



WICEPREZES
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
Jacek Kozłowski

KIN.411.1.1.2024

Dariusz Klimczak
Minister Infrastruktury

ul. Tytusa Chałbińskiego 4/6
00-928 Warszawa

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

zmienione zgodnie z treścią uchwały nr 66/2024 Kolegium Najwyższej Izby
Kontroli z dnia 11 grudnia 2024 r.

I/24/001 Nadzór nad zarządzaniem ruchem drogowym - oznakowanie dróg

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Ministerstwo Infrastruktury (dalej: MI) ul. T. Chałbińskiego 4/6, 00-928 Warszawa
Kierownik jednostki kontrolowanej	Dariusz Klimczak, Minister Infrastruktury od 13 grudnia 2023 r. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnili: Alwin Gajadhur od 27 listopada 2023 r. do 12 grudnia 2023 r, Andrzej Adamczyk od 15 listopada 2019 r. do 26 listopada 2023 r. (akta kontroli str. 4-13)
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Realizacja zadań organu nadzorującego zarządzanie ruchem. 2. Walidacja/ewaluacja „systemu” zarządzania ruchem drogowym w Polsce. 3. System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego – działania Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (dalej: KRBRD).
Okres objęty kontrolą	Lata 2022-2024 (do 19 września 2024 r.) z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem, jeżeli będą miały znaczenie dla oceny kontrolowanej działalności.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury
Kontroler	Jarosław Florkiewicz, Doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr KIN/51/2024 z 25 lipca 2024 r. i KIN/52/2024 z 5 sierpnia 2024 r. (akta kontroli str. 1-3)

¹ Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: ustawa o NIK.

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Skala działań podejmowanych przez Ministra Infrastruktury nie odpowiadała wielkości ryzyka w obszarze nadzoru nad zarządzaniem ruchem drogowym na drogach krajowych, gdyż wyniki corocznych objazdów wykazywały znaczną liczbę uchybień i nieprawidłowości w oznakowaniu dróg, a obejmowały tylko niewielki ich wycinek. W latach 2022–2023 w MI bezpośrednie czynności nadzorcze nad zarządzaniem ruchem drogowym przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad³ na ponad 18 tys. km dróg krajowych wykonywane były przez jednego pracownika MI i polegały na objeździe ok. 7% dróg krajowych rocznie i wskazaniu uchybień i nieprawidłowości w zakresie oznakowania dróg. Jednocześnie należy zauważyć, że wprowadzone w 2024 r. zmiany organizacyjne w MI mogą przyczynić się do skuteczniejszej realizacji zadań Ministra Infrastruktury w obszarze nadzoru nad zarządzaniem ruchem drogowym.

Minister Infrastruktury, ograniczając swoje działania głównie do dróg krajowych, nie zapewnił sobie adekwatnych narzędzi umożliwiających właściwą realizację zadań kierującego działem administracji rządowej – Transport w zakresie ruchu drogowego na drogach publicznych w Polsce. Nie zbierał informacji odnośnie zarządzania ruchem drogowym przez organy samorządu terytorialnego, nie prowadził także działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego użytkownikom dróg przez nie zarządzanych. Nie posiadając powyższych informacji nie był w stanie inicjować działań i opracowywać całościowej, tj. odnoszącej się do wszystkich kategorii dróg, polityki Rządu w tym zakresie.

Przewodnicząc Krajowej Radzie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Minister Infrastruktury nie podjął dotychczas działań w celu realizacji jej uchwały przyjmującej Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 w zakresie optymalizacji struktur organizacyjnych systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego na szczeblu krajowym, jak i regionalnym. Bezczynność Ministra Infrastruktury w pierwszych czterech latach obowiązywania programu znacznie zwiększyła ryzyko niezrealizowania założeń Programu w wyżej opisanym zakresie.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej⁴ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Nadzór nad zarządzaniem ruchem drogowym

Opis stanu faktycznego

Na podstawie art. 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym⁵, minister właściwy do spraw transportu sprawuje nadzór nad zarządzaniem ruchem drogowym na drogach krajowych (od 2018 r. był to Minister Infrastruktury).

W latach 2022–2024 zadania Ministra Infrastruktury w zakresie nadzoru nad zarządzaniem ruchem drogowym na drogach krajowych realizowane były w ramach dwóch departamentów MI: Departamentu Transportu Drogowego (dalej: DTD) - do 21 marca i od 22 marca 2024 r. - Departamentu Dróg Publicznych (dalej: DDP). W ramach DTD – były one realizowane przez jednego pracownika zatrudnionego w wydziale Ruchu drogowego, a w DDP w Wydziale

² Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

³ Dalej: Generalny Dyrektor DKiA.

⁴ Oceny częściowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena częściowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

⁵ Dz. U. z 2024 r. poz. 1251 ze zm., dalej: Prawo o ruchu drogowym.

Zarządzania Ruchem przez czterech pracowników, którzy realizowali także zadania z zakresu bezpieczeństwa dróg.

(akta kontroli str. 14-26,170⁶)

Na koniec 2022 r. (według Głównego Urzędu Statystycznego) długość dróg publicznych w Polsce wyniosła 427 580,3 km w tym: krajowych – 19 459,5 km, – wojewódzkich – 29 597,4 km, powiatowych – 124 210,5 km i gminnych – 254 312,9 km. Według stanu na 31.12.2023 r. Generalny Dyrektor DKiA zarządzał siecią dróg krajowych o łącznej długości 18 298,41 km.

