



WICEPREZES
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
WOJCIECH KUTYŁA

KIN-4112-01-01/2012
S/12/001

Warszawa, dnia 24 września 2012 r.

Pan
Tomasz Połec
Główny
Inspektor Transportu Drogowego

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2012 r. poz. 82), zwanej dalej ustawą o NIK, Najwyższa Izba Kontroli – Departament Infrastruktury skontrolowała działalność - podległego Panu - Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego (GITD) w latach 2010 – 2011 w zakresie gospodarowania publicznymi środkami finansowymi, polityki kadrowej i płacowej, organizowania kursów specjalistycznych i szkoleń dla inspektorów, wydawania decyzji administracyjnych oraz nadzoru nad funkcjonowaniem wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego (WITD).

W związku z kontrolą, której wyniki zostały przedstawione w protokole kontroli podpisanym w dniu 14 sierpnia 2012 r., Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 60 ust. 1 ustawy o NIK, przekazuje Panu Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działalność Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego w skontrolowanym zakresie. Stwierdzone zaś nieprawidłowości w działalności Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym nie miały wpływu na ogólną ocenę funkcjonowania GITD.

Formułując pozytywną ocenę działalności GITD w latach 2010 – 2011, NIK uwzględniła prawidłowe wykonywanie zadań, które dotyczyły:

- 1) realizacji planu dochodów. Z ustaleń kontroli wynika, że w GITD rzetelnie planowano dochody budżetowe. Świadczy o tym fakt, że zrealizowane dochody wyniosły 26.166 tys. zł w 2010 r.

i 10.731 tys. zł w 2011, co stanowiło odpowiednio 118,9% i 105,9% zaplanowanych dochodów. Podstawowym źródłem dochodów były wpływy z tytułu nałożonych (na podstawie art. 15 ust. 4 oraz art. 95a ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym - Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874 ze zm.) mandatów i kar pieniężnych. Ustalono, iż dochody były prawidłowo pobierane oraz przekazywane na rachunek dochodów budżetu państwa w terminach zgodnych z przepisami rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 20 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu wykonywania budżetu państwa (Dz.U. Nr 245, poz. 1637). W okresie objętym kontrolą nie odnotowano również przedawnienia należności budżetowych, które na koniec 2010 r. wynosiły 10.324,0 zł, a na koniec 2011 r. – 11.390,0 zł;

- 2) **realizacji planu wydatków.** W 2010 r. wydatkowano 11.281 tys. zł, co stanowiło 99% planu, natomiast na 2011 r. wielkość wydatków została określona w kwocie 32.571 tys. zł, z której wydatkowano 30.919 tys. zł, tj. 94%. Prawie 3-krotny wzrost wydatków w 2011 r. wynikał głównie z finansowania wydatków związanych z przejęciem zadań wykonywanych do 2010 r. przez Biuro Obsługi Transportu Międzynarodowego (BOTM), realizacji dwóch nowych projektów dotyczących Elektronicznego Poboru Opłat oraz uruchomienia Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym. W 2010 r., zgodnie z przywołanym rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 20 grudnia 2010 roku, GITD zwrócił niewykorzystane środki budżetowe do Ministerstwa Infrastruktury dotrzymując obowiązującego terminu, zaś w 2011 r. stosowano dzienne przeksięgowywanie niewykorzystanych środków na rachunek dysponenta wyższego stopnia. Zobowiązania wymagalne GITD w 2010 r. i 2011 r. wynosiły odpowiednio 94.791,76 zł (plan 120.500,0 zł) i 96.200,28 zł (plan 111.000,0 zł). Przyczyną występowania przedmiotowych zobowiązań jest konieczność zwrotu kwot zasądzanych kosztów postępowań sądowych, które stają się wymagalne z chwilą uprawomocnienia wyroku;
- 3) **przeprowadzania postępowań o udzielenie zamówienia publicznego.** Nie stwierdzono formalnych uchybień w 44 przeprowadzonych postępowaniach, tj. w 6 - w 2010 r. i 38 - w 2011 roku. Wyniki szczegółowego badania dwóch postępowań przetargowych na kwotę 2.246.932 zł, które dotyczyły obsługi Elektronicznego Obiegu Dokumentów oraz programu obsługującego Centralną Ewidencję Naruszeń wykazały, że zostały one przeprowadzone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz.U z 2010 r. Nr 113, poz. 759 ze zm.);
- 4) **naboru pracowników, ich wynagradzania, oceny, szkolenia oraz służbowego delegowania.** Stwierdzono, że:
 - zgodnie z zasadami określonymi w stosownych zarządzeniach Dyrektora Generalnego GITD (w sprawie rekrutacji kandydatów na pracowników korpusu służby cywilnej i inspektorów transportu drogowego w WITD) i rzetelnie dokonywano rekrutacji kandydatów na pracowników korpusu służby cywilnej oraz inspektorów transportu drogowego w WITD. W 2010 r. nie przeprowadzano rekrutacji kandydatów na inspektorów, natomiast w 2011 r. w wyniku rekrutacji kandydatów na inspektorów wyłoniono 38 osób. Ponadto w korpusie służby cywilnej w GITD w 2010 r. do pracy zostało przyjętych 6 osób, a w 2011 r. - 275 osób, w tym 62 pracowników przejęto na podstawie ustawy o transporcie drogowym (ze zlikwidowanego BOTM), 55 członków korpusu służby cywilnej

