



WICEPREZES
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
Mieczysław Łuczak

LRZ.410.024.02.2018

Pan
Alvin Gajadhur
Główny Inspektor Transportu Drogowego
Aleje Jerozolimskie 94, 00-807 Warszawa

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/18/061 Odcinkowy pomiar prędkości w ruchu drogowym

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
ul. Filtrowa 57, 02-056 Warszawa
T +48 22 444 50 00, F +48 22 444 57 93
nik@nik.gov.pl

Adres korespondencyjny: Skr. poczt. P-14, 00-950

...

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Główny Inspektorat Transportu Drogowego Delegatura Południowo-Wschodnia w Rzeszowie (dalej: „Delegatura”), ul. Hanasiewicza 21, 35-103 Rzeszów.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Alvin Gajadhur, Główny Inspektor Transportu Drogowego, od 7 kwietnia 2017 r.; od 6 stycznia 2016 r. Pan Alvin Gajadhur pełnił obowiązki Głównego Inspektora Transportu Drogowego. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki wcześniej (od 21 grudnia 2007 r. do 5 stycznia 2016 r.) pełnił Tomasz Połec.
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none">1. Udział Delegatury w typowaniu lokalizacji odcinkowego pomiaru prędkości.2. Prawdopodobieństwo funkcjonowania urządzeń odcinkowego pomiaru prędkości.3. Wpływ odcinkowych pomiarów prędkości na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz skuteczność funkcjonowania opp.4. Prowadzenie działań zmierzających do ukarania sprawców zarejestrowanych wykroczeń.
Okres objęty kontrolą	Lata 2015–2018 oraz okres wcześniejszy dotyczący realizacji przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego (dalej: „GITD”) projektu „Budowa centralnego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym”.
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 Delegatura w Rzeszowie
Kontroler	Dionizy Beda, doradca techniczny, upoważnienie do kontroli nr LRZ/166/2018 z dnia 19 listopada 2018 r. (akta kontroli str. 1-3)

¹ Dz. U. z 2017 r. poz. 524, ze zm. Ustawa zwana dalej: „ustawą o NIK”.

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Utworzenie na terenie działania miejscowej Delegatury dwóch³ odcinkowych pomiarów prędkości (dalej: „opp”), wpłynęło na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz zmniejszenie liczby wypadków drogowych, a w przypadku jednego z nich także na nieznaczne zmniejszenie skutków tych wypadków.

Delegatura jako lokalizacje opp zaproponowała odcinki dróg, na których występowały wypadki oraz rzetelnie zweryfikowała miejsca na opp wskazane przez Politechnikę Gdańską. Na jednym z przyjętych do realizacji opp (Kolbuszowa/Kolbuszowa Górna) wcześniej były ofiary śmiertelne wypadków drogowych, a zatem jego utworzenie miało wpływ na osiągnięcie celu głównego i korzyści społecznych Projektu „Budowa centralnego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym”. Tego warunku nie spełniała kolejna lokalizacja, Iskrzynia/Krościenko Wyżne, gdzie w latach 2009–2014 nie było ofiar śmiertelnych wypadków drogowych.

Na opp Kolbuszowa/Kolbuszowa Górna, w stosunku do lat 2012–2014, zmniejszyła się liczba wypadków drogowych z 3 do 2 (o 33%) przy niezmiętej liczbie skutków tych wypadków (ofiary i rannych). Natomiast na opp Iskrzynia/Krościenko Wyżne zmniejszeniu uległa zarówno liczba wypadków drogowych (z 1 do 0), jak i liczba rannych (z 1 do 0). Utworzenie opp zdyscyplinowało również kierujących pojazdami. Większość z nich (77,3%–70,5%) poruszała się na tych odcinkach z dozwoloną prędkością, a zaledwie jeden z 750 kierowców przekraczał dopuszczalną prędkość o ponad 20 km/h.

Delegatura prawidłowo realizowała wymagane czynności kontrolne i sprawdzające funkcjonowanie urządzeń rejestrujących na opp. Zapewniło to prawidłowe ich działanie i wyłączenie z eksploatacji jedynie na okres niezbędny do dokonania napraw.

Skutecznie prowadzono postępowania wyjaśniające i sprawnie wymierzano kary za wykroczenia zarejestrowane na opp.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej⁴ kontrolowanej działalności

OBSZAR

Opis stanu faktycznego

1. Udział Delegatury w typowaniu lokalizacji urządzeń opp

1.1. Celem głównym Projektu „Budowa centralnego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym” (dalej: „Projekt”) było zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków. Jako jego korzyści społeczne, w Studium wykonalności Projektu wskazano przede wszystkim zmniejszenie od 2016 roku liczby wypadków drogowych (o 19% rocznie), ofiar śmiertelnych (o 36%) i rannych (o 18%) w wypadkach drogowych na wszystkich drogach krajowych objętych nadzorem systemu utworzonego w wyniku realizacji Projektu. (akta kontroli str. 417-423)

W latach 2012–2014 Delegatura w ramach przygotowań do uruchomienia systemu opp uczestniczyła w typowaniu miejsc do umieszczenia urządzeń do opp na terenie

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

³ Opp Kolbuszowa/Kolbuszowa Górna, opp Iskrzynia/Krościenko Wyżne

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.

swojego działania. W tym celu przedstawiła Dyrektorowi Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym (dalej: „CANARD”) wstępne propozycje usytuowania tych urządzeń oraz weryfikowała lokalizacje przez niego wskazane.

(akta kontroli str. 13-77)

Zgodnie z wytycznymi z 1 marca 2012 r. Zastępcy Dyrektora CANARD, Delegatura 9 marca 2012 r.⁵ – po zasięgnięciu opinii Podkarpackiego Wojewódzkiego Komendanta Policji i przedstawicieli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Rzeszowie (dalej: „GDDKiA”) – przedstawiła Dyrektorowi CANARD pięć propozycji rozmieszczenia opp: 1.) na drodze krajowej (dalej: „DK”) nr 19 w miejscowości Kamień, 2.) na DK nr 9 w miejscowości Kolbuszowa/Kolbuszowa Górna, 3.) na DK nr 19/74 w miejscowości Janów Lubelski, 4.) na DK nr 4 w miejscowości Podgrodzie oraz 5.) na DK nr 9⁶ między miejscowościami Iskrzynia/Krościenko Wyżne. Cztery pierwsze propozycje charakteryzowały się wysoką wypadkowością i jej skutkami, spowodowaną m.in. niedostosowaniem przez kierujących prędkości do warunków jazdy, natomiast w zaproponowanej lokalizacji Iskrzynia/Krościenko Wyżne odnotowane wypadki drogowe nie skutkowały ofiarami śmiertelnymi”.