(akta kontroli str. 215⁷)

W latach 2022-2023 pracownik MI dwukrotnie dokonał oceny organizacji ruchu na drogach krajowych zarządzanych przez Generalnego Dyrektora DKiA, m.in. w zakresie:

- 1) zgodności z wymogami określonymi w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach⁸: w dniach 4-6 kwietnia 2022 r. na drogach krajowych województw: mazowieckiego, podlaskiego, lubelskiego, podkarpackiego, małopolskiego i świętokrzyskiego (16 odcinków o łącznej długości ok. 1270 km) oraz w dniach 19-21 kwietnia 2023 r. na drogach krajowych województw: mazowieckiego, łódzkiego, śląskiego, opolskiego, dolnośląskiego, wielkopolskiego i kujawsko-pomorskiego (24 odcinki dróg o łącznej długości 1332 km).
- 2) zgodności oznakowania zastosowanego w organizacji ruchu z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu na odcinkach dróg krajowych nr: S8, 77 i 79 (4-6 kwietnia 2022 r.) oraz nr S5, 43 i 55 (19-21 kwietnia 2023 r.). Nie stwierdził w tym zakresie uchybień w 2022 i 2023 r.
- 3) weryfikacji dokumentów potwierdzających prowadzenie przez właściwe terytorialnie oddziały Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (dalej: GDDKiA) przynajmniej raz na sześć miesięcy kontroli w zakresie prawidłowości zastosowania wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, sygnalizacji świetlnej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach, na których Generalny Dyrektor DKiA pełni funkcję organu zarządzającego ruchem; kontroli w terminie 14 dni od daty wprowadzenia organizacji ruchu zadań technicznych w ramach wprowadzonych stałych organizacji ruchu, dokumentów potwierdzających prowadzenie ewidencji projektów zatwierdzonych organizacji ruchu. Nie stwierdził w tym zakresie uchybień w 2022 r. i 2023 r.

Po przeprowadzonych ocenach przekazano Generalnemu Dyrektorowi DKiA informację o stwierdzonych uchybieniach w zakresie zgodności z wymogami określonymi w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, odpowiednio w liczbie 167 (w 2022 r.) i 223 (w 2023 r.). W odpowiedzi na ww. korespondencję Generalny Dyrektor DKiA poinformował

⁶ Cd D:\załączniki do pytania nr 1.

⁷ Cd1 - D:\ @ korespondencja 1 i Cd1 - D:\ informacje\aktualna statystyka drogowa.docx

⁸ Dz.U. z 2019 r. poz. 2311 ze zm.

o sposobie usunięcia części uchybień i przedstawił swoje stanowisko w kwestiach, w których nie zgadzał się z kontrolującym. MI w kolejnej korespondencji monitorowało sposób usunięcia uchybień, których poprawy nie odnotowano we wcześniejszej korespondencji z Generalnym Dyrektorem DKiA.

Utworzony w marcu 2024 r. Wydział Zarządzania Ruchem DDP na bieżąco realizował zadania w zakresie udzielania odpowiedzi na skargi, wnioski i petycje napływające do MI. Jednak wzorem lat ubiegłych w 2024 r. (do 19 września 2024 r.) nie przeprowadził objazdu dróg krajowych i nie sporządził oceny organizacji ruchu na tych drogach.

(akta kontroli str. 14-26, 27-169, 255-264)

W latach 2022-2024 (do końca sierpnia) departament kontroli MI przeprowadził jedną kontrolę w GDDKiA dotyczącą stosowania wybranych urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych.

(akta kontroli str. 21, 170⁹)

W latach 2022-2024 (do końca sierpnia) do MI wpłynęło łącznie 9 skarg (4 w 2022 r., 1 w 2023 r. i 4 w 2024 r.) i 117 wniosków (39 w 2022 r. i 78 w 2023 r.).

W większości przypadków skargi i wnioski były zgłaszane przez osoby fizyczne i dotyczyły głównie zmiany przepisów, montażu urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (dalej: brd). W przeważającej większości odpowiedzi skarżącemu udzielano w terminie 30 dni od daty wpływu skargi. W większości analizowanych skarg wskazywano na ich bezzasadność, przykładowo: skargi zarejestrowanej pod nr DDP-7.051.7.2024 dotyczącej braku działań związanych z nadzorem nad zarządzaniem ruchem przez wojewodę wielkopolskiego. Zastępca dyrektora DDP poinformował skarżącego o bezzasadności skargi i działaniach podjętych przez wojewodę wielkopolskiego, a także, że Minister Infrastruktury nie ma upoważnienia do oceny indywidualnych rozwiązań zastosowanych na drogach publicznych, ani wykonywania czynności zastrzeżonych w przepisach prawa dla innych organów.

