



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Szczecinie

LSZ – 4113-01-05/2013

D/13/508

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Szczecinie

ul. Jacka Odrowąża 1, 71-420 Szczecin

T +48 91 831 39 00, F +48 91 831 39 66

lsz@nik.gov.pl

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 Szczecinie
Kontroler	Mirela Zając, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 87888 z dnia 15.10.2013 (dowód: akta kontroli str.1-2)
Jednostka kontrolowana	Urząd Miasta Szczecin, pl. Armii Krajowej 1, 70-456 Szczecin ¹ .
Kierownik jednostki kontrolowanej	Piotr Krzystek, Prezydent Miasta Szczecin (dowód: akta kontroli str. 3)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości² działalność Urzędu Miasta Szczecin w latach 2011-2013 (do zakończenia kontroli) w zakresie nadzoru nad realizacją przez Straż Miejską zadań związanych z kontrolą ruchu drogowego przy użyciu urządzeń rejestrujących naruszenia przepisów.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Urząd sprawował ogólny nadzór nad działalnością Straży Miejskiej³ analizując przedkładane okresowe (comiesięcznie oraz corocznie) sprawozdania Straży z realizacji działań oraz uczestnicząc, w granicach przewidzianych prawem, w postępowaniach dotyczących lokalizacji urządzeń rejestrujących i poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Nieprawidłowością było dwukrotne⁴ zatwierdzenie przez Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska UM⁵ (na rok 2011⁶ i 2012) projektu czasowej organizacji ruchu na terenie Miasta Szczecin, w pasie drogowym dróg publicznych, w celu prowadzenia przez SM automatycznej kontroli i rejestracji prędkości:

- bez wskazania lokalizacji istniejących i projektowanych znaków D-51, tj. niezgodnie z § 5 ust. 1 pkt 2a rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem⁷,

¹ zwany dalej UM lub Urzędem

² Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

³ zwana dalej SM lub Strażą

⁴ w dniu 18.4.2011 r. i w dniu 7.12.2011 r.

⁵ zwany dalej WGKiOŚ

⁶ od 18.4.2011 r.

⁷ (Dz.U. Nr 177, poz. 1729); zwane dalej rozporządzeniem z 23.9.2003 r.

- na czas określony, pomimo że ww. rozporządzenie nie przewidywało czasowego zatwierdzenia organizacji ruchu w pasie drogowym w celu umożliwienia SM dokonywania pomiarów prędkości przy pomocy fotoradarów,
- bez opracowania legendy do projektu graficznego organizacji ruchu (tj. wyjaśnienia oznaczenia na projekcie dróg publicznych kolorem czerwonym i czarnym).

Urząd nie prowadził ewidencji księgowej w sposób umożliwiający ustalenie kwoty dochodów ze źródeł określonych w art. 20d ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych⁸. W związku z tym nie można ustalić kwoty grzywien w latach 2011 – 2013 (do 30.9.) z tytułu mandatów nałożonych przez SM za naruszenia związane z niezastosowaniem się do limitów prędkości oraz sygnalizacji świetlnej, ujawnionych za pomocą urządzeń rejestrujących, jak również zweryfikować zgodność przeznaczania tych dochodów z celami określonymi w art. 20d ww. ustawy.

Z ustaleń kontroli wynika, iż kwota wydatków bieżących i majątkowych (bez zakupu taboru tramwajowego) Urzędu w sferze transportu i komunikacji na zadaniu utrzymanie dróg, wielokrotnie przekraczała dochody uzyskane z nałożonych przez Straż mandatów ze wszystkich tytułów.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Nadzór nad realizacją przez strażę miejskie zadań związanych z kontrolą ruchu drogowego przy użyciu urządzeń rejestrujących ze szczególnym uwzględnieniem warunków lokalizacji, w tym sposobu wyboru miejsca lokalizacji, sposobu oznakowania i dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące

W Urzędzie nadzór nad działalnością SM sprawował Wydział Zarządzania Kryzysowego i Ochrony Ludności⁹ kierowany przez Dyrektora Witolda Daniłkiewicza.