Spośród ww. lokalizacji największa liczba zdarzeń drogowych, ofiar śmiertelnych i rannych w latach 2010–2012 wystąpiła na DK nr 4 w miejscowości Podgrodzie - 10 wypadków drogowych, jedna ofiara śmiertelna i 14 osób rannych (w tym na skutek niedostosowania prędkości do warunków ruchu drogowego - 4 wypadki, 0 zabitych, 9 rannych) oraz DK nr 19 Kamień – 17 wypadków, dwie ofiary śmiertelne i 22 osoby ranne (w tym na skutek niedostosowania prędkości do warunków ruchu drogowego - 4 wypadki, 0 zabitych, 9 rannych).

Pracownicy Delegatury 16 października 2013 r. na wniosek CANARD ponownie zweryfikowali zaproponowane wcześniej odcinki typując dwa z nich, na DK nr 19 Kolbuszowa/Kolbuszowa Górna o długości 3.600 m oraz na DK 9 Iskrzynia /Krościenko Wyżne o długości 1.100 m. Ograniczenie prędkości na obu odcinkach do 50 km/h⁷. Pozostałe odcinki jako niespełniające warunków do objęcia opp⁸, z uwagi na występujące na nim ostre zakręty i zmiany obowiązującej na odcinku prędkości oraz planowane roboty drogowe i montaż fotoradarów, nie uzyskały rekomendacji Delegatury. (akta kontroli str. 15-18, 28-36, 85-93)

W kwietniu 2013 roku, na zlecenie GITD, Politechnika Gdańska opracowała „Analizę wieloczynnikową prowadzącą do wytypowania miejsc szczególnie niebezpiecznych, w których wskazana jest instalacja stacjonarnych urządzeń rejestrujących, urządzeń służących do kontroli wjazdu na czerwonym świetle oraz urządzeń do opp” (dalej: „Analiza rozmieszczenia opp”), w której zweryfikowano zasadność zlokalizowania opp na pięciu odcinkach dróg znajdujących się na terenie działania Delegatury zaproponowanych przez Delegaturę⁹. Trzy odcinki zostały określone jako *nieuzasadnione*, a dwa niezalecane¹⁰. Politechnika zaproponowała trzy własne lokalizacje: 1.) na DK nr 9 (od km 202+800 do 208+600), o długości 6,6 km w miejscowości Boguchwała, 2.) na DK nr 73 (od km 142+000 do 145+400)

⁵ W piśmie do Głównego Inspektora Transportu Drogowego wskazano numer drogi krajowej, proponowany kilometr oraz przewidywaną długość przewodu elektrycznego niezbędnego do podłączenia urządzeń pomiarowych do sieci elektrycznej.

⁶ Droga przemianowana w okresie późniejszym na DK nr 19.

⁷ Wynikające z art. 20 ust. 1 i 1a ustawy Prawo o ruchu drogowym.

⁸ Tylko te odcinki spełniały wymagania dot. obowiązującej dopuszczalnej prędkości dla opp oraz na odcinku 200 m przed i za projektowaną lokalizacją, określoną w §4 ust. 3. Pkt 2 w zw. z §3 ust. 1 pkt 2 li. A rozporządzenia w sprawie lokalizacji, sposobu oznakowania i dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące (Dz. U. z 2011 r. Nr 133, poz. 770)

⁹ Kamień, Kolbuszowa, Podgrodzie, Iskrzynia/Krościenko Wyżne, Janów Lubelski

¹⁰ Kamień, Podgrodzie.

o długości 3,4 km w miejscowości Kamienica Dolna, 3.) DK nr 9 (od km 212+700 do 216+700) o długości 4 km w miejscowości Lutoryż. W wyniku analizy i oględzin w terenie, Delegatura wszystkie wskazane przez Politechnikę Gdańską lokalizacje, zweryfikowała¹¹ jako niemające uzasadnienia, z powodu utrudnień w podłączeniu energii elektrycznej, występowania różnych ograniczeń prędkości oraz pomiarów prędkości przez Straż miejską¹². (akta kontroli str. 21-38, 39-65)

Ostatecznie do realizacji wybrano dwie lokalizacje opp zgłoszone w 2012 roku przez Delegaturę (Kolbuszowa/Kolbuszowa Górna - od km 166+599 do 170+002 i Iskrzynia/Krościenko Wyżne - od km 248+968 do 250+378). W lokalizacji Iskrzynia/Krościenko Wyżne w latach 2009-2014 nie było ofiar śmiertelnych wypadków drogowych. (akta kontroli str. 10-14, 23-38)

Roboty budowlane obu opp (Kolbuszowa/Kolbuszowa Górna, Iskrzynia/Krościenko Wyżne) zakończono 18 grudnia 2015 r., a z uwagi na problemy z budową przyłącza energetycznego od 15 marca 2016 r. rozpoczęto rejestrowanie wykroczeń. Szerzej funkcjonujące na terenie działania Delegatury opp opisano w pkt. 2 wystąpienia pokontrolnego. (akta kontroli str. 13, 81, 213-222)

W latach 2016–2018 do Delegatury wpłynęło dziewięć wniosków¹³ o lokalizację opp na drogach krajowych. Po analizie, osiem wniosków zostało rozpatrzonych odmownie, z uwagi na niedysponowanie wolnymi urządzeniami pomiarowymi i brak możliwości finansowych. (akta kontroli str. 97, 108-121)

W uzasadnieniu 12¹⁴ odmów, Dyrektor CANARD lub Naczelnik Delegatury¹⁵ informowali, że pomimo odmowy uwzględnienia ww. wniosków na skutek braku urządzeń i możliwości finansowania – odmowa ma charakter czasowy a wnioski zostały zarejestrowane w wykazie wniosków prowadzonym w CANARD GITD i będą do rozważenia w przyszłości. W przypadku pojawienia się takich możliwości wnioski zostaną poddane ponownej ocenie celem ostatecznego wyboru lokalizacji.