(akta kontroli str. 14-21, 170¹⁰, 215¹¹)

Stwierdzone
nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

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

Minister Infrastruktury zapewnił w strukturach ministerstwa komórki odpowiedzialne za realizację zadań organu nadzorującego zarządzanie ruchem na drogach krajowych. Do 21 marca 2024 r. jeden pracownik realizował czynności nadzorcze na ponad 18 tys. km dróg krajowych zarządzanych przez Generalnego Dyrektora DKiA. Działania te sprowadzały się do realizacji bieżących spraw (skargi i wnioski) oraz dwóch objazdów dróg w latach 2022-2023. Działania te były celowe jednak ich skala - objazd średnio 1.3 tys. km dróg rocznie, tj. 7% dróg zarządzanych przez Generalnego Dyrektora DKiA w ciągu trzech dni raz do roku - nie ograniczały ryzyka w tym obszarze działalności Ministra Infrastruktury. Przyjęty schemat działania choć celowy powodował, że na objęcie całej sieci dróg krajowych takim nadzorem potrzebne byłoby 12 lat. Na podkreślenie zasługuje też fakt, że w 2024 r. dokonano w MI zmian organizacyjnych obejmujących m.in. powołanie nowej komórki odpowiedzialnej

⁹ Cd - D:\załączniki do pytania nr 4.

¹⁰ Cd - D:\załączniki do pytania nr 5.

¹¹ Cd1 - D:\ @ korespondencja 4.

za nadzór nad zarządzaniem ruchem drogowym¹², jednak do 19 września 2024 r., MI nie przeprowadziło objazdu nadzorowanych dróg.

OBSZAR

Opis stanu
faktycznego

2. Zarządzanie ruchem drogowym

Na podstawie art. 10 ust. 12 Prawa o ruchu drogowym, minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i Ministrem Obrony Narodowej powinien określić w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem¹³ weszło w życie 29 października 2003 r. Zostało ono zmienione rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa zmieniającym rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem z dnia 18 lutego 2016 r.¹⁴ (zmiana od 1 lipca 2016 r.). Tekst jednolity rozporządzenia ogłoszono 24 marca 2017 r. i od tej daty nie wprowadzano zmian do ww. rozporządzenia.

W okresie od 15 listopada 2019 r. w MI łącznie procedowano osiem zmian rozporządzeń¹⁵: Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach¹⁶ i Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych¹⁷. W okresie objętym kontrolą, minister właściwy ds. transportu nie dokonywał (z własnej inicjatywy lub w wyniku wystąpienia o taką ocenę uprawnionych organów i podmiotów) oceny funkcjonowania aktów normatywnych lub ich części, po wprowadzeniu zmian będących w jego właściwości – tzw. „OSR ex post¹⁸” odnoszących się do zarządzania ruchem drogowym, oznakowania dróg publicznych lub brd w zakresie rozporządzeń wykonawczych do Prawa o ruchu drogowym, tj.: rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem¹⁹ i rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych²⁰.

(akta kontroli str. 215²¹, 265-329)

Minister Infrastruktury w latach 2022–2024 nie pozyskiwał informacji z zakresu zarządzania ruchem na drogach publicznych w Polsce, w szczególności odnośnie stanu oznakowania wszystkich dróg publicznych i zarządzania ruchem drogowym przez organy samorządu terytorialnego, wskazując, że na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych jest to kompetencja wojewodów

¹² Na koniec sierpnia 2024 r. w Wydziale Zarządzania Ruchem DDP zatrudnione były cztery osoby.

¹³ Z dnia 23 września 2003 r. (Dz.U. z 2017 r. poz. 784).

¹⁴ Dz.U. z 2016 r. poz. 314.

¹⁵ Z czego sześć weszło w życie w latach 2021-2024, a publikacja dwóch zaplanowana została na 2026 r.

¹⁶ Dz. U. z 2019 r. poz. 2311, z 2020 r. poz. 862 oraz z 2021 r. poz. 438.

¹⁷ Dz. U. z 2019 r. poz. 2310 oraz z 2021 r. poz. 433.

¹⁸ O czym mowa w § 152 Uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. Regulamin pracy Rady Ministrów. M.P. z 2016 r. poz. 1006.

¹⁹ Dz.U. 2017 r. poz. 784.

²⁰ Dz.U. 2019 r. poz. 2310.

²¹ Cd1 - D:\pism_odp2.

i minister nie ma podstaw do zbierania informacji. Nie podejmował także działań w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego użytkownikom dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych w obszarze oznakowania i zarządzania ruchem drogowym, co szerzej opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego, w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

(akta kontroli str. 21-25)

Współpraca Ministra Infrastruktury z nadzorującymi ruch drogowy wojewodami (na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych) sprowadzała się do udzielania odpowiedzi na pytania wojewodów w zakresie przepisów rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz przekazywania wniosków o ocenę organizacji ruchu na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Wojewodowie uczestniczyli także w procesie legislacyjnym rozporządzeń: w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach oraz rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych.