UM nie posiada danych i bezpośredniego dostępu do baz danych, na podstawie których uzyskałby informacje niezbędne do przeprowadzenia analizy porównawczej lokalnego stanu bezpieczeństwa przed i po zainstalowaniu stacjonarnych urządzeń rejestrujących.

Według wyjaśnień Dyrektora WZKiOL, Urząd nie jest zobligowany do tego rodzaju analiz. Policja na podstawie posiadanych uprawnień i zakresu działania, prowadzi analizy stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym w oparciu o system SEWiK. Przeprowadzono doraźne analizy w oparciu o dane uzyskane z Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji¹⁰ w Szczecinie, SM i WGKiOŚ dotyczące:

- 1) Urządzenia Traffipax zlokalizowanego (zamiennie) na dwóch skrzyżowaniach: al. Wojska Polskiego/ul. Królowej Korony Polskiej oraz al. Piastów/ul. Ku Słońcu (przeprowadzono analizę, pomimo braku wniosków).

Opis stanu
faktycznego

⁸ Dz.U. z 2013, poz. 260 j.t., zwana dalej ustawą o drogach, cele określone w art. 20d ustawy: zadania inwestycyjne, modernizacyjne lub remontowe związanych z siecią drogową, utrzymaniem i funkcjonowaniem infrastruktury oraz urządzeń drogowych, w tym na budowę, przebudowę, remont, utrzymanie i ochronę dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich, poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym popularyzację przepisów ruchu drogowego, działalność edukacyjną oraz współpracę w tym zakresie z właściwymi organizacjami społecznymi i instytucjami pozarządowymi.

⁹ zwany dalej WZKiOL lub Wydziałem

¹⁰ zwana dalej KMP

- 2) Zasadności lokalizacji stacjonarnego urządzenia rejestrującego przy ul. Gdańskiej (złożono jeden wniosek o utrzymanie lokalizacji, który został zaakceptowany).
- 3) Stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym na Basenie Górniczym i ul. Gdańskiej w oparciu o dane z Policji (złożono wniosek o poprawę bezpieczeństwa i zmianę oznakowania, który został zrealizowany).

(dowód: akta kontroli str. 7 – 9, 54 – 56, 61)

Liczba zdarzeń drogowych przed i po zainstalowaniu urządzenia Traffipax przedstawia się następująco:

Skrzyżowanie	Okres i liczba zdarzeń drogowych przed zainstalowaniem urządzenia	Okres i liczba zdarzeń drogowych po zainstalowaniu urządzenia
Al. Woj. Polskiego/ ul. Królowej Korony Polskiej	1.12.2007 r. – 30.11.2009 13 kolizji/ 0 rannych	1.12.2009 – 2.12.2011 21 kolizji/ 1 ranny
Al. Piastów/ ul. Ku Słońcu	1.1.2007 – 31.12.2008 59 kolizji/ 9 rannych	1.1.2009 – 31.12.2010 17 kolizji/ 3 rannych

(dowód: akta kontroli str. 7 - 8, 54 – 56, 62, 64)

Zatwierdzenie stałej organizacji ruchu w pasie drogowym ul. Gdańskiej związanej z oznakowaniem urządzeń automatycznego pomiaru i rejestracji prędkości jazdy nastąpiło pierwotnie przez Prezydenta Miasta Szczecina 21.3.2011 r. Wniosek o wydanie opinii w zakresie potwierdzenia zasadności lokalizacji stacjonarnej obudów na urządzenie rejestrujące umieszczone na ul. Gdańskiej 11 B, złożony został przez SM do Komendy Wojewódzkiej Policji w Szczecinie 24.5.2013 r. (Komenda potwierdziła zasadność lokalizacji¹¹). We wniosku SM wskazała, że liczba zdarzeń drogowych na wnioskowanym odcinku ul. Gdańskiej oraz analiza natężenia ruchu wskazywały na konieczność konsekwentnego oddziaływania na stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Liczba zdarzeń drogowych w latach 2011 – 2012 na ul. Gdańskiej była następująca:

	Liczba wypadków	Liczba zabitych	Liczba rannych	Liczba kolizji
2011 r.	19	0	24	186
2012 r.	19	0	25	177
Suma	38	0	49	363

(dowód: akta kontroli str. 7 - 8, 54 – 56, 76 - 91)

Radna Rady Miasta Szczecin złożyła wniosek o poprawę bezpieczeństwa i zmianę oznakowania w pasie drogowym ul. Gdańskiej. Wniosek został zrealizowany przez UM, m.in. poprzez skierowanie do KMP wniosku o analizę stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym w tym rejonie oraz przedstawienie wniosków. KMP wystąpiła do SM o umieszczenie w rejonie Basenu Górniczego znaku informacyjnego D-51 „automatyczna kontrola prędkości”, co miało umożliwić wykonywanie pomiarów prędkości urządzeniem typu fotoradar. Zatwierdzenie stałej organizacji ruchu w pasie drogowym ul. Gdańskiej dla wprowadzenia znaku informującego o automatycznej kontroli prędkości oraz znaku ograniczenia prędkości nastąpiło przez Prezydenta Miasta 29.3.2013 r. (montaż znaku wykonano 3.4.2013 r.)

(dowód: akta kontroli str. 7 - 8, 54 – 56, 93 – 98, 170 - 175)

Dyrektor WZKiOL wyjaśnił, że od 2011 r. (według uzyskanych informacji z WGKiOŚ) nie była rozpatrywana nowa lokalizacja dla stacjonarnych urządzeń systemu automatycznego nadzoru. WGKiOŚ w porozumieniu z Policją i SM na bieżąco realizował wnioski dotyczące poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym

¹¹ Pozytywną opinię wydała też w dniu 15.3.2013 Komenda Miejska Policji w Szczecinie, zawiadamiając o tym Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska UM.

w Szczecinie. Wnioski składane były przez mieszkańców, instytucje, rady osiedla, radnych¹². WGKiOŚ po otrzymaniu wniosków występował do Straży Miejskiej o konsultację z KMP lokalizacji znaków D-51 „kontrola prędkości”, a w przypadku stwierdzenia konieczności ich montażu o złożenie wniosku ze wskazaniem miejsc, w których będzie dokonywana kontrola pomiarów prędkości.

(dowód: akta kontroli str. 7 - 8, 56, 120 - 169)

UM nie gromadził i nie prowadził analiz z zakresu wypadków i kolizji drogowych w miejscach objętych automatycznym nadzorem pod kątem ich przyczyn i skutków. Dyrektor WZKiOL wyjaśnił, że analizy w tym zakresie prowadzone są przez Policję, a korzystanie z nich odbywało się na żądanie UM.

(dowód: akta kontroli str. 7 - 8, 56)

Kontrola wykazała, że WGKiOŚ, w dniu 18.4.2011 r. (do końca 2011 r.) i w dniu 7.12.2011 r. (na cały 2012 r.) zatwierdził dwukrotnie, na terenie Miasta czasową organizację ruchu, w pasie drogowym dróg publicznych, w celu prowadzenia przez SM automatycznej kontroli i rejestracji prędkości:

- bez oznaczenia lokalizacji istniejących i projektowanych znaków D-51, co było niezgodne z § 5 ust. 1 pkt 2a rozporządzenia z 23.09.2003 r.¹³, według którego projekt organizacji ruchu powinien zawierać plan sytuacyjny zawierający lokalizację istniejących, projektowanych oraz usuwanych znaków drogowych, urządzeń sygnalizacyjnych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu,
- na czas określony, pomimo, że rozporządzenie z 23.09.2003 r. nie przewidywało czasowego zatwierdzenia organizacji ruchu w zakresie automatycznej kontroli i rejestracji prędkości,
- bez sporządzenia legendy do graficznego projektu organizacji ruchu (tj. nie opisano przyczyn i znaczenia oznaczenia na graficznym projekcie dróg publicznych różnymi dwoma kolorami oraz nie wskazano konkretnie, których dróg projekt dotyczy).