(akta kontroli str. 109-118, 171-222)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Delegatura zaproponowała odcinki dróg, na których występowały wypadki oraz rzetelnie zweryfikowała miejsca na opp wskazane przez Politechnikę Gdańską. Na jednym z przyjętych do realizacji opp (Kolbuszowa/Kolbuszowa Górna) były ofiary śmiertelne wypadków drogowych, a zatem jego utworzenie miało wpływ na osiągnięcie celu głównego i korzyści społecznych Projektu „Budowa centralnego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym”. Tego warunku nie spełniała kolejna lokalizacja, Iskrzynia/Krościenko Wyżne, gdzie w latach 2009–2014 nie było ofiar śmiertelnych wypadków drogowych.

¹¹ 24 maja 2013 r.

¹² W Boguchwale planowane czerwone światło na skrzyżowaniu oraz pomiary prędkości na odcinku 400 m przenośnym urządzeniem pomiarowym.

¹³ 5 wniosków z samorządu, 1 z policji, 3 od osób fizycznych.

¹⁴ Jeden wniosek o lokalizację opp w Rymanowie odrzucono jako niespełniający warunków technicznych dotyczących instalowania stacjonarnych urządzeń pomiarowych.

¹⁵ 9 odpowiedzi udzielił Dyrektor CANARD, a 4 Naczelnik Delegatury w uzgodnieniu z CANARD.

2. Prawidłowość funkcjonowania urządzeń opp

2.1. Dwa urządzenia opp funkcjonujące na obszarze właściwości Delegatury zostały zainstalowane na jednojezdniowych drogach krajowych, w obszarze zabudowanym z obowiązującą dozwoloną prędkością 50 km/h dla jednośladow, samochodów osobowych i samochodów ciężarowych. Były to opp na:

- DK nr 9 w miejscowości Kolbuszowa/Kolbuszowa Górna, w województwie podkarpackim o długości 3,403 km (od km 166+599 do 170+002), odebrany od wykonawcy (bez przyłączy elektrycznych) 18 grudnia 2015 r. i rejestrujący wykroczenia od 15 marca 2016 r.,
- DK nr 19 pomiędzy miejscowościami Iskrzynia/Krościenko Wyżne, w województwie podkarpackim o długości 1,410 km (od km 248+968 do 250+378), odebrany 18 grudnia 2015 r. i rejestrujący wykroczenia od 15 marca 2016 r. (akta kontroli str. 81, 213-222)

2.2. Oględziny urządzeń obu opp wykazały, że bramy wjazdowe wyposażono w dwie kamery skierowane pod kątem na wjazd i wyjazd z bramy w obu kierunkach ruchu. Stan kamer, masztów, wysięgników, szafek teletechnicznych, anten GSM i GPS, radarów oraz szafek energetycznych nie wykazywał śladów zewnętrznych uszkodzeń lub zniszczeń. W dniu oględzin podgląd online przejeżdżających pojazdów ze wszystkich kamer umożliwiał identyfikację marki i tablic rejestracyjnych pojazdów, a system nie sygnalizował błędów. Limity prędkości były ustawione zgodnie z dopuszczalnymi limitami na opp, natomiast próg rejestracji wykroczeń wynosił o 15 km/h więcej od limitów prędkości, tj. w przypadku opp Kolbuszowa/Kolbuszowa Górna i opp Iskrzynia/Krościenko Wyżne – 65 km/h od godziny 5⁰⁰ do 23⁰⁰ i 75 km/h od godziny 23⁰⁰ do 5⁰⁰.

(akta kontroli str. 98-105, 169-170)

Zapewniono właściwe oznakowanie wjazdu na wszystkie opp, zgodnie z wymogami określonymi w załączniku nr 1 do 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 drogach¹⁶ (w brzmieniu ustalonym rozporządzeniem zmieniającym z 3 lipca 2015 r.) oraz z projektami stałej organizacji ruchu, zatwierdzonymi przez GDDKiA. (akta kontroli str. 98-105)

2.3. W latach 2015–2018 obsługą techniczną i funkcjonowaniem opp, w tym m.in.: monitorowaniem stanu technicznego, prowadzeniem ewidencji urządzeń rejestrujących oraz koordynowaniem napraw i konserwacji zajmowało się sześciu pracowników¹⁷ Delegatury. W tym czasie nie było zatrudnionego w Delegaturze operatora stacjonarnych urządzeń rejestrujących.

Naczelnik Delegatury przekazał, że zgodnie z regulaminem wewnętrznym, Delegatura winna dysponować co najmniej dwoma pracownikami realizującymi zadania w zakresie instalacji i utrzymania urządzeń rejestrujących. W 2017 r. zgłoszono zapotrzebowanie zwiększenia zatrudnienia w tym obszarze. Od stycznia 2019 r. zatrudniono pracownika na stanowisku Podreferendarz ds. instalacji i utrzymania urządzeń rejestrujących.

¹⁶ Dz. U. z 2003 r. Nr 220, poz. 2.181 ze zm.

¹⁷ Pracownicy zajmujący się obsługą techniczną i funkcjonowaniem opp (odbyli niezbędne szkolenia) odpowiedzialni byli również m.in. za przyjmowanie interesantów w siedzibie Delegatury, nakładanie grzywien w postępowaniu mandatowym oraz zatwierdzanie mandatów karnych i weryfikowanie wezwań właściciela pojazdu w systemie informatycznym.

(akta kontroli str. 126-143, 223-235, 259-261, 277-287)

2.4. W Delegaturze systematycznie, przynajmniej raz w miesiącu, przeprowadzano na miejscu kontrolę pracy urządzeń opp. Zgodnie z wytycznymi określonymi w procedurach wewnętrznych¹⁸ prowadzono dzienniki pracy stacjonarnych urządzeń rejestrujących, dzienniki przeglądu lokalizacji oraz dzienne rejestry stanu urządzeń pomiarowych, które codziennie – po przeprowadzeniu weryfikacji pracy urządzeń online – przesyłane były drogą mailową do CANARD. Dane ewidencyjne w zakresie stanu technicznego urządzeń pomiarowych były rzetelne i przedstawiały stan faktyczny. (akta kontroli str. 223-235, 259-266)