(akta kontroli str. 21-25)

W latach 2022-2024 (do 30 czerwca) Minister Infrastruktury udzielał m.in. odpowiedzi na pytania dotyczące interpretacji przepisów rozporządzeń wykonawczych do ustawy Prawo o ruchu drogowym, głównie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach oraz rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych, a także ustawy o drogach publicznych, tj.: 131 odpowiedzi w 2024 r. w tym: dwie jednostkom samorządu terytorialnego i cztery wojewodom; 362 odpowiedzi w 2023 r. w tym 20 jednostkom samorządu terytorialnego i dwie wojewodom; 353 odpowiedzi w 2022 r. w tym 15 jednostkom samorządu terytorialnego. MI informowało wybranych wnioskodawców, że nie ma uprawnień do stanowienia powszechnie obowiązującej wykładni prawa, a w sprawach pytań do niego kierowanych może jedynie przedstawić własny pogląd prawny, który nie może zostać uznany za wiążący w danej sprawie. Korespondencja dotycząca dróg innych niż krajowe, a trafiająca do MI przekazywana była do właściwego organu zarządzającego ruchem na drogach lub właściwego organu sprawującego nadzór nad zarządzaniem ruchem.(akta kontroli str. 215²²)

Informacje odnośnie problemów związanych z zarządzaniem ruchem Minister Infrastruktury pozyskiwał głównie z korespondencji wpływającej do resortu, która według złożonych wyjaśnień wskazywała główne problemy występujące na drogach publicznych, związanych z zarządzaniem ruchem, tj.:

- niezgodności zastosowanych w organizacji ruchu rozwiązań z obowiązującymi przepisami;
- stosowanie w organizacji ruchu rozwiązań wprowadzających w błąd lub niezrozumiałych dla uczestników ruchu drogowego;
- stosowanych w organizacjach ruchu na drogach publicznych rozwiązań technicznych w tym: niewłaściwego umieszczenia znaków drogowych, funkcjonowania sygnalizacji świetlnej, niewłaściwego użycia urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, potrzeby umieszczenia znaków drogowych, sygnalizacji świetlnej lub urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (m.in. progów zwalniających, luster, ograniczeń prędkości).

²² Cd1 - D:\pism_odp2, Cd1 - D:\ @ korespondencja 3, Cd1 - D:\ @ korespondencja 4.

(akta kontroli str. 21-25, 215²³)

Minister Infrastruktury w latach 2019–2024 nie prowadził, nie zlecał lub nie inicjował badań, analiz w zakresie sposobu realizacji ww. rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem tłumacząc to brakiem sygnałów o potrzebie nowelizacji ww. rozporządzenia.

(akta kontroli str. 21-25)

Minister Infrastruktury nie posiadał informacji w jaki sposób był zorganizowany nadzór nad zarządzaniem ruchem drogowym u wojewodów oraz w jaki sposób funkcjonował ten nadzór i jaka była jego efektywność.

Sekretarz stanu w MI wyjaśnił m.in., że: „Zgodnie z art. 10 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (...) minister właściwy do spraw transportu sprawuje nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych. Nie ma więc podstaw do gromadzenia w Ministerstwie Infrastruktury danych dotyczących sposobu zorganizowania nadzoru nad zarządzaniem ruchem drogowym u poszczególnych wojewodów.”

(akta kontroli str. 21-25, 215²⁴)

W toku kontroli NIK zasięgnięto informacji od 16 wojewodów (tj. jednostek niekontrolowanych) odnośnie sposobu zorganizowania nadzoru nad zarządzaniem ruchem w poszczególnych województwach, stanu zatrudnienia oraz współpracy z MI w zakresie nadzoru nad zarządzaniem ruchem. Według stanu na 30 lipca 2024 r. w 16 województwach zadania nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych realizowały łącznie 34 osoby, czterem wojewodom MI przekazało odpowiedź na pytania prawne (w latach 2022-2024), a większość wojewodów (14) potwierdziło brak współpracy MI w zakresie nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach publicznych.

(akta kontroli str. 243)

Pismem z 3 października 2022 r. Związek Powiatów Polskich wskazał na potrzebę podjęcia działań w celu nowelizacji rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem w celu wzmocnienia roli organów zarządzających ruchem drogowym. W odpowiedzi na ww. pismo Sekretarz Stanu w MI poinformował m.in., że wprowadzanie zmian w przepisach prawnych, tak aby organ zarządzający ruchem został wyposażony w mechanizm dyscyplinujący np. umożliwiający nakładanie kar administracyjnych wobec jednostek odpowiedzialnych za wprowadzanie organizacji ruchu nie znajduje uzasadnienia. Podkreślił także fakt istnienia instytucji organu sprawującego nadzór nad zarządzaniem ruchem, która dokonuje oceny organizacji ruchu w zakresie: zgodności z obowiązującymi przepisami bezpieczeństwa ruchu drogowego; rozstrzyga w sprawach spornych dotyczących istniejącej lub projektowanej organizacji ruchu, biorąc pod uwagę interes ogólnospołeczny oraz konieczność zapewnienia ruchu tranzytowego.

(akta kontroli str. 248)

W korespondencji z 7 grudnia 2022 r. MI zwróciło się do wojewodów o przekazanie informacji w zakresie: stopnia realizacji obowiązku

²³ Cd1 - D:\pism_odp4.

²⁴ Cd1 - D:\pism_odp4.

przeprowadzania kontroli organizacji ruchu przez organy zarządzające ruchem na drogach gminnych, powiatowych i wojewódzkich; liczby wystąpień organu zarządzającego ruchem, w latach 2021-2022, do zarządu drogi na podstawie §12 ust. 6 pkt 3 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem i wyszczególnienie odcinków dróg oraz ich długości, dla których na podstawie projektu organizacji ruchu nie została zatwierdzona organizacja ruchu.