Tak sporządzone czasowe organizacje ruchu umożliwiały SM dokonywanie w latach 2011 (od 18.4.) – 2012 pomiarów prędkości przy pomocy przenośnych urządzeń rejestrujących w dowolnych miejscach na terenie Miasta Szczecina.

(dowód: akta kontroli str. 236 - 242)

Dyrektor WGKiOŚ Andrzej Grabiec wyjaśnił, że ww. projekt organizacji ruchu był pierwszym z zakresu znaków D-51 na terenie Miasta Szczecin. Z uwagi na fakt, że wybór miejsc automatycznych kontroli prędkości nie był znany zarządzającemu ruchem w dniach sporządzania projektu, niemożliwym było wykonanie planów sytuacyjnych zawierających dokładne lokalizacje umiejscowienia czasowych znaków D-51, gdyż wybór przyszłych miejsc kontroli prędkości pojazdów na podstawie zatwierdzonych schematów dokonywany był przez służby porządkowe i nie zależał od WGKiOŚ. W związku z tym zdecydowano się na wprowadzenie ogólnych schematów umiejscowienia czasowych znaków D-51 w pasach drogowych na drogach różnej kategorii w zależności od obowiązującej dopuszczalnej prędkości. Andrzej Grabiec wyjaśnił ponadto, że brak w projekcie dokładnej lokalizacji znaku drogowego nie może być argumentem podważającym legalność dokonywania pomiarów, gdyż na rysunkach schematycznych były ukazane lokalizacje znaku D-51 względem umiejscowienia „fotoradar” na drogach różnej kategorii w zależności od obowiązującej dopuszczalnej prędkości. Ustawiając fotoradar wraz ze znakiem D-51

¹² Np. dot. bezpieczeństwa w ruchu drogowym: na przejściu dla pieszych w rejonie skrzyżowania ulic: Duńska – Złotowska (wniosek Szkoły Podstawowej nr 7), na odcinku ulicy Ogrodniczej (wniosek mieszkańca Szczecina).

¹³ zgodnie z którym projekt organizacji ruchu powinien zawierać plan sytuacyjny zawierający lokalizację istniejących, projektowanych oraz usuwanych znaków drogowych, urządzeń sygnalizacyjnych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu

przez służby porządkowe kierujący pojazdem był więc informowany o możliwości dokonania takiej kontroli.

(dowód: akta kontroli str. 243 - 245)

Według danych KMP, w latach 2011 – 2013 (do 30.9.) miało miejsce 3335 zdarzeń drogowych w miejscach pracy fotoradaru SM. Przyczyną tych zdarzeń było m.in. niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, niezachowanie bezpiecznej odległości, wjazd na czerwonym świetle. Współpraca UM z KMP w celu poprawy stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym obejmowała opiniowanie przez KMP, na wnioski UM, projektów organizacji ruchu w pasie drogowym. Według informacji KMP z 14.11.2013 r. w badanym okresie na terenie Miasta dochodziło również do zdarzeń drogowych (wypadków i kolizji) przede wszystkim w 5 miejscach, w których nie dokonywano pomiarów prędkości fotoradarem. W latach 2011-2013 (do 30.06.) były to głównie skrzyżowania w rejonie ulic:

- Wojska Polskiego - 605 zdarzeń, w tym 38 wypadków (1 osoba zabita, 51 osób rannych), 567 kolizji,
- Wyzwolenia - 516 zdarzeń, w tym 62 wypadków (67 osób rannych), 454 kolizji,
- Struga - 575 zdarzeń, w tym 27 wypadków (2 osoby zabite, 28 osób rannych), 548 kolizji,
- Piastów - 572 zdarzeń, w tym 55 wypadków (2 osoby zabite, 57 osób rannych), 517 kolizji,
- Gdańskiej - 483 zdarzeń, w tym 45 wypadków (56 osób rannych), 438 kolizji,

(dowód: akta kontroli str. 4, 179 – 202, 246)

Do UM nie wpłynęły w latach 2011 – 2013 wnioski społeczne dotyczące instalacji, przeniesienia lub likwidacji urządzeń rejestrujących.