Pracownicy Delegatury bez zbędnej zwłoki wykonywali czynności mające na celu sprawne funkcjonowanie urządzeń do opp (m.in. ich oględziny, informowanie pracowników CANARD o skutkach zdarzenia, udział w odbiorze prac naprawczych). W latach 2016–2018 stwierdzono 18¹⁹ przypadków nieprawidłowego funkcjonowania obu urządzeń opp, z których 17 spowodowanych było problemami technicznymi, a jeden – dewastacją²⁰. W kolejnych trzech przypadkach pracownicy Delegatury – po otrzymaniu informacji o awarii od pracowników CANARD²¹ – dokonywali oględzin urządzenia na miejscu, a po jego naprawie dokonywali jego restartu. W 2016 r. na opp Iskrzynia/Krościenko Wyżne usterki usuwano w terminach od dwóch do pięciu dni. W kolejnych latach usterki na obu opp usuwano w terminach do dwóch dni roboczych od otrzymania takiej informacji. Usuwanie przyczyn awarii w dziewięciu przypadkach było realizowane zdalnie przez pracowników CANARD. Liczba awarii urządzeń rejestrujących na opp uległa zmniejszeniu – z czterech w 2016 r. i trzech w 2017 r. do jednej w 2018 roku. Częściej awarii ulegały urządzenia na opp Kolbuszowa/Kolbuszowa Górna (10 razy) niż na opp Iskrzynia/Krościenko Wyżne (8 razy) co skutkowało nierejestrowaniem wykroczeń łącznie przez 40 dni na obu urządzeniach. (akta kontroli str.126-143, 260-266)

Z wyjaśnień Naczelnika Delegatury oraz z informacji wynikających z kart monitorowania funkcjonowania urządzeń rejestrujących²² sporządzanych przez pracowników Delegatury wynika, że pracownicy wykonywali czynności sprawdzania online łączności z opp, weryfikowania poprawności funkcjonowania urządzeń rejestrujących (synchronizacja GPS) oraz jakości rejestrowania (kamery) oraz sprawdzali stan i funkcjonowanie urządzeń na miejscu.

(akta kontroli str. 259-261)

Opp działające na terenie Delegatury były poddawane corocznej²³ legalizacji ponownej bez wyłączania lub przestawiania urządzeń rejestrujących w tryb testowy (nierejestrujący wykroczeń). Każde z urządzeń na opp było poddawane comiesięcznej kontroli na miejscu, od 10 do 13 razy w roku, przez pracowników Delegatury. (akta kontroli str. 263-265)

W okresie objętym kontrolą Delegatura corocznie występowała do GDDKiA o informacje o planowanych zmianach organizacji ruchu na opp. Delegatura nie stwierdziła zmian organizacji ruchu na opp, o których nie byłaby powiadomiona. Delegatura otrzymała jedno zawiadomienie dotyczące wprowadzenia czasowej zmiany organizacji ruchu na odcinku DK 19 (od km 249+239 do 250+850)

¹⁸ Procedura P/1/2018 „Zadania realizowane przez pracowników delegatur terenowych GITD i pracowników zespołu monitorującego w przypadkach stwierdzenia nieprawidłowości w działaniu stacjonarnych urządzeń rejestrujących” z 23 marca 2018 r. (wcześniej z 11 maja 2016 r. i 12 października 2017 r.).

¹⁹ 10 przypadków dotyczyło opp Kolbuszowa/Kolbuszowa Górna i 8 opp Iskrzynia/Krościenko Wyżne.

²⁰ Dewastacja polegała na mechanicznym uszkodzeniu drzwiczek szafy sterowniczej.

²¹ Wszystkie awarie stwierdzone zostały przez pracowników CAN-WIU.

²² Aplikacje urządzenia Unicam Velocity 3.

²³ 12.12.2018 r., 21.12.2017 r., 28.12.2016 r.

w Krościenku Wyżnym, obejmującym częściowo opp Iskrzynia/Krościenko Wyżne, na pięć dni przed rozpoczęciem robót drogowych. W związku z remontem nawierzchni drogi wprowadzono na tym odcinku ograniczenie prędkości do 50 km/h, w czasie dziewięciu dni²⁴, przez całą dobę. W czasie prowadzenia prac, urządzenia na przedmiotowym opp zostały wyłączone przez pracowników CANARD z rejestracji wykroczeń (tryb testowy nierejestrujący wykroczeń), z uwagi na prowadzony na opp remont nawierzchni oraz ruch wahadłowy pojazdów – sterowany ręcznie i przez sygnalizację świetlną. (akta kontroli str. 144, 147, 168, 261)

Naczelnik Delegatury przekazał, że Delegatura podejmowała działania w celu zapewnienia bieżącej informacji o zmianach organizacji ruchu, w związku z przeprowadzanymi pracami remontowymi na odcinkach dróg, na których funkcjonowały Stacjonarne Urządzenia Rejestrujące (dalej SUR). Informacje GDDKiA w Rzeszowie przekazywała pisemnie bądź mailowo, z kilkudniowym wyprzedzeniem. Ponadto co najmniej raz w miesiącu inspektorzy Delegatury przeprowadzali przeglądy lokalizacji opp w zakresie oznakowania i ewentualnych zmian z tym związanych. Z przeprowadzonych oględzin sporządzane były *Karty przeglądu lokalizacji SUR*. (akta kontroli str. 127)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności Delegatury w przedstawionym powyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

OCENA CZĄSTKOWA

Delegatura zapewniła prawidłowe funkcjonowanie urządzeń do opp poprzez wykonywanie wymaganych czynności kontrolnych i sprawdzających. Niezwłocznie podejmowano działania w celu usunięcia awarii, co miało wpływ na wyłączenie urządzeń rejestrujących z eksploatacji jedynie na okres niezbędny do dokonania napraw.

OBSZAR

3. Wpływ opp na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym i skuteczność funkcjonowania opp

Opis stanu
faktycznego

3.1. W latach 2015–2018 pracownicy Delegatury nie przeprowadzali analiz skuteczności funkcjonowania urządzeń rejestrujących na opp.

Naczelnik Delegatury wyjaśnił, że: Delegatura podejmowała działania zmierzające do przeprowadzenia okresowej oceny zasadności lokalizacji. Wystąpiono w 2017 r. do Komendy Wojewódzkiej Policji w Rzeszowie o przygotowanie analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego dla istniejących opp oraz o opinię w zakresie zasadności lokalizacji opp. Policja nie sporządziła analiz na skutek uchylecia²⁵ rozporządzenia w sprawie warunków lokalizacji, sposobu oznakowania i dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące, w tym § 2 ust. 1, pkt 1 określającego obowiązek sporządzania analiz stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na opp.