przeniesiono do Inspektoratu na podstawie art. 64 ustawy o służbie cywilnej, 1 absolwenta Krajowej Szkoły Administracji Publicznej oraz 157 członków korpusu służby cywilnej przyjęto w ramach naboru,

- wynagradzanie pracowników na stanowiskach pomocniczych, robotniczych i obsługi w badanym okresie było zgodne z zasadami stosownych zarządzeń Dyrektora Generalnego GITD w sprawie wynagradzania pracowników, ich premiowania i przyznawania nagród. W 2010 r. przeciętne wynagrodzenie (bez dodatkowego wynagrodzenia rocznego) wynosiło 4.017,68 zł, a dla korpusu służby cywilnej - 3.935,37 zł, zaś w 2011 r. odpowiednio: 4.870,15 zł i 4.902,34 zł,
- przeprowadzanie ocen pracowników w GITD odbywało się zgodnie z zasadami określonymi w ustawie z dnia 21 listopada 2008 r. o służbie cywilnej (Dz.U. z 2008 r. Nr 227, poz. 1505 ze zm.) oraz rozporządzeniach Prezesa Rady Ministrów z dnia 15 czerwca 2009 r. w sprawie szczególnych warunków i sposobu dokonywania pierwszej oceny w służbie cywilnej (Dz.U. Nr.94, poz. 772) i z dnia 8 maja 2009 r. w sprawie warunków i sposobu przeprowadzania ocen okresowych członków korpusu służby cywilnej (Dz.U. Nr 74, poz. 633),
- z zachowaniem zasad celowości, rzetelności i legalności organizowane były szkolenia dla pracowników w zakresie przygotowania merytorycznego kursów specjalistycznych, doboru specjalistów do prowadzenia tych kursów oraz sposobu zawierania umów i wyboru ośrodka szkoleniowego. Kursy specjalistyczne organizowano zgodnie z przepisami art. 76 ust. 3 cyt. ustawy o transporcie drogowym oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 15 czerwca 2011 r. w sprawie organizacji przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego kursów specjalistycznych i przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych (Dz.U. Nr 134, poz. 783). Wyboru ośrodków na przeprowadzanie szkoleń dokonywano zgodnie z przepisami ustawy Prawo zamówień publicznych,
- rzetelnie i zgodnie z obowiązującymi przepisami rozliczano koszty delegacji służbowych zarówno krajowych, jak i zagranicznych. Ustalono, że w badanych latach koszty tych delegacji nie przekraczały zaplanowanych na ten cel kwot. I tak, w 2010 r. na 409 delegacji ogółem, w tym 81 zagranicznych poniesiono koszty w wysokości 259.832,35 zł, przy planowanej kwocie 265.200 zł, w tym na delegacje zagraniczne wydatkowano 191.793,41 zł, przy planowanej kwocie 192.500 zł. W 2011 r. podróży takich było ogółem 654, w tym 54 zagranicznych. Wydatkowano ogółem na te delegacje 207.952,27 zł (plan 220.000 zł), w tym na delegacje zagraniczne – 111.828,70 zł (plan 115.000 zł). Przedmiotem delegacji krajowych były m.in. kontrole w WITD, szkolenia, spotkania z przewoźnikami oraz organizowanie kursów specjalistycznych dla Inspektorów. Uczestnicy delegacji zagranicznych brali udział w spotkaniach dotyczących m.in. projektu TWINING (Chorwacja, Niemcy), grupy roboczej DAPIX, grupy eksperckiej w ramach umowy ATER, polsko-macedońskiej Komisji Mieszanej, grup roboczych ECR TRAINING/HARMONIE oraz satelitarnego monitorowania towarów i osób w transporcie drogowym.

