



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Białymstoku



01330916

LBI.410.003.04.2016
P/16/028

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Białymstoku
ul. Akademicka 4, 15-267 Białystok
T +48 85 874 81 00, F +48 85 874 81 33
lbi@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/16/028 – Dopuszczanie pojazdów do ruchu drogowego
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Białymstoku
Kontrolerzy	Tomasz Ambrozik – doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr 99665 z dnia 26 lutego 2016 r. Maciej Brzosko – starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 98203 z dnia 04 lutego 2016 r. (dowód: akta kontroli str. 1-4)
Jednostka kontrolowana	Starostwo Powiatowe w Mońkach, ul. Słowackiego 5a, 19-100 Mońki ¹
Kierownik jednostki kontrolowanej	Andrzej Franciszek Daniszewski, Starosta Moniecki ² (dalej zwany Starostą) (dowód: akta kontroli str. 5-6)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie³ działania Starosty jako organu dopuszczającego pojazdy do ruchu drogowego.

Ocenę negatywną uzasadniają ujawnione nieprawidłowości polegające na:

- nadaniu uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów dwóm osobom, które nie udokumentowały wymaganego okresu praktyki w stacji obsługi lub w zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów po uzyskaniu wymaganego przepisami prawa wykształcenia oraz osobie, która nie posiadała wymaganego wykształcenia technicznego,
- niepodjęciu działań w celu cofnięcia uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów czterem diagnostom, mimo wydania przez sąd w stosunku do tych osób prawomocnych wyroków o zastosowaniu środka karnego w formie zakazu wykonywania funkcji diagnosty,
- wpisaniu do rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP⁴ trzech podmiotów, które złożyły niekompletne wnioski o wpis do tego rejestru,
- niewydaniu decyzji o wykreśleniu przedsiębiorcy prowadzącego SKP o numerze BMN/008/P z rejestru przedsiębiorców,
- niepodjęciu działań w celu wykreślenia z rejestru przedsiębiorców podmiotu gospodarczego, mimo rażącego naruszenia warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie kontroli pojazdów,
- niewydaniu nowych zaświadczeń o wpisie do rejestru przedsiębiorców w związku ze zmianą zakresu wykonywanych badań technicznych pojazdów w przypadku trzech podstawowych SKP,
- nierzetelnym prowadzeniu rejestru przedsiębiorców,
- niewydaniu jednemu przedsiębiorcy zaleceń pokontrolnych, mimo stwierdzenia nieprawidłowości, w trakcie przeprowadzania czynności kontrolnych przez pracowników Referatu Komunikacji Wydziału Organizacyjnego i Spraw Społecznych Starostwa⁵ oraz

¹ Dalej: „Starostwo” lub „Urząd”.

² Od 1.12.2014 r. Poprzednio Starostą Powiatu od 1.12.2010 r. do 30.11.2014 r. była Joanna Kulikowska.

³ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny ogólnej wg proponowanej skali byłoby nadmiernie utrudnione albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, stosuje się ocenę opisową.

⁴ Dalej: „rejestr przedsiębiorców”.

⁵ Dalej: „Referat Komunikacji”.

nieegzekwowanie realizacji wydanego zalecenia pokontrolnego zawartego w protokole z kontroli zrealizowanej w jednym podmiocie,

- niesprawowaniu w pełnym zakresie, wynikającym z art. 83b ust. 2 pkt 1 lit a-c ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym⁶, nadzoru nad SKP z terenu Powiatu Monieckiego⁷.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Rozpatrywanie wniosków o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz prowadzenia akt rejestrowych

Opis stanu
faktycznego

1.1. Prowadzenie rejestru przedsiębiorców rozpoczęło 15 grudnia 2004 r. Rejestr zawierał 10 kolejno numerowanych wpisów (po jednym dla każdej wpisanej SKP od 15 grudnia 2004 r.). Pierwsze siedem wpisów dokonano z urzędu 15 grudnia 2004 r. w związku z wejściem w życie ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. Przepisy wprowadzające ustawę o swobodzie działalności gospodarczej⁸. Pozostałych trzech wpisów dokonano na podstawie wniosków składanych przez przedsiębiorców zamierzających prowadzić SKP. Wszystkie trzy złożone wnioski były zgodne ze wzorem określonym w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2004 r. w sprawie wzorów dokumentów wymaganych dla wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów⁹. Ponadto, przedsiębiorcy załączali do wniosków poświadczenia zgodności wyposażenia i warunków lokalowych wydane przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego¹⁰. W jednym przypadku przedsiębiorca załączył do wniosku oświadczenie, o którym mowa art. 83a ust. 4 ustawy prd. Na dzień rozpoczęcia kontroli, tj. 10 lutego 2016 r. na terenie Powiatu działało osiem SKP (cztery podstawowe i cztery okręgowe). (dowód: akta kontroli str. 7-17, 21-23, 26)