Przeprowadzono analizy dotyczące lokalizacji 16 z 28 fotoradarów. Z analiz wynikała potrzeba dalszego utrzymania stacjonarnych urządzeń rejestrujących w dotychczasowych lokalizacjach ze względu na spowolnienie strumienia pojazdów. Wnioski takie sformułowano na podstawie badania wpływu urządzenia na bezpieczeństwo, poprzez porównanie liczby zarejestrowanych przez urządzenie naruszeń oraz opinii komendantów Policji w zakresie zasadności lokalizacji

²⁴ Ograniczenie prędkości do 50 km/h od 11 do 30 września 2017 r. skutkowało zmianą prędkości poza odcinkiem opp gdzie obowiązywała dopuszczalna prędkość 90 km/h.

²⁵ z dniem 1 stycznia 2016 r. Dz. U. poz. 366.

fotoradarów. Analizy skuteczności funkcjonowania fotoradarów dokonywane były zarówno w trakcie obowiązywania, jak i po uchynieniu rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 1 marca 2013 r. w sprawie warunków lokalizacji, sposobu oznakowania i dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące w 2016 r. (akta kontroli str. 237-242)

W latach 2012–2014 (przed uruchomieniem opp) w lokalizacjach, w których funkcjonują opp nadzorowane przez Delegaturę, miały miejsce cztery wypadki drogowe, w tym trzy na opp Kolbuszowa/Kolbuszowa Górna, oraz jeden na opp Iskrzynia/Krościenko Wyżne (w pierwszej jedna ofiara śmiertelna, a odpowiednio dwie i jedna osoba zostały ranne). Ponadto miało miejsce 65 kolizji (odpowiednio 44 i 21). (akta kontroli str.247-253)

Po uruchomieniu (w maju 2016 r. roku) dwóch opp, tj. Kolbuszowa/Kolbuszowa Górna oraz Iskrzynia/Krościenko Wyżne, średnioroczna liczba wypadków drogowych²⁶ na odcinkach dróg objętych nadzorem urządzeń do opp zmniejszyła się, w stosunku do stanu z lat 2012–2014, o 50% – (z czterech do dwóch oba w Kolbuszowej), a liczba rannych o 33% (z trzech do dwóch). Na opp Iskrzynia/Krościenko Wyżne nie odnotowano wypadków drogowych po uruchomieniu opp). Na obu opp liczba kolizji zmniejszyła się o 54% (z 67 do 31).

Porównanie danych o wypadkowości (za lata 2012–2014 i 2016–2018) na dwóch odcinkach zlokalizowanych w pobliżu opp Iskrzynia/Krościenko Wyżne w miejscowości Pustyny i pomiędzy miejscowościami Targowisko i Łężany wykazało, że liczba wypadków drogowych na tych odcinkach zwiększyła się o 33%. W wypadkach nie odnotowano zabitych, a ilość rannych utrzymała się na tym samym poziomie - pięciu poszkodowanych.

(akta kontroli str. 243-255, 351-352)

3.2. Na terenie działania Delegatury zlokalizowano 28 stacjonarnych urządzeń rejestrujących, w tym 2 opp, 24 fotoradary oraz 2 zestawy urządzeń rejestrujących wjazd na czerwonym świetle²⁷. Długość dróg krajowych na terenie właściwości Delegatury wynosiła 1.090 km – średnio jedno urządzenie rejestrujące przypadało na 40 km dróg. (akta kontroli str. 69, 96)

Według założeń Studium wykonalności Projektu, wdrożenie systemu wykrywania i karania osób popełniających wykroczenia drogowe miało spowodować zmianę zachowań kierowców na drogach i w efekcie: sukcesywne zmniejszenie liczby naruszeń drogowych, poprawa bezpieczeństwa drogowego i istotne zmniejszenie liczby wypadków ze skutkiem śmiertelnym. (akta kontroli str. 418-423)

Od uruchomienia opp, między miejscowościami Kolbuszowa/Kolbuszowa Górna, do 30 września 2018 r. poruszało się tam 9.147,6 tys. pojazdów. Kierowcy 7.075,2 tys. z nich (77,3%) przestrzegali ograniczenia obowiązującej prędkości. Spośród 2.072,3 tys. (22,7%) kierowców przekraczających dopuszczalną prędkość, 1.992,2 tys. (21,8%) przekroczyło ją do 10 km/h, tj. z uwzględnieniem progu tolerancji, określonego w art. 129 h ust. 5 pkt 3 Prawa o ruchu drogowym, a 10,7 tys. (0,1%) – powyżej 20 km/h²⁸. Spośród 7.670,7 tys. kierowców samochodów osobowych, ograniczenia prędkości (50 km/h²⁹) przestrzegało 6.002,8 tys. (78,2%). Spośród

²⁶ Żaden z wypadków nie był spowodowany nadmierną prędkością.

²⁷ W miejscowościach Ropczyce i Stalowa Wola.

²⁸ Do analizy przyjęto wartość „powyżej 20 km/h” analogicznie do używanej w „Analizie rozmieszczenia opp”, opracowanej przez Politechnikę Gdańską, którą to wartość wskazano jako istotne przekroczenie prędkości.

²⁹ 50 km/h w dzień i 60 km/h w nocy.

1.667,9 tys. (21,7%) kierowców przekraczających dopuszczalną prędkość, 1.599 kierujących (20,9%) przekroczyło dopuszczalną prędkość do 10 km/h, a 9,4 tys. (0,1%) powyżej 20 km/h. Z kolei spośród 1.476,8 tys. kierowców samochodów ciężarowych, dopuszczalnej prędkości (50 km/h) przestrzegało 1.072,4 tys. (72,6%). Spośród 404,5 tys. (27,4%), 392,3 tys. (20,9%) kierujących przekroczyło dopuszczalną prędkość do 10 km/h, a 1,3 tys. (0,1%) powyżej 20 km/h. Średnia prędkość poruszających się pojazdów osobowych (Vd w dzień i w nocy) wyniosła odpowiednio 48 km/h i 51 km/h, a pojazdów ciężarowych odpowiednio 49 km/h i 52 km/h. Procentyle V15 i V85 dla całego ruchu wyniosły odpowiednio 45 km/h i 52 km/h. W omawianym okresie na opp zarejestrowano 10.355 (0,13% ogólnej liczby pojazdów) naruszeń ograniczenia prędkości (4.757 w 2016 r., 3.618 w 2017r. i 1.980 w 2018 r.).