Podstawę do sformułowania pozytywnej oceny działalności GITD w powyższym zakresie stanowiły wyniki badania wylosowanych 80 dokumentów, które dotyczyły zrealizowanych delegacji krajowych i zagranicznych w latach 2010 – 2011 (połączenia wyjazdu, rachunki kosztów podróży, faktury

hotelowe, dowody wpłat). W toku tego badania stwierdzono, że koszty delegacji krajowych były rozliczane zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju (Dz.U. Nr 236, poz.1990ze zm.), a delegacji zagranicznych - zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U. Nr 236, poz. 1991 ze zm.);

5) **wydawania decyzji administracyjnych w postępowaniu odwoławczym.** Z ustaleń kontroli wynika, że:

- w latach 2010 - 2011 GITD prowadził postępowania odwoławcze od decyzji WITD w terminach określonych w art. 35 § 3 ustawy z dnia 14 czerwca 1964 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Kpa) - Dz.U. z 2000, Nr 98, poz.1071 ze zm. oraz zgodnie z przepisami art. 138 §1 pkt 1a i 2 §2 tego kodeksu. W 2010 r. wpłynęło 3.381 odwołań od decyzji WITD, w tym 575 odwołań od decyzji Mazowieckiego WITD (MWITD), a w 2011 r. – 4.338 odwołań, w tym 382 odwołania od decyzji MWITD. Odwołania te dotyczyły decyzji wydanych na podstawie art. 93 cyt. ustawy o transporcie drogowym, art. 13g ust. 1 cyt. ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 ze zm.) oraz przywołanej ustawy o finansach publicznych – w przedmiocie udzielenia ulgi w spłacie należności publicznoprawnych. W przedmiocie rozpoznania odwołania od decyzji w 2010 r. wydano 3.775 rozstrzygnięć, w tym 587 od decyzji MWITD, a 2011 r. wydano tych rozstrzygnięć 3.923, w tym od decyzji MWITD - 362 rozstrzygnięcia.

Do przyczyn odwołań od decyzji WITD należy zaliczyć: naruszenie zasady czynnego udziału stron w postępowaniu pierwszo - instancyjnym, niewłaściwe ustalenie strony postępowania, błędną kwalifikację prawną stanu faktycznego, nałożenie kary pieniężnej przy niedostatecznym zbadaniu czy w sprawie nie wystąpiły przesłanki określone w art. 93 ust. 7 ustawy o transporcie drogowym, braki w dokumentacji dotyczącej legalizacji przyrządów pomiarowych, wątpliwości dotyczące dokonania kontroli metrologicznej urządzeń pomiarowych, nieprawidłową kwalifikację prawną naruszeń ze względu na warunki techniczne pojazdów, bądź niedostatecznie opisane i udokumentowanie stanowisk do ważenia pojazdów. W przypadku kontroli podmiotów wykonujących przewozy regularne osób na liniach nie przekraczających długości 50 km, odwołania od decyzji WITD wynikały z braku dostatecznego wyjaśnienia czy dany przewóz nie uległ wyłączeniu ze stosowania przepisów rozporządzenia WE nr 561/2006 (w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady, w tym rozporządzenia nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym). Odwoływano się także od stwierdzonych naruszeń polegających na braku wymaganych dla kierowców badań lekarskich z błędną oceną przedłożonych przez przedsiębiorcę zaświadczeń lub orzeczeń lekarskich, bądź od stwierdzonych naruszeń norm czasu pracy na podstawie rozporządzenia WE nr 561/2006, podczas gdy z akt sprawy wynikało, iż należało zastosować przepisy AETR,

