacjonarnych masztów kontroli ruchu drogowego na poziom bezpieczeństwa znajduje się w wyłącznych kompetencjach Policji. Tylko Policja ma bowiem dostęp do pełnej informacji o rodzajach i stopniach występujących w konkretnych rejonach zagrożeń, w tym tych występujących w ruchu drogowym.*

Straż Miejska Miasta Lublin (...) na zasadzie porozumienia z Komendantem Miejskim Policji w Lublinie otrzymywała regularnie (w cyklu kwartalnym) opracowane przez Policję analizy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Były one wykorzystywane przy podejmowaniu decyzji dotyczących lokalizacji urządzenia pomiarowego w konkretnych masztach.

(dowód: akta kontroli str. 295)

Wiosną 2013 Straż Miejska Miasta Lublin rozpoczęła przygotowania do rezygnacji z pomiarów stacjonarnych z wykorzystaniem fotomasztów na rzecz pomiarów w wersji mobilnej. Strażnicy odpowiedzialni za utrzymanie kontaktów z Radami Dzielnic przeprowadzili konsultacje z ich przedstawicielami i zebrali od nich propozycje miejsc, w których wskazane byłyby kontrole prędkości. Propozycje te zostały przekazane do zaopiniowania przez Policję (Policja opiniowała łącznie 32 propozycje ulic, na których zamierzano prowadzić kontrole ruchu drogowego,

⁹ Dz. U. z 2013 r., poz. 907.

¹⁰ Decyzja a zmieniona decyzją Prezesa Głównego Urzędu Miar Nr 4/2009 z 30.04.2009 r. Zmiany dotyczyły charakterystyki typu.

¹¹ Przyrządów radarowych o nazwie Fotorapid CM, produkowanych przez Zakład Urządzeń Radiolokacyjnych „ZURAD” Sp. z o.o.

z uwzględnieniem liczby zdarzeń, liczby wypadków, zabitych, rannych, kolizji, pieszych). Straż Miejska po konsultacji wniosków i ostatecznej analizie stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego dokonanej na przestrzeni trzech lat (obejmującej również lokalizację obiektów użyteczności publicznej takich jak szkoły przedszkola, sklepy czy skupiska zakładów usługowych) wybrała 15 ulic jako najbardziej zagrożonych zdarzeniami drogowymi powodowanymi przez kierowców jadących z nadmierną prędkością, które odpowiednio oznakowano.

(dowód: akta kontroli str.101-110, 117, 258-268)

Pismem z dnia 18 października 2013 r. Komendant Straży Miejskiej Miasta Lublin poinformował Dyrektora Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie, o zaprzestaniu użytkowania fotomasztów zainstalowanych w pasach drogowych. Zaznaczył, że o powyższym informuje celem podjęcia czynności zmierzających do wyłączenia zasilania masztów sieciowych oraz w dalszej kolejności, demontażu masztów przekazanych Straży Miejskiej do użytkowania porozumieniem z dnia 3 kwietnia 2013 r. w sprawie udostępnienia masztów do fotoradarów na terenie Miasta Lublin. Ostatnie kontrole z wykorzystaniem masztów do fotoradaru przeprowadzono 21.10.2013 r.

(dowód: akta kontroli str.67, 70)

III. W zakresie postępowań mandatowych przeprowadzonych przez Straż Miejską w okresie objętym kontrolą ustalono, że:

- w 2012 r. wystawiono 19.927 szt. mandatów karnych ogółem na kwotę 2.666.660 zł, w tym w związku z prowadzeniem kontroli ruchu drogowego za pomocą fotoradaru 7.481 szt. na łączną kwotę 1354.000 zł (6.123 szt. na kwotę 923.125 zł za przekroczenie prędkości i 1.358 szt. na kwotę 430.875 zł za niewskazanie kierującego pojazdem). Skierowano 280 wniosków do sądu o ukaranie za niewskazanie kierującego i 105 wniosków za przekroczenie prędkości,

- w 2013 r. (do końca września) w związku z prowadzeniem kontroli ruchu drogowego za pomocą fotoradaru wystawiono 2.388 szt. mandatów karnych za przekroczenie prędkości na kwotę 301.400 zł i 553 szt. na kwotę 169.550 za niewskazanie kierującego pojazdem (art. 96 § 3 Kodeksu wykroczeń). Skierowano 985 wniosków do sądu o ukaranie za niewskazanie kierującego i 314 wniosków o ukaranie za przekroczenie prędkości.

(dowód: akta kontroli str.288, 302)

W sprawozdaniu z działalności Straży Miejskiej Miasta Lublin za 2012 r. podano, że w związku z kontrolą ruchu drogowego prowadzoną z wykorzystaniem fotoradaru wystawiono 7.723 szt. mandatów na kwotę 1.397.300 zł.

(dowód: akta kontroli str. 270-271)

Komendant Straży Miejskiej wyjaśnił, że różnica pomiędzy danymi dotyczącymi wystawionych mandatów w 2012 r. z danymi wykazanymi w sprawozdaniu rocznym z działalności Straży Miejskiej (zarówno co do liczby jak i kwoty zł) mogła powstać w wyniku błędu przy sporządzaniu sprawozdania rocznego. Było ono sporządzane pod koniec stycznia 2013 r. na podstawie danych przekazanych przez Naczelnika Wydziału Nadzoru nad Ruchem Drogowym. Dane przekazane przez Naczelnika pochodzą z 17 stycznia 2013 r. i zostały wygenerowane z systemu na podstawie zapytania opartego na dacie wystąpienia zdarzenia. Liczba 7723 w sprawozdaniu rocznym oznacza, że do 17 stycznia 2013 r. nałożono 7723 mandaty za wykroczenia ujawnione w okresie 1 stycznia do 31 grudnia 2012 r.(...)

W dniu 13 listopada 2013 r. Komendant Straży Miejskiej Miasta Lublin polecił opiekunowi systemów informatycznych oraz Naczelnikowi Wydziału Nadzoru nad

Ruchem Drogowym opracowanie jednego spójnego algorytmu postępowania przy ustalaniu danych statystycznych.

(dowód: akta kontroli str. 302)

IV. Uwagi i wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje wniosków pokontrolnych.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

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

Lublin, dnia **28** listopada 2013 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Lublinie

Kontroler



Szczepan Olejnik
Specjalista kontroli państwowej

Dyrektor



Edward Lis
Dyrektor NIK Delegatury w Lublinie