(akta kontroli str. 267-271)

Od uruchomienia opp między miejscowościami Iskrzynia /Krościenko Wyżne do 30 września 2018 r. poruszało się tam 3.440,8 tys. pojazdów. Kierowcy 2.426,2 tys. z nich (70,5%) przestrzegali ograniczenia obowiązującej prędkości. Spośród 1.014,6 tys. (29,5%) kierowców przekraczających dopuszczalną prędkość, 890,4 tys. (25,9%) przekroczyło ją do 10 km/h, tj. z uwzględnieniem progu tolerancji, określonego w art. 129 h ust. 5 pkt 3 Prawa o ruchu drogowym, a 12,3 tys. (0,4%) – powyżej 20 km/h. Z kolei spośród 2.694 tys. kierowców samochodów osobowych, ograniczenia prędkości (50 km/h) przestrzegało 1.961 tys. (72,8%). Spośród 733 tys. (27,2%) kierowców przekraczających dopuszczalną prędkość, 641,9 tys. (23,8%) przekroczyło ją do 10 km/h, tj. z uwzględnieniem progu tolerancji, a 10,9 tys. (0,4%) – powyżej 20 km/h. Z kolei spośród 746,8 tys. kierowców samochodów ciężarowych, dopuszczalnej prędkości przestrzegało 465,2 tys. (62,3%). Spośród 281,6 tys. (37,7%) kierowców przekraczających dopuszczalną prędkość, 248,5 tys. (33,3%) przekroczyło ją do 10 km/h, a 1,4 tys. (0,2%) powyżej 20 km/h. Średnia prędkość w dzień i w nocy wyniosła odpowiednio 48 km/h i 49 km/h, a pojazdów ciężarowych odpowiednio 50 km/h i 52 km/h. Procentyle V15 i V85 dla całego ruchu wyniosły odpowiednio 44 km/h i 54 km/h. W omawianym okresie na opp zarejestrowano 21.260 (0,62% pojazdów) naruszeń ograniczenia prędkości (6.742 w 2016 roku, 10.796 w 2017 roku i 3.722 w 2018 roku).

(akta kontroli str. 267-271)

Przeprowadzone podczas kontroli badanie zachowań kierowców na opp Iskrzynia/Krościenko Wyżne oraz po ich opuszczeniu (na odcinkach dróg bezpośrednio sąsiadujących z opp³⁰ o tym samym limicie prędkości dopuszczalnej i porównywalnych innych parametrach drogi) wykazało, że liczba kierowców przestrzegających ograniczeń prędkości na opp była o 62 punkty procentowe wyższa niż na odcinkach sąsiadujących z opp. I tak:

- na opp w Iskrzyni/Krościenko Wyżne (13 grudnia 2018 r. od godziny 10⁰⁰ do 14 grudnia do godziny 11⁰⁰) przebyło 3.921 pojazdów, z tego 71,5% (2.802) kierujących przestrzegało ograniczenia prędkości. Spośród (1.119) 25,5% kierujących przekraczających dopuszczalną prędkość, 25,8% (1.012) przekraczało dopuszczalną prędkość do 10 km/h, a 0,3% (12) powyżej 20 km/h³¹;

³⁰ Nie badano zachowań kierowców na odcinkach dróg bezpośrednio po opuszczeniu opp gdyż obowiązywały na nich inne niż na opp ograniczenia prędkości.

³¹ W dniu 13.12.2018 r. dopuszczalnej prędkości przestrzegało 76,9% kierujących samochodami osobowymi i 58,7% kierujących samochodami ciężarowymi, natomiast prędkość dopuszczalną do 10 km/h przekraczało 22,7% kierujących samochodami osobowymi i 38,9% kierujących pojazdami ciężarowymi, a powyżej 20 km/h – 0,4% kierujących pojazdami osobowymi, a wśród pojazdów ciężarowych nie odnotowano przekroczenia powyżej 20 km/h.

- natomiast przed opp w miejscowości Pustyny³² było to odpowiednio 7,2% (786), 29% (3.176) i 44,3% (4.859)³³ (średnia prędkość na opp osiągnięta przez kierowców wyniosła 48,5 km/h, a po opp – 69 km/h, przy limicie wynoszącym 50 km/h);
- na opp Iskrzynia/Krościenko Wyżne (17 grudnia 2018 r. od godziny 10⁰⁰ do 18 grudnia 2018 r. do godziny 11⁰⁰)³⁴ przebyły 3.833 pojazdy, 69,9% (92.679) kierujących przestrzegało ograniczenia prędkości, 27,9% (1.068) przekraczało prędkość do 10 km/h, a 0,1% (4) - powyżej 20 km/h³⁵, natomiast przed opp w miejscowościach Targowisko/Łężany było to odpowiednio 7,4% (1.059), 21,5% (3.059) i 31,7% (4.859)³⁶ (średnia prędkość na opp osiągnięta przez kierowców wyniosła 48,5 km/h, a po opp – 66,5 km/h, przy limicie wynoszącym 50 km/h).
(akta kontroli str. 249, 302-315, 318-321)

Na DK nr 9 i nr 19, w pobliżu opp nadzorowanych przez Delegaturę, zlokalizowane były dwa fotoradary. Usytuowano je w terenach zabudowanych w miejscowościach Majdan Królewski i Wyżne (gdzie obowiązywały ograniczenia prędkości: 50 km/h od godz. 5⁰⁰ do 23⁰⁰ i 60 km/h od godz. 23⁰⁰ do 5⁰⁰). Analiza funkcjonowania tych urządzeń wykazała, że powodują one mniejsze o około 10 punktów procentowych efekty dyscyplinowania kierujących pojazdami niż sąsiadujące z nimi opp. Odsetek kierowców przestrzegających ograniczenia prędkości w miejscach usytuowania tych fotoradarów w latach 2015–2018 wynosił odpowiednio³⁷ - 68,4% i 61,9%, przekraczających dopuszczalną prędkość do 10 km/h – 29,7% i 31,1%, a powyżej 20 km/h – 0,2% i 1,4%.

W przypadku kierowców samochodów osobowych było to odpowiednio: 70,6% i 64,1%, 27,7% i 29,5% oraz od 0,2% i 0,3%, natomiast w przypadku kierowców samochodów ciężarowych – od 54,7% i 52,8%, 42,7% i 32,9% oraz 0,1% do 1,4%.