1.2. Dwa z trzech złożonych wniosków o wpis do rejestru przedsiębiorców podpisane były przez osoby do tego uprawnione, na potwierdzenie czego dołączono wydruk z Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej¹¹. (dowód: akta kontroli str. 26, 178-181)

1.3. Od 23 września 2009 r. do 22 września 2015 r. do rejestru przedsiębiorców dokonano wpisu trzech nowych podmiotów posiadających status przedsiębiorcy¹². (dowód: akta kontroli str. 7-17, 21-23, 26)

1.4. W okresie objętym kontrolą, tj. lata 2014-2016 (do 31 marca) nie stwierdzono odmowy dokonania wpisu do rejestru przedsiębiorców. We wszystkich trzech badanych aktach rejestrowych SKP wraz z wnioskiem o wpis do rejestru przedsiębiorców, przedsiębiorcy przedkładali decyzje Dyrektora TDT poświadczające, że wyposażenie i warunki lokalowe SKP są zgodne z wymogami odpowiednimi do zakresu przeprowadzanych badań przez przedsiębiorcę. (dowód: akta kontroli str. 26)

1.5. Starosta nie wdrożył procedur uniemożliwiających dokonanie wpisu do rejestru przedsiębiorców w przypadkach, o których mowa w art. 68 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej¹³, tj. w sytuacji, gdy wydano prawomocne orzeczenie zakazujące przedsiębiorcy prowadzącemu SKP wykonywania działalności gospodarczej objętej wpisem oraz gdy wykreślono tego przedsiębiorcę z rejestru działalności regulowanej w okresie 3 lat poprzedzających złożenie wniosku o ponowny wpis.

⁶ Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, ze zm., dalej: „ustawa prd”.

⁷ Dalej: „Powiat”.

⁸ Dz. U. Nr 173 poz. 1808, ze zm.

⁹ Dz. U. Nr 223 poz. 2264, dalej: „rozporządzenie w sprawie wzorów dokumentów”.

¹⁰ Dalej: „TDT”.

¹¹ Dalej: „CEIDG”.

¹² Przed 23 września 2015 r. badania mogły wykonywać tylko te podmioty nie będące przedsiębiorcami, które w dniu wejścia w życie ustawy z dnia 22 maja 2009 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw¹² (tj. 22 września 2009 r.) prowadziły podstawową SKP albo podstawową SKP wykonującą niektóre badania z zakresu okręgowej SKP. Mogły one działać na zasadzie ochrony praw nabytych, zgodnie z przepisem przejściowym art. 5 ust. 3 ww. ustawy, przy czym badania mogły być wykonywane wyłącznie w zakresie określonym w posiadanym poświadczeniu zgodności wyposażenia i warunków lokalowych. Możliwość prowadzenia SKP przez podmioty niebędące przedsiębiorcami jest możliwa dopiero od 23 września 2015 r. w związku z nowelizacją ustawy Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 97, poz. 802).

¹³ Dz. U. z 2015 r. poz. 584, ze zm., dalej: „ustawa o sdg”.

W jednych z trzech akt rejestrowych objętych badaniem znajdował się wydruk z CEIDG (rubryka „Zakazy” nie zawierała wpisów) świadczący o niekaralności przedsiębiorcy.

Hanna Purta – Kierownik Referatu Komunikacji wyjaśniła: „W Starostwie Powiatowym w Mońkach nie wdrażano żadnych procedur uniemożliwiających dokonania wpisu do rejestru przedsiębiorców w sytuacji, gdy wydano prawomocne orzeczenie zakazujące przedsiębiorcy prowadzącemu SKP wykonywania działalności gospodarczej objętej wpisem oraz gdy wykreślono tego przedsiębiorcę z rejestru działalności regulowanej w okresie trzech lat poprzedzających złożenie wniosku o ponowny wpis. Jednakże informacje o wyżej wspomnianych przedsiębiorcach, wobec których orzeczone są wyroki w tych sprawach wpływają do nas z terenu całej Polski za pośrednictwem Podlaskiego Urzędu Wojewódzkiego w Białymstoku, pomimo że przepisy prawa nie wskazują wprost obowiązku informowania innych urzędów o zakazach prowadzenia działalności lub cofnięciach. Ponadto w Referacie Komunikacji Starostwa Powiatowego w Mońkach zatrudniony jest pracownik posiadający upoważnienie do obsługi systemu CEIDG. Wpisując przedsiębiorców do rejestru działalności regulowanej korzystamy z uprawnień tego pracownika”. (dowód: akta kontroli str. 26, 100-106)

1.6. Wszystkie SKP działające na terenie Powiatu posiadały wymagany wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Starostę i znajdowały się pod jego nadzorem. Wpisane do rejestru przedsiębiorców SKP zlokalizowane były na terenie Powiatu.

(dowód: akta kontroli str. 7-17)

1.7. W przypadku dwóch z trzech SKP, których dokumentację objęto badaniem, wpis do rejestru przedsiębiorców oraz wydanie zaświadczenia o dokonaniu wpisu następowało w terminie siedmiu dni od dnia wpływu kompletnego wniosku do Urzędu.