Odpowiedzi przekazane przez wojewodów były o różnym stopniu szczegółowości, przykładowo: wojewoda dolnośląski poinformował, m.in. że w latach 2021-2022 marszałek województwa i wybrani starostowie nie prowadzili obowiązkowych kontroli organizacji ruchu, nie przedstawił także pełnych informacji odnośnie odcinków dróg nieposiadających zatwierdzonych organizacji ruchu. Podobnie wojewoda kujawsko-pomorski przedstawił informację o nieprzeprowadzaniu kontroli przez organy zarządzające ruchem z uwagi na ograniczenia kadrowe, poinformował także, że ok. 52,14% dróg gminnych nie posiada zatwierdzonych organizacji ruchu.

(akta kontroli str. 248)

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego odnośnie sposobu wykorzystania informacji od wojewodów wyjaśniła, m.in. że: „Informacje otrzymane od wojewodów zostały poddane wstępnej analizie, jednak z uwagi na fakt, że rozmowy w ramach Zespołu ds. Infrastruktury w ramach Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, nie były kontynuowane to zestawienie wyników tej analizy nie zostało opracowane.”

(akta kontroli str. 248)

Minister Infrastruktury zobowiązany był do zapewnienia funkcjonowania adekwatnej, skutecznej i efektywnej kontroli zarządczej, stosownie do obowiązku określonego w art. 69 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych²⁵. Kontrola ta zgodnie z art. 68 ww. ustawy powinna zapewnić realizację celów i zadań w sposób zgodny z prawem, efektywny, oszczędny i terminowy, a jej celem było m.in. zapewnienie skuteczności i efektywności działania, ochrona zasobów, efektywność i skuteczność przepływu informacji oraz zarządzanie ryzykiem.

Minister zobowiązany był uwzględniać Standardy kontroli zarządczej, w szczególności nr 6-9, 11, 16-18 określone w komunikacie nr 23 Ministra Finansów z dnia 16 grudnia 2009 r. w sprawie standardów kontroli zarządczej dla sektora finansów publicznych²⁶.

Przyjęty w MI model kontroli zarządczej obejmował problematykę ruchu drogowego w poniższym zakresie:

W 2021 r. w MI określono misję i cele strategiczne. Misją było m.in. „kreowanie i realizacja polityki państwa w zakresie polskiego systemu transportu, (...), oraz zapewnienie obywatelom RP dostępu do nowoczesnej infrastruktury i wysokiej jakości usług zrównoważonego systemu transportowego, (...) zwiększanie bezpieczeństwa systemu transportu.” Wśród celów strategicznych MI były m.in. „zrównoważony rozwój nowoczesnej i bezpiecznej infrastruktury transportowej, budowa, modernizacja, utrzymanie i ochrona dróg publicznych (...), tworzenie zasad i rozwiązań systemowych dotyczących pasażerskiego i towarowego ruchu drogowego, (...) prowadzenia działalności transportowej poprzez

²⁵ Dz.U. z 2023 r. poz. 1270 ze zm.

²⁶ Dz. Urz. MF Nr 15, poz. 84.

opracowywanie projektów aktów prawnych i dokumentów poza legislacyjnymi (...), tworzenie warunków zwiększających bezpieczeństwo, we wszystkich rodzajach transportu, (...) współpracę z partnerami branżowymi i społecznymi oraz środowiskiem naukowym.”

(akta kontroli str. 215²⁷)

W planach działalności MI wskazano m.in. zadania służące realizacji celów i mierniki ich realizacji, w tym na rok:

- 2022 r. – m.in.:
 - poprawa bezpieczeństwa transportu drogowego (m.in. poprzez prowadzenie kontroli drogowych i statycznych przez inspektorów służby nadzoru nad ruchem drogowym.),
 - utrzymywanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa urządzeń technicznych w transporcie drogowym (...) (m.in. poprzez dozór techniczny w zakresie bezpiecznej eksploatacji urządzeń technicznych. Prowadzenie spraw w zakresie homologacji typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części pojazdu),
 - usprawnienie organizacji ruchu na drogach krajowych, na których nadzór sprawuje minister ds. transportu. (m.in. poprzez weryfikację organizacji ruchu na drogach krajowych w zakresie zgodności z przepisami oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego). Miernikiem tego zadania była ilość przeprowadzonych kontroli w sztukach – docelowa wartość miernika – 1 szt.,
- w 2023 r. i 2024 r. powielono ww. zadania.

W planach działalności MI nie ujmowano jakichkolwiek działań związanych z ruchem drogowym na drogach innych kategorii niż krajowe, a dotyczących zarządzania ruchem drogowym i oznakowaniem dróg.

(akta kontroli str. 215²⁸)

W latach 2022-2024 (lipiec) w rejestrach ryzyk prowadzonych w MI nie odnotowano ryzyk związanych z tworzeniem zasad i rozwiązań systemowych dotyczących pasażerskiego i towarowego ruchu drogowego oraz usprawnieniem organizacji ruchu na drogach krajowych, na których nadzór sprawuje minister właściwy ds. transportu. Nie zidentyfikowano także jakichkolwiek ryzyk związanych z ruchem drogowym na drogach innych kategorii niż krajowe, obejmujących zarządzanie ruchem drogowym i oznakowanie dróg.