Średnie prędkości poruszających się pojazdów wynosiły: od 49 km/h do 50 km/h dla samochodów osobowych i od 52 km/h do 53 km/h dla samochodów ciężarowych, a procentyle (V85 i V15) dla całego ruchu odpowiednio od 54 km/h do 44 km/h oraz od 57 km/h do 44 km/h. W latach 2016-2018 wystąpiła tendencja spadkowa ilości zarejestrowanych przez fotoradary zdarzeń – Majdan Królewski odpowiednio 1.180, 1.027, 592; Wyżne odpowiednio 3.244, 2.374 2.282. W badanym okresie, progi wyzwolenia (rejestracji przekroczenia prędkości) na obu fotoradarach były podnoszone od 20 do 40 km/h, w stosunku do szybkości dopuszczalnej 50 km/h na tych odcinkach drogi.
(akta kontroli str. 318-325)

³² Odcinek pomiarowy w miejscowości Pustyny pokonało łącznie w obu kierunkach 10.958 pojazdów w tym 7.521 osobowych i 3.094 ciężarowych.

³³ Dopuszczalnej prędkości przestrzegało 9,7% kierujących samochodami osobowymi i 7,9% kierujących samochodami ciężarowymi, natomiast prędkość dopuszczalną do 10 km/h przekraczało 30,3% kierujących samochodami osobowymi i 27,4% kierujących samochodami ciężarowymi, a powyżej 20 km/h – 31,6% kierujących pojazdami osobowymi i 27,3% pojazdów ciężarowych.

Prędkość dopuszczalną 50 km/h przekroczyło o 50 km/h 35 pojazdów, w tym 9 pojazdów o ponad 100 km/h i 4 pojazdy ponad 150 km/h.

³⁴ Odcinek pomiarowy w miejscowości Targowisko/Łężany pokonało łącznie w obu kierunkach 13.944 pojazdy w tym: 10.145 osobowych i 3.799 ciężarowych.

³⁵ Dopuszczalnej prędkości na opp przestrzegało 75,5% kierujących samochodami osobowymi i 57,2% kierujących samochodami ciężarowymi, natomiast prędkość dopuszczalną do 10 km/h przekraczało 19,1% kierujących samochodami osobowymi i 32,6% kierujących samochodami ciężarowymi, a powyżej 20 km/h – 4,4% kierujących pojazdami osobowymi i 10,2% kierujących samochodami ciężarowymi.

³⁶ Dopuszczalnej prędkości przestrzegało 7,3% kierujących samochodami osobowymi i 6,6% kierujących samochodami ciężarowymi, natomiast prędkość dopuszczalną do 10 km/h przekraczało 22,1% kierujących samochodami osobowymi i 19,9% kierujących samochodami ciężarowymi, a powyżej 20 km/h – 33,7% kierujących pojazdami osobowymi i 31,9% samochodami ciężarowymi. 103 pojazdy przekroczyło prędkość dopuszczalną powyżej 51 km/h w tym: 29 pojazdów ponad 100 km/h i 4 pojazdy ponad 150 km/h.

³⁷ Odpowiednio Majdan Królewski i Wyżne.

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Delegatura przeprowadziła analizy lokalizacji wybranych fotoradarów, nie dokonała takich analiz w przypadku opp. Po powstaniu opp Kolbuszowa/Kolbuszowa Górna oraz opp Iskrzynia/Krościenko Wyżne, nastąpiła redukcja zdarzeń drogowych i kolizji, a także osiągnięto efekt dyscyplinowania zachowań kierujących pojazdami - tylko jeden spośród 750 kierowców na opp dopuszczał się przekroczenia dopuszczalnej prędkości ponad 20 km/h. Funkcjonowanie opp nie wpłynęło jednak na zachowanie kierowców na odcinkach dróg bezpośrednio sąsiadujących z opp³⁸ - odsetek kierowców przestrzegających prędkość dopuszczalną był mniejszy o 62 punkty procentowe niż na opp, a zainstalowane w pobliżu opp fotoradary mniej skutecznie (o około 10 punktów procentowych) od opp wpływały na dyscyplinowanie zachowań kierowców.

OBSZAR

4. Skuteczność i sprawność wymierzania kar za wykroczenia zarejestrowane na opp

Opis stanu
faktycznego

4.1 W Delegaturze, w latach 2015-2018 postępowania wyjaśniające prowadziło pięciu pracowników³⁹ spośród 10 zatrudnionych. Od stycznia 2017 r. zatrudniono jedną osobę na stanowisku głównego specjalisty ds. postępowań, odpowiedzialną za prowadzenie postępowań wyjaśniających, przygotowanie dokumentacji, gromadzenie danych w związku z zarejestrowanymi naruszeniami celem zakończenia spraw w drodze mandatów karnych lub postępowań sądowych, a także występowanie w roli oskarżyciela publicznego w imieniu Głównego Inspektora Transportu Drogowego⁴⁰. Część czynności wyjaśniających, tj. przesłuchanie w charakterze świadka, nałożenie mandatu karnego oraz obsługę interesantów wykonywali pozostali pracownicy Delegatury.

Czterech z pięciu pracowników zajmujących się postępowaniami wyjaśniającymi miało szereg innych obowiązków wynikających z zajmowanych stanowisk⁴¹.

(akta kontroli str. 326-329, 347-350, 380-412)

Jak wyjaśnił Naczelnik Delegatury w 2015 i 2016 r., dwóch pracowników prowadzących postępowania wyjaśniające rozpatrywało po około 40-45% wszystkich spraw. W kolejnych latach 2017-2018 na skutek zaangażowania do czynności wyjaśniających dodatkowo dwóch pracowników, obciążenie pracowników przedstawiało się następująco: dwóch pracowników otrzymywało po około 35% wszystkich spraw, natomiast pozostali pracownicy po około 15-20% wszystkich spraw.
(akta kontroli str. 326-330)

4.2 W latach 2016–2018 do Delegatury – w celu przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego wpłynęło z CANARD 617 spraw (210, 179 i 228 w kolejnych latach) zarejestrowanych przez system automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, w tym, 64 sprawy (36, 16 i 12) dotyczące wykroczeń popełnionych na opp. Po upływie 180 dni od zarejestrowania wykroczenia przez system, wpłynęło 297 spraw (48,1%), w tym 15 spraw (5,1%) z opp. Do 31 grudnia 2018 r. zakończono⁴²

³⁸ Pomiar w ramach niniejszej kontroli

³⁹ W 2015 i 2016 r. wyjaśnianiem spraw zajmowało się dwóch pracowników a w latach 2017-2018 5 pracowników.