- w przypadkach, w których okres załatwienia sprawy przekroczył miesięczny termin przewidziany w art. 35 § 3 Kpa, zgodnie z dyspozycją art. 36 Kpa, informowano strony o przyczynach zwłoki oraz wskazywano nowy termin załatwienia sprawy. Do najczęstszych przyczyn niezakończono sprawy w terminie określonym w Kpa m.in. należały: brak zwrotnych potwierdzeń odbioru zaskarżonych decyzji w aktach przesłanych przez organ I instancji (WITD), co wiązało się z wystosowaniem odpowiedniego wezwania, konieczność uzupełnienia materiału dowodowego, skomplikowany stan prawny niektórych spraw, bądź brak podpisu strony albo pełnomocnika pod odwołaniem,
- w okresie objętym kontrolą wpłynęło łącznie 2.126 skarg do sądów administracyjnych na decyzje GITD, z czego w 1.476 sprawach sądy te wydały prawomocne orzeczenia w 85% potwierdzające rozstrzygnięcia GITD,
- sądy powszechne nie zasądziły w badanym okresie odszkodowań z tytułu wadliwie wydanych decyzji administracyjnych w postępowaniu odwoławczym od decyzji WITD;

6) **sprawowania nadzoru nad funkcjonowaniem WITD.** Ustalenia kontroli wskazują na rzetelne wykonywanie obowiązków określonych w art. 50 ust 3 oraz art. 54, ust 1 ustawy o transporcie drogowym w zakresie nadzoru i kontroli działalności WITD. W celu ujednolicenia systemu przeprowadzania kontroli przez inspektorów TD na terenie Polski – na podstawie założeń „Krajowej Strategii Kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców na lata 2009-2010 i 2011-2012” zostały opracowane „Ramowe plany kontroli Inspekcji Transportu Drogowego”. Stwierdzono, że w badanym okresie przeprowadzono:

- 12 kontroli wewnętrznych (na 15 planowanych), z których zostały sporządzone dokumenty pokontrolne wraz z zaleceniami dla wojewódzkich inspektorów TD. Niewykonanie planu tych kontroli w 2010 r. wynikało z konieczności realizacji dodatkowych zadań oraz zmian kadrowych. Przedmiotem kontroli wewnętrznych była przede wszystkim efektywność wykorzystania sprzętu, sposobu rozliczania i nadzoru nad pracą zespołów inspekcyjnych wyposażonych w pojazdy z wideorejestраторami, w tym sposób zabezpieczenia materiałów dowodowych i dokumentacji z tym związanej. Ponadto (poza planem), pracownicy Wydziału ds. Kontroli Inspekcyjnej, wspólnie z pracownikami Gabinetu Głównego Inspektora TD, Biura nadzoru Inspekcyjnego oraz Biura Prawnego przeprowadzili wewnętrzną kontrolę doraźną w MWITD w Radomiu,
- 44 kontrole inspekcyjne pracy inspektorów TD (na 48 planowanych). Niewykonanie planu tych kontroli w 2010 r. również spowodowane było licznymi zadaniami dodatkowymi, a także zmianami kadrowymi. W toku tych kontroli o charakterze obserwacyjnym, uczestniczącym bądź formalnym, sprawdzano m.in. prawidłowość wykonywania czynności kontrolnych przez Inspektorów TD i tylko w co ósmym kontrolowanym WITD nie stwierdzono nieprawidłowości,

W ramach nadzoru na działalnością WITD prowadzono rzetelną ewidencję planów kontroli pracy inspektorów WITD a Wydział ds. Kontroli Inspekcyjnej w Biurze Nadzoru Inspekcyjnego kontrolował realizację tych planów. Poza tym, sprawowano skuteczny nadzór nad działalnością komórek ds. kadrowych w WITD, związany z naborem kandydatów na stanowiska inspektorów. W ramach koordynacji

m.in. został przygotowany harmonogram naboru kandydatów na inspektorów oraz opracowano zasady procedury rekrutacyjnej.