(akta kontroli str. 215²⁹)

Zarówno w planach działalności na lata 2022–2024 i rejestrach ryzyk przygotowanych przez komórki organizacyjne MI: DTD, DDP i Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego nie ujęto działań, ryzyk obejmujących ruch drogowy na drogach innych kategorii niż krajowe, w tym zarządzanie ruchem drogowym i oznakowanie dróg.

(akta kontroli str. 215³⁰)

²⁷ Cd1 - D:\pism_odp2, Cd1 - D:\pism_odp3.

²⁸ Cd1 - D:\pism_odp2, Cd1 - D:\pism_odp3.

²⁹ Cd1 - D:\pism_odp2, Cd1 - D:\pism_odp3.

³⁰ Cd1 - D:\pism_odp2, Cd1 - D:\pism_odp3.

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

Minister Infrastruktury kierując działem Transport ograniczył swoje działania do dróg krajowych i nie zapewnił sobie skutecznych narzędzi do zbierania i analizy informacji z wszystkich kategorii dróg, a w konsekwencji nie miał niezbędnych informacji do podejmowania działań i kompleksowego opracowywania polityki rządu w zakresie ruchu drogowego na drogach publicznych w Polsce. Podczas gdy jako członek Rady Ministrów, był on zobowiązany w zakresie swojego działania³¹ do inicjowania i opracowywania takiej polityki stosownie do przepisu z art. 7 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Radzie Ministrów³².

Następstwem ograniczenia działań Ministra Infrastruktury do dróg krajowych było niepozyskiwanie w latach 2022–2024 informacji, m.in. z zakresu ruchu drogowego na innych kategoriach dróg w szczególności odnośnie stanu oznakowania tych dróg i zarządzania ruchem drogowym przez organy samorządu terytorialnego, a także niezapewnienie rzetelnego funkcjonowania kontroli zarządczej w MI. Kontrola ta nie obejmowała spraw ruchu drogowego na wszystkich drogach publicznych w Polsce. Minister Infrastruktury nie zidentyfikował ryzyk związanych z tym aspektem jego działalności, nie przeprowadził analizy prawdopodobieństwa wystąpienia tych ryzyk, nie zaplanował działań w tym obszarze i w konsekwencji nie nadzorował tego obszaru, tj. nie zrealizował w pełni obowiązku określonego w art. 69 ust. 1 pkt 1 i art. 68 ust. 1 oraz ust. 2 pkt 2 i 7 ustawy z dnia z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, przy uwzględnieniu Standardów kontroli zarządczej³³. Kolejną konsekwencją ograniczenia zainteresowania MI wyłącznie do dróg zarządzanych przez Generalnego Dyrektora DKiA było także niepodejmowanie działań w zakresie zwiększenia bezpieczeństwa systemu transportu także na drogach pozostałych kategorii.

(akta kontroli str. 21-25, 215³⁴, 215³⁵)

W odpowiedzi na pytanie o przyczyny niezbiegania danych odnośnie wszystkich dróg publicznych i nieprowadzenia działań w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego użytkownikom dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych Sekretarz stanu w MI wyjaśnił m.in., że: „Minister Infrastruktury w latach 2022-2024 w celu dogłębnego pozyskania informacji z zakresu zarządzania ruchem na wszystkich drogach publicznych w Polsce oraz współpracy z wojewodami, każdorazowo podczas procedowania rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych zwracał się z prośbą o odniesienie się do projektowanych rozwiązań i przedstawienie stanowiska samorządów. (...) Niezależnie od powyższego uprzejmie informuję, iż kwestię nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach poszczególnych kategorii regulują przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251). Zgodnie z art. 10

³¹ Minister Infrastruktury zgodnie z § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury kierował m. in. działem administracji rządowej - Transport, obejmującym m. in. ruch drogowy (art. 27 ust. 1 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej).

³² Dz.U. z 2024 r. poz. 1050 ze zm.

³³ Standardy 6-9, 11 i 18 zawarte w Komunikacie nr 23 Ministra Finansów z dnia 16 grudnia 2009 r. w sprawie standardów kontroli zarządczej dla sektora finansów publicznych (Dz. Urz. MF 2009.15.84).

³⁴ Cd1 - D:\pism_odp4.

³⁵ Cd1 - D:\pism_odp4.

ust. 1 tej ustawy, minister właściwy do spraw transportu sprawuje nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych, natomiast zgodnie z przepisami art. 10 ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym, Wojewoda sprawuje nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach: wojewódzkich, powiatowych, gminnych, publicznych położonych w miastach na prawach powiatu i w mieście stołecznym Warszawie oraz wewnętrznych położonych w strefach ruchu lub strefach zamieszkania. Mając na uwadze powyższe, teza postawiona w pytaniu, że Minister Infrastruktury nie pozyskiwał informacji z zakresu zarządzania ruchem na wszystkich drogach publicznych w Polsce przez pryzmat dokonywanych ocen organizacji ruchu na drogach krajowych przez Ministra Infrastruktury nie jest uzasadniona. Natomiast z punktu widzenia wykonywanych przez Ministra Infrastruktury ocen organizacji ruchu na drogach krajowych należało wskazać, że Minister oceniał również skrzyżowania dróg krajowych z drogami wszystkich kategorii i formułował uwagi w zakresie oznakowania tych skrzyżowań bez względu na to, czy występowało skrzyżowanie drogi krajowej z drogą gminną, powiatową, czy wojewódzką. Należy również nadmienić, że ministerstwo planuje opracowanie projektu nowych przepisów wykonawczych, wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 i 3 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, w tym m.in. rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Podczas realizacji tego zadania planowane jest podjęcie współpracy z organami i podmiotami zarządzającymi ruchem oraz wojewodami sprawującymi nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach."