(dowód: akta kontroli str. 7-8, 10, 53, 56)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności Urzędu w zakresie nadzoru nad kontrolą ruchu drogowego prowadzoną przy pomocy urządzeń rejestrujących przez Straż Miejską stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. WGKiOŚ zatwierdził dwukrotnie w roku 2011 r. projekt organizacji ruchu w zakresie automatycznej kontroli i rejestracji prędkości na lata 2011 (od 18.04.) - 2012:
 - z naruszeniem § 5 ust. 1 pkt 2a rozporządzenia z 23.9.2003 r., tj. bez wskazania lokalizacji istniejących i projektowanych znaków D-51,
 - na czas określony¹⁴, pomimo, że rozporządzenie z 23.9.2003 r. nie przewidywało czasowego zatwierdzenia organizacji ruchu w tym zakresie,
 - bez stworzenia legendy do graficznej wersji tego projektu organizacji ruchu.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność Urzędu w zbadanym zakresie.

2. Wykorzystanie środków uzyskanych z mandatów karnych nałożonych za wykroczenia ujawnione przy pomocy urządzeń rejestrujących.

Opis stanu
faktycznego

Zgodnie z art. 20d ustawy o drogach, dochody uzyskane z grzywien nałożonych za naruszenia przepisów ruchu drogowego ujawnione za pomocą urządzeń rejestrujących, jednostki samorządu terytorialnego przeznaczają w całości na finansowanie:

¹⁴ na okresy: 18.4.2011 – 31.12.2011 oraz 31.12.2011 – 31.12.2012

- 1) zadań inwestycyjnych, modernizacyjnych lub remontowych związanych z siecią drogową;
- 2) utrzymania i funkcjonowania infrastruktury oraz urządzeń drogowych, w tym na budowę, przebudowę, remont, utrzymanie i ochronę dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich;
- 3) poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym popularyzację przepisów ruchu drogowego, działalność edukacyjną oraz współpracę w tym zakresie z właściwymi organizacjami społecznymi i instytucjami pozarządowymi.

W UM nie prowadzono odrębnej ewidencji rachunkowej dotyczącej dochodów z grzywien nałożonych w drodze mandatu w rozbiciu na kwalifikacje zdarzeń.

(dowód: akta kontroli str. 5 – 6, 11)

Ustalenie jednoznacznie na podstawie dokumentacji rachunkowo - księgowej kwoty nałożonych w latach 2011 – 2013 (do dnia 30.9.2013) przez SM grzywien z tytułu wykroczeń drogowych ujawnionych za pomocą urządzeń rejestrujących i uzyskanych z tego tytułu przez Urząd dochodów, jak również różnicy pomiędzy tymi dochodami, a kwotą nałożonych mandatów było niemożliwe.

(dowód: akta kontroli str. 5 – 6, 11)

Urszula Rogacz Z-ca Skarbnika Miasta Szczecin wyjaśniła, że zgodnie z zarządzeniem Nr 380/12 Prezydenta Miasta Szczecin z dnia 14.8.2012 r. ewidencję na koncie 221 prowadzi się wg: dłużników, klasyfikacji budżetowej oraz budżetów, których należności dotyczą.

(dowód: akta kontroli str. 5 – 6, 11)

Na podstawie sprawozdań rocznych SM za lata 2011 – 2012 przedkładanych do WZKiOL oraz miesięcznych za okres styczeń – wrzesień 2013 r. ustalono liczbę i wartość wystawionych mandatów z tytułu wykroczeń, w tym (od 2012 r.¹⁵) także liczbę i wartość mandatów wystawionych za wykroczenia ujawnione przy pomocy urządzeń rejestrujących. Liczba i wartość wystawionych przez SM mandatów w okresie 2011 – 2013 (do 30.9) przedstawiała się następująco:

rok	Liczba wystawionych mandatów ogółem	w tym liczba mandatów za wykroczenia ujawnionych przy pomocy urządzeń rejestrujących ¹⁶	3:2	Wartość wystawionych mandatów ogółem (w zł)	w tym wartość mandatów wystawionych za wykroczenia ujawnione przy pomocy urządzeń rejestrujących (w zł)	6:5
1	2	3	4	5	6	7
2011	19.229	b.d.	b.d	2.992.935	b.d	b.d.
2012	20.648	10.933	52,9%	3.463.045	2.471.755	71,4%
2013 (do 30.09.)	12.550	7.377	58,8%	2.185.490	1.631.640	74,6%