Rzetelny i skuteczny był także nadzór nad przeprowadzaniem egzaminów na doradców przez komisje egzaminacyjne powoływane przez wojewódzkich inspektorów TD. Związane z tym procedury zostały określone w zarządzeniu nr 2/2006 r. z dnia 12 stycznia 2006 r. w sprawie przeprowadzania egzaminów dla kandydatów na doradców i doradców do spraw bezpieczeństwa w zakresie transportu drogowego towarów niebezpiecznych, wydawania i cofania świadectw, przeszkolenia doradcy oraz prowadzenia ewidencji doradców. Wyniki analizy dokumentacji z 32 wylosowanych egzaminów, w tym dotyczącej powoływania komisji egzaminacyjnych, opracowania i przekazania testów egzaminacyjnych oraz przebiegu egzaminu wykazały, że zgromadzona dokumentacja w tym zakresie spełniała wymogi określone w przywołanym zarządzeniu nr 2/2006.

Z ustaleń wynika, że w okresie objętym kontrolą, GITD działał zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 11 czerwca 2007 r. w sprawie zasad organizacji wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego (Dz.U. Nr 109, poz. 753) w odniesieniu do opiniowania regulaminów organizacyjnych WITD. W okresie tym były 28-krotnie opiniowane zmiany regulaminów WITD (17 zmian regulaminów w 2010 r. i 11 w 2011 r.). Zmiany w przedmiotowych regulaminach wynikały m.in. z konieczności dostosowywania struktury organizacyjnej do zwiększonego zatrudnienia, w tym wyodrębnienia nowych stanowisk (m.in. zastępców wojewódzkiego inspektora, kierowników oddziałów, zastępcy naczelnika wydziału), zastępowania stanowisk wydziałami, bądź tworzenia archiwum. Modyfikacje regulaminów w zakresie tworzenia lub likwidacji oddziałów/zespołów terenowych wynikały natomiast z analizy natężenia ruchu pojazdów, lokalizacji miejsc do kontroli oraz obowiązków kontrolnych Inspekcji TD.

Rzetelnie i zgodnie z obowiązującymi przepisami wykonywane były zadania w zakresie nadzoru nad realizacją wdrożonych przez WITD dyrektyw UE, dotyczących standardowych procedur kontroli w transporcie drogowym. Zadania w tym zakresie dla WITD zostały określone w dokumentach pn. „Kierunki działania Inspekcji Transportu Drogowego”, zarówno w roku 2010, jak i w roku 2011, które zostały zatwierdzone przez ministra właściwego do spraw transportu.

Niezależnie od pozytywnej oceny działalności GITD w powyżej przedstawionych obszarach, NIK pozytywnie ocenia również działalność GITD w zakresie realizacji zadań związanych z członkostwem Polski w Unii Europejskiej, które pozostają w związku z wykonywaniem transportu drogowego oraz sposobem prowadzenia kontroli na drogach. W okresie objętym kontrolą GITD ustalił sposób oraz plany i punkty kontroli prowadzonych przez WITD (zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady WE nr 1100/2008 z dnia 22 października 2008 r. w sprawie zniesienia kontroli przeprowadzanych na granicach państw członkowskich w dziedzinie transportu drogowego i żeglugi śródlądowej) oraz uczestniczył w programie szkolenia w zakresie najlepszych praktyk, a także wymianie pracowników w ramach członkostwa w Europejskiej Kontroli Drogowej. Ponadto GITD sporządzał dla Komisji Europejskiej sprawozdania z wyników kontroli, które m.in. dotyczyły:

- a) czasu pracy kierowców (art. 17 przywołanego wcześniej rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 561/2006/WE);
- b) stanu technicznego pojazdów w transporcie drogowym (zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2000/30/WE w sprawie drogowej kontroli przydatności do ruchu pojazdów użytkowych poruszających się we Wspólnocie oraz dyrektywą Komisji nr 2003/26/WE dostosowującej do postępu technicznego dyrektywę 2000/30/WE w odniesieniu do ograniczników prędkości i emisji spalin pojazdów użytkowych);
- c) przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (zgodnie z dyrektywą nr 95/50/WE w sprawie ujednoliconych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych).