(akta kontroli str. 248)

Przedstawione wyjaśnienia nie wskazują przyczyn nieprowadzenia działań w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego użytkownikom dróg wojewódzkich powiatowych i gminnych w obszarze oznakowania i zarządzania ruchem drogowym³⁶. Opiniowanie projektów aktów prawnych, nie jest narzędziem zaprojektowanym do zbierania informacji o działaniach podmiotów uczestniczących w procesie opiniowania. W toku opiniowania projektu aktu prawnego zbierane są opinie do przedstawionego projektu, które co do zasady nie pozwalają zidentyfikować barier utrudniających funkcjonowanie w danej dziedzinie działalności. Dlatego działania Ministra Infrastruktury w zakresie przygotowywania i opiniowania projektów aktów prawnych nie mogą być traktowane jako wyłączne źródło zbierania informacji o sytuacji na drogach publicznych w obszarze, oznakowania i zarządzania ruchem drogowym i stanowić wyłącznej podstawy do kształtowania polityki w powyższym zakresie.

OCENA CZĄSTKOWA

Minister Infrastruktury nie realizował właściwie zadań kierującego działem administracji rządowej – Transport w zakresie ruchu drogowego na drogach publicznych w Polsce. Działania ministra Infrastruktury ograniczyły się do dróg krajowych, które stanowiły 4,6% dróg publicznych w Polsce, z pominięciem innych kategorii dróg. Podczas gdy na drogach zarządzanych przez samorządy prowadzona jest znaczna część ruchu drogowego i dochodzi na nich do 78,4% wypadków drogowych w Polsce³⁷.

³⁶ Zwiększanie bezpieczeństwa systemu transportu, zostało wskazane jako jeden z elementów misji MI i znalazło swoje odzworowanie w celach strategicznych ministerstwa, tj. „tworzenie warunków zwiększających bezpieczeństwo, we wszystkich rodzajach transportu.”

³⁷ Dane prezentowane w sprawozdaniu KRBRD „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2023 r.”

3. System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego

OBSZAR

Opis stanu faktycznego

KRBRD powołana została 1 stycznia 2002 r. jako międzyresortowy organ doradczy i pomocniczy Rady Ministrów w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przewodniczącym KRBRD jest minister właściwy ds. transportu, członkami KRBRD są przedstawiciele Ministra Obrony Narodowej, Ministra Sprawiedliwości oraz ministrów właściwych do spraw: administracji publicznej, budżetu, finansów publicznych, gospodarki, budownictwa, planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz mieszkalnictwa, klimatu, oświaty i wychowania, środowiska, transportu, wewnętrznych, pracy oraz Komendanta Głównego Policji, Komendanta Głównego Straży Pożarnej, Generalnego Dyrektora DKiA oraz wskazani przez Premiera wojewodowie. KRBRD określa kierunki i koordynuje działania administracji rządowej w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (dalej: SKR) odpowiada za obsługę merytoryczną i organizacyjną KRBRD. Do zadań SKR należy m.in.: przygotowywanie projektów dokumentów lub innych propozycji rozwiązań lub działań strategicznych w obszarze zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego oraz zapewnianie instytucjonalnej koordynacji realizacji celów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego wynikających z Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego³⁸ i jego dokumentów wykonawczych oraz monitorowanie ich realizacji, przeprowadzanie ewaluacji, aktualizacja i prowadzenie sprawozdawczości.

(akta kontroli str. 170³⁹)

Jednym z filarów Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 (dalej: NPBR) był system zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, w którym jako obszar interwencji wskazano optymalizację struktur organizacyjnych systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego zarówno na szczeblu krajowym jak i regionalnym.

(akta kontroli str. 215⁴⁰)

Minister Infrastruktury w 2021 r. (w toku prac nad NPBR) poinformował Wiceprezesa Rady Ministrów o problemie „rozproszonych odpowiedzialności w obszarze systemu bezpieczeństwa transportu” oraz potrzebie podjęcia prac w celu „wypracowania nowego jasnego podziału kompetencji i odpowiedzialności w tym obszarze gospodarki narodowej” w tym m.in. „stworzenie i umocowanie nowej instytucji, tj. Krajowej Rady Bezpieczeństwa Transportu, jako bezpośredniej agencji podległej Radzie Ministrów i wyposażenia jej na mocy ustawy w kompetencje dające jej możliwość monitorowania bezpieczeństwa wszystkich rodzajów transportu oraz formułowania polityki i kierunkowych zaleceń dotyczących poprawy bezpieczeństwa transportu wraz ze wskazaniem wykonawców tych zaleceń”.

(akta kontroli str. 215⁴¹)

Minister finansów w 2021 r. zgłosił uwagi do projektu NPBR (po jego przyjęciu) dotyczące utworzenia „Krajowej Instytucji Wiodącej” jednak nie zarekomendował tworzenia nowych agencji finansowanych z budżetu państwa.