(dowód: akta kontroli str. 41 - 42)

Urszula Rogacz Z-ca Skarbnika UM wyjaśniła, że w UM nie jest prowadzona ewidencja księgowa nałożonych grzywien w drodze mandatu w rozbiciu na kwalifikacje zdarzeń. Niemożliwa wobec tego była weryfikacja zgodności przeznaczania dochodów z grzywien nałożonych w drodze mandatu SM za wykroczenia drogowe ujawnione przy użyciu urządzeń rejestrujących, z celami określonymi w art. 20 d ustawy o drogach.

¹⁵ sprawozdanie za 2011 r. nie zawierało liczby i wartości mandatów wystawionych przez SM za wykroczenia ujawnione przy pomocy urządzeń rejestrujących

¹⁶ wszystkich łącznie, bez wydzielania dochodów (z uwagi na brak danych w UM), o których mowa w art. 96 § 3 Kodeksu wykroczeń (niewskazanie sprawcy)

(dowód: akta kontroli str. 5 – 6, 11)

Urszula Rogacz wyjaśniła ponadto, że dochody z tytułu wpływów z grzywien i kar nałożonych przez SM wyniosły za 2012 r. - 3.096.024,77 zł, za I półrocze 2013 r. – 1.380.934,57 zł. Natomiast wydatki bieżące w sferze: transport i komunikacja na zadaniu utrzymanie dróg wyniosły za 2012 r. – 17.676.170 zł, za I półrocze 2013 r. – 7.420.770 zł. Wydatki majątkowe w ww. sferze (bez wydatków na zakup taboru tramwajowego) wyniosły odpowiednio za 2012 r. – 210.583.395 zł, za I półrocze 2013 r. – 23.921.577 zł. Z danych budżetowych zawartych w sprawozdaniu z wykonania budżetu Miasta za 2012 r., jak również informacji o przebiegu wykonania budżetu za I półrocze 2013 wynika, iż poniesione wydatki przez Miasto na bieżące utrzymanie dróg, oraz wydatki majątkowe związane z inwestycjami, modernizacją, przebudową infrastruktury drogowej były nieporównywalnie wyższe w stosunku do dochodów z tytułu wpływów z grzywien i kar SM.

(dowód: akta kontroli str. 5 – 6, 49)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli odstępuje od oceny prawidłowości wydatkowania środków na cele wskazane w art. 20 d ustawy o drogach z uwagi na fakt, iż ewidencja rachunkowa UM uniemożliwia wydzielenie dochodów uzyskanych z grzywien nałożonych za naruszenia przepisów ruchu drogowego ujawnionych za pomocą urządzeń rejestrujących.

IV. Wnioski

Uwagi pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹⁷, wnosi o rozważenie prowadzenia w Urzędzie odrębnej ewidencji rachunkowej dla dochodów uzyskanych z grzywien nałożonych przez Straż Miejską w Szczecinie za naruszenia przepisów ruchu drogowego ujawnione za pomocą urządzeń rejestrujących i ewidencji wydatków, w celu jednoznacznego wykazania przekazywania przez UM dochodów z ww. tytułów, na cele określone w art. 20 d ustawy o drogach.

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 ust. 1 i 2 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.

Obowiązek poinformowania NIK o sposobie wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosku pokontrolnego oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

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

¹⁷ Dz.U. z 2012 r., poz. 82 j.t. ze zm.

Szczecin, dnia listopada 2013 r.

Kontroler:
Mirela Zając
Starszy inspektor k.p.

.....

Dyrektor
Delegatury NIK w Szczecinie

.....