Jednocześnie NIK wskazuje na nieprawidłowości w działalności GITD przy realizacji zadań związanych z ujawnianiem - za pomocą urządzeń rejestrujących - naruszeń przepisów ruchu drogowego w wyniku przekraczania dopuszczalnej prędkości przez kierowców oraz niestosowania się do sygnałów świetlnych. Wykonywanie zadań w wymienionym zakresie należy do obowiązków Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym. W toku kontroli stwierdzono bowiem, że:

- a) na 322.424 wykonanych zdjęć przez fotoradary w okresie od 1 lipca 2011 r. do 31 grudnia 2011 r., które przesłano do systemu obsługi i sankcjonowania wykroczeń, wygenerowano tylko 82.435 wezwań do właściciela pojazdu (tj. 25,6% ogólnej liczby wykonanych zdjęć) w celu wskazania kierującego pojazdem w chwili popełnienia wykroczenia, w następstwie których wystawiono zaledwie 30.734 mandatów karnych, a 250 spraw skierowano do sądu. Pozostałe 51.701 spraw wymagało dalszych wyjaśnień i weryfikacji. Podstawową przyczyną tak małej skuteczności sankcjonowania wykroczeń było jednak korzystanie z technicznie przestarzałych urządzeń i masztów przejętych od Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz od Policji, niedostosowanych do całodobowej pracy w zmieniających się warunkach pogodowych. Skutkuje to niską jakością zdjęć, a w konsekwencji - częstym brakiem możliwości odczytania tablicy rejestracyjnej pojazdu;
- b) nie był dotrzymywany – określony w art. 97 §1 ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz.U. z 2008 r. Nr 133 poz. 848 ze zm.) - 180-dniowy termin nałożenia grzywny w drodze mandatu karnego od daty popełnienia wykroczenia, polegającego na przekroczeniu prędkości. Z analizy 60. wylosowanych spraw (po 10 z każdego miesiąca od lipca do grudnia 2011 r.), które nie zostały zakończone w ciągu 180 dni od daty popełnienia wykroczenia oraz ze złożonych wyjaśnień przez dyrektora Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym wynika, że do podstawowych przyczyn niedotrzymania tego terminu należy zaliczyć:
 - działania sprawców wykroczeń, których celem jest przedłużanie toczącego się postępowania, aby doprowadzić do przedawnienia karalności (np. wskazywanie kolejnych osób, którym powierzono pojazd na czas gdy zarejestrowano wykroczenie, nieodbieranie korespondencji),
 - brak (do dnia 16 września 2011 r.) przepisu zezwalającego Inspekcji Transportu Drogowego na generowanie przez system radarowy mandatu kredytowanego i wysłanie go pocztą do sprawcy wykroczenia,

- konieczność dostosowania oprogramowania systemu radarowego do automatycznego generowania mandatów. W rezultacie pierwsze mandaty wygenerowane automatycznie przez ten system zostały wysłane do sprawców wykroczeń w grudniu 2011 roku.

Przedstawiając Panu Głównemu Inspektorowi powyższe oceny i uwagi, Najwyższa Izba Kontroli wnosi o podjęcie stosownych działań zmierzających do:

- 1) wymiany, bądź modernizacji urządzeń i masztów w celu poprawy jakości wykonanych zdjęć z naruszeń przepisów ruchu drogowego w zakresie przekraczania dopuszczalnej prędkości oraz niestosowania się kierowców do sygnałów świetlnych;
- 2) dotrzymywania terminu określonego w art. 97 §1 ustawy Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia we wszystkich udowodnionych przypadkach naruszeń przepisów ruchu drogowego.

Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 62 ust. 1 ustawy o NIK, zwraca się do Pana Głównego Inspektora o nadesłanie, w terminie 30 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków oraz o działaniach podjętych w celu realizacji wniosków lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

Zgodnie z treścią art. 61 ust. 1 ustawy o NIK, przysługuje Panu Głównemu Inspektorowi prawo zgłoszenia na piśmie w terminie 7 dni od dnia otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, do Kolegium Najwyższej Izby Kontroli, umotywowanych zastrzeżeń w sprawie ocen, uwag i wniosków zawartych w tym wystąpieniu.

W razie zgłoszenia zastrzeżeń termin nadesłania informacji, o którym mowa wyżej, liczy się zgodnie z art. 62 ust. 2 ustawy o NIK, od dnia otrzymania uchwały Kolegium Najwyższej Izby Kontroli.

Łukasz Reguła
Wojciech Kuchta