(akta kontroli str. 215⁴²)

³⁸ Przyjęty uchwałą KRBRD nr 2 z dnia 30 września 2021 r. wszedł w życie 30 września 2021 r.

³⁹ Cd D:\załączniki do pytania nr 1.

⁴⁰ Cd D:\informacje.

⁴¹ Cd D: @ korespondencja 2.

⁴² Cd D: @ korespondencja 2.

W sprawozdaniach z realizacji programów realizacyjnych za lata 2022 i 2023 nie wskazano istotnych działań w zakresie optymalizacji struktur organizacyjnych systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchem drogowym na szczeblu krajowym i regionalnym.

(akta kontroli str. 215⁴³)

W odpowiedzi na pytanie kontrolera o działania KRBRD lub MI w zakresie zmiany systemu zarządzania brd i stan ich zaawansowania Sekretarz KRBRD wyjaśnił m.in., że: „ (...) działania systemowe dotyczące zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego na szczeblu krajowym obejmujące wzmocnienie i restrukturyzację KRBRD/Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, jako Krajowej Instytucji Wiodącej ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego wyposażonej w narzędzia i uprawnienia niezbędne dla skutecznego realizowania funkcji zarządzania instytucjonalnego, a jednocześnie odpowiedzialnej za jakość i skuteczność wdrażanych rozwiązań we współpracy z innymi instytucjami we wszystkich obszarach bezpieczeństwa transportu, z uwzględnieniem obszaru bezpieczeństwa transportu i ruchu drogowego, zostały przedstawione kierownictwu resortu w 2021 r. z rekomendacją do wdrażania. Jednakże do chwili obecnej Sekretariat KRBRD nie otrzymał stosowanych wytycznych i kierunku działania w tym zakresie. W roku bieżącym, zostały przygotowane zmiany restrukturyzacyjne komórki organizacyjnej Ministerstwa Infrastruktury, jakim jest Sekretariat Krajowej Rady BRD, w formie nowego regulaminu organizacyjnego. Nowy regulamin ma za zadanie wzmocnienie potencjału operacyjnego i kadrowego komórki. Przedmiotowy regulamin jest obecnie uzgadniany przez Dyrektora Generalnego Ministerstwa Infrastruktury.”

(akta kontroli str. 215⁴⁴)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

Minister Infrastruktury pomimo upływu dwóch lat od przyjęcia Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 nie podjął działań mających na celu realizację założeń tego programu w zakresie optymalizacji struktur organizacyjnych systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego na szczeblu krajowym jak i regionalnym. Nie realizował tym samym uchwały KRBRD, której przewodniczy.

(akta kontroli str. 215⁴⁵, 215⁴⁶)

W odpowiedzi na pytanie o podjęte po 2021 r. działania, Sekretarz stanu w MI wyjaśnił m.in. że: „ (...) W kolejnych latach kierownictwo resortu nie przekazało żadnych pisemnych dyspozycji i wytycznych kierunkowych rozpoczynających proces wdrażania założeń w zakresie wzmocnienia i restrukturyzacji KRBRD/Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, jako Krajowej Instytucji Wiodącej ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego. (...) Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego nie posiada żadnych dodatkowych informacji mogących świadczyć o rozpoczęciu działań w tym zakresie. Przyczyna nie podjęcia działań w tym obszarze jest znana jedynie ówczesnemu kierownictwu resortu infrastruktury.”

(akta kontroli str. 248)

⁴³ Cd D:\informacje.

⁴⁴ Cd D:\pism_odp3.

⁴⁵ Cd D:\informacje.

⁴⁶ Cd D:\pism_odp3.

OCENA CZĄSTKOWA

Minister Infrastruktury nie podjął działań w celu realizacji uchwały KRBRD przyjmującej Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 w zakresie optymalizacji struktur organizacyjnych systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego na szczeblu krajowym jak i regionalnym, pomimo upływu ponad dwóch lat od przyjęcia tego programu. Niepodjęcie działań w latach 2021-2024 skróciło czas przeznaczony na ich realizację (do 2030 r.), a mając na uwadze skomplikowany i czasochłonny charakter zaplanowanych zmian spowodowało znaczne ryzyko niezrealizowania uchwały KRBRD w tym zakresie.

IV. Wnioski

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

Wnioski

1. Objęcie wszystkich kategorii dróg publicznych kompleksowym systemem zbierania i analizy informacji, w tym m.in. odnośnie stanu oznakowania tych dróg i zarządzania ruchem na drogach w celu zapewnienia należytego stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego użytkownikom dróg publicznych.
2. Zintensyfikowane działań w celu realizacji zobowiązań przyjętych uchwałą KRBRD – Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 w zakresie optymalizacji struktur organizacyjnych systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia zastrzeżeń

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

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań

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

Warszawa, 23 października 2024 r.

Wiceprezes
Najwyższa Izba Kontroli
Jacek Kozłowski

/-/

Warszawa, 17 grudnia 2024 r.

Zmian w wystąpieniu
pokontrolnym dokonał: p.o.
Dyrektor Departamentu
Infrastruktury
Paweł Zambrzycki
/podpisano elektronicznie/