⁴⁰ Takie same uprawnienia miał zapisane w zakresie obowiązków Naczelnik Delegatury.

⁴¹ Wieloosobowe stanowisko ds. postępowań – 1 osoba, Operator SUR – 1 osoba, Kontrolerzy 3 - osoby.

⁴² W odniesieniu do spraw, które wpłynęły w danym roku.

515 (83,5%) spraw (173, 154, 188 w kolejnych latach), w tym 54 (84,4%) spraw dotyczących opp (odpowiednio 32, 13, 9). W przypadku 20 (z 617) spraw nie było możliwości ukarania z powodu przedawnienia, w dwóch przypadkach z powodu śmierci sprawcy wykroczenia, jedną sprawę przekazano do Delegatury południowej w Krakowie⁴³. Z 64 spraw przesłanych z opp – na dzień 31 grudnia 2018 r. – 38 spraw zakończono nałożeniem mandatu karnego (25, 8, 5 w kolejnych latach), 16 spraw zakończono skierowaniem sprawy do sądu (odpowiednio 7, 5, 4), 1 – zakończono pouczeniem, a 3 sprawy były w toku.

(akta kontroli str. 339-340, 355-378)

Naczelnik Delegatury wyjaśnił, że przyczyną przedawnienia 20 spraw o wykroczenia w latach 2016-2018 było: nieustalenie sprawcy wykroczenia przez prowadzących czynności wyjaśniające, w których wyczerpali oni możliwości wykrycia sprawcy z powodu przebywania właściciela pojazdu poza granicami kraju; przedawnienie orzekania; brak wymaganego zezwolenia na ściganie sprawcy⁴⁴ wykroczenia, bądź ustalenie, że sprawca z mocy prawa nie podlegał karze⁴⁵. (akta kontroli str. 353-35)

Analiza 10 wybranych⁴⁶ postępowań wyjaśniających dotyczących wykroczeń popełnionych na opp, które wpłynęły do Delegatury w latach 2016–2018 wykazała, że skutecznie i bezzwłocznie podejmowano czynności wyjaśniające, dążąc każdorazowo do ustalenia sprawców zarejestrowanych wykroczeń. Stwierdzono, że: 1.) pierwsze czynności podejmowano w ciągu od 1 do 15 dni od wpływu sprawy do Delegatury; 2.) w jednej sprawie wystąpiono o udostępnienie danych do Urzędu Wojewódzkiego Wydziału Spraw Obywatelskich i Cudzoziemców; 3.) w pięciu sprawach nałożono mandaty karne na łączną kwotę 1.300 zł; 4.) dwie sprawy zakończono nałożeniem grzywny przez sąd, w łącznej kwocie 560 zł.; w dwóch sprawach nastąpiło przedawnienie orzekania⁴⁷; 5.) i w jednej sprawie Delegatura wyczerpała możliwości wykrycia sprawcy⁴⁸. (akta kontroli str. 333-337, 355-410)

Od 15 listopada 2018 r. weszła w życie zmiana art. 97 § 1 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia⁴⁹, umożliwiająca wystawienie mandatu karnego w terminie 60 dni od daty ustalenia sprawcy wykroczenia⁵⁰. Naczelnik Delegatury podał, że: zmiana zapisu kodeksu wykroczeń wpłynie pozytywnie na liczbę postępowań wyjaśniających kończonych mandatem karnym, co jest korzystne zarówno dla organu prowadzącego postępowanie jak i dla ukaranego. Wpłynie to zapewne na zmniejszenie liczby spraw kierowanych do sądów rejonowych o ukaranie sprawców wykroczeń przy jednoczesnym zwiększeniu spraw kończonych mandatem karnym.

(akta kontrolne str. 424)

⁴³ W 2016 r. wezwany na przesłuchanie użytkownik pojazdu, z Krakowa zwrócił się z prośbą o przekazanie sprawy CAN. 7421.97243.2016.A do Delegatury Południowej GITD celem prowadzenia dalszych czynności.

⁴⁴ Zgodnie z art. 5 §1 pkt 9 Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 201 r., poz. 1713 ze zm.) - dalej Kpw.

⁴⁵ Zgodnie z art. 5 §1 pkt 3 Kpw.

⁴⁶ Analizą objęto 10% spraw dotyczących wykroczeń popełnionych na opp, których termin wpływu do Delegatury – licząc od dnia zarejestrowania wykroczenia – był najdłuższy.

⁴⁷ Nie ustalono sprawcy, a organ wyczerpał możliwości wykrycia sprawcy.

⁴⁸ Z powodu przebywania właściciela pojazdu poza granicami kraju (brak skutecznego dostarczenia wezwania na przesłuchanie).

⁴⁹ Dz. U. z 2018 r. poz. 475, ze zm.

⁵⁰ Do 15 listopada 2018 r. art. 97 § 1 dopuszczał wystawienie mandatu w terminie 180 dni od daty ujawnienia czynu za pomocą przyrządu lokalizacyjno-pomiarowego lub urządzenia pomiarowego.

Pracownicy Delegatury prowadzili obsługę interesantów w związku z funkcjonowaniem automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym pojazdów. W latach 2016-2018 zgłosiło się 3.820 osób (1.297, 1.198, 1.329 w kolejnych latach). Większość zgłoszeń dotyczyła przyjęcia mandatu karnego przez sprawcę wykroczenia, okazania zarejestrowanego zdjęcia dokumentującego naruszenie oraz uzyskanie informacji o działaniu Systemu Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym. W tym czasie pracownicy Delegatury wystawili 4.163 mandaty karne (odpowiednio 1.021, 1.497, 1.645), na łączną kwotę 800,8 tys. zł (odpowiednio 213,9 tys., 288,3 tys., 298,6 tys. zł), ponadto zatwierdzili w systemie centralnym 70,4 tys. wniosków o ukaranie mandatem (odpowiednio 22,2 tys., 22,7 tys., 25,5 tys.) (akta kontroli str. 379, 424)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Delegatura niezwłocznie wszczyła i skutecznie prowadziła postępowania wyjaśniające oraz wymierzała kary za wykroczenia zarejestrowane na opp.

IV. Uwagi i wnioski

W związku z niestwierdzeniem nieprawidłowości Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag i wniosków.

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.

Warszawa, 14 marca 2019 r.

Wiceprezes
Najwyższej Izby Kontroli
Mieczysław Łuczak

/.../