(dowód: akta kontroli str. 7-17, 21-23, 26)

1.8. Zgodnie z treścią art. 83a ust. 3 ustawy prd rejestr przedsiębiorców zawierał:

- firmę przedsiębiorcy oraz jego adres i siedzibę,
- numer w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym albo w CEIDG¹⁴,
- numer identyfikacji podatkowej (NIP),
- adres stacji kontroli pojazdów przedsiębiorcy,
- zakres badań, jakie przedsiębiorca zamierza przeprowadzać,
- imiona i nazwiska zatrudnionych diagnostów wraz z numerami ich uprawnień.

Ponadto rejestr zawierał takie informacje jak: numer kolejny wpisu, nadany numer stacji kontroli pojazdów, datę złożenia wniosku o wpis do rejestru, numer zaświadczenia potwierdzającego wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców oraz datę odbioru zaświadczenia o wpisie, datę wykreślenia podmiotu z rejestru (dwa z dwóch wykreślonych podmiotów).

Spośród 10 podmiotów ujętych w rejestrze SKP w latach 2004–2015 w jednym przypadku Starosta nie zachował kolejności przy nadawaniu numerów poszczególnym stacjom – Stację o numerze BMN/008/P prowadzoną przez M. W. wykreślono z rejestru 7 kwietnia 2014 r., a na jej miejsce wpisano Stację o tym samym numerze, prowadzoną przez C.W. (zmiana właściciela Stacji). (dowód: akta kontroli str. 7-17)

1.9. W związku z treścią art. 5 ust. 3 ustawy z dnia 22 maja 2009 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw¹⁵ trzech przedsiębiorcy (prowadzący SKP o numerach: BMN/002/P, BMN/005/P, BMN/007/P) mogli wykonywać badania techniczne pojazdów w rozszerzonym zakresie do 31 grudnia 2015 r. Do tej daty, chcąc w dalszym ciągu prowadzić działalność związaną z wykonywaniem badań technicznych pojazdów, zobowiązani byli do uzyskania nowych poświadczeń zgodności wydawanych przez Dyrektora TDT, jako podstawowe lub okręgowe stacje kontroli pojazdów (zależnie od złożonego wniosku i spełnieniu określonych wymagań dla poszczególnych rodzajów stacji).

¹⁴ Podgląd wpisów do CEIDG na www.ceidg.gov.pl nie zawiera informacji o numerze wpisu do CEIDG, w związku z czym wpisy przedsiębiorców wpisanych do rejestru odpowiednio 26 czerwca 2013 r. i 07 kwietnia 2015 r. nie zawierały informacji o numerze w ewidencji działalności gospodarczej.

¹⁵ Dz. U. Nr 97 poz. 802., dalej: „ustawa o zmianie ustawy prd”.

Ustalone
nieprawidłowości

Wszyscy trzej przedsiębiorcy uzyskali nowe decyzje Dyrektora TDT. W przypadku SKP o numerze BMN/005/P decyzja Dyrektora TDT została wydana 5 stycznia 2016 r. - dotychczasowa decyzja Dyrektora TDT Nr TDT-P-2369/10 z 15 grudnia 2010 r. była ważna do 15 grudnia 2015 r. Od 16 grudnia 2015 r. do 4 stycznia 2016 r. SKP wykonała 106 badań technicznych pojazdów. Pozostałe dwie SKP uzyskały wymagane decyzje Dyrektora TDT odpowiednio 8 grudnia 2015 r. (SKP o numerze BMN/002/P) oraz 22 grudnia 2015 r. (SKP o numerze BMN/007/P) – ważność dotychczasowych decyzji Dyrektora TDT dla tych Stacji upływała 31 grudnia 2015 r. (dowód: akta kontroli str. 27-28, 95)

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Trzy (z ogółem trzech badanych) wnioski o wpis do rejestru przedsiębiorców¹⁶ złożone odpowiednio w dniach 26 czerwca 2013 r. przez przedsiębiorcę prowadzącego SKP o numerze BMN/008/P, 7 kwietnia 2014 r. przez przedsiębiorcę prowadzącego SKP o numerze BMN/008/P (nastąpiła zmiana właściciela Stacji) oraz 4 maja 2015 r. przez przedsiębiorcę prowadzącego SKP o numerze BMN/009, były niepodpisane. Dwa z trzech wniosków o wpis do rejestru przedsiębiorców (złożone odpowiednio 26 czerwca 2013 r. i 7 kwietnia 2014 r.) nie zawierały oświadczeń wymaganych art. 83a ust. 4 ustawy prd, zaś oświadczenie złożone z wnioskiem z 4 maja 2015 r. było podpisane przez jednego członka zarządu, podczas gdy zgodnie z wpisem do Krajowego Rejestru Sądowego¹⁷ do reprezentacji wymagany był podpis dwóch członków zarządu. Ponadto, oświadczenie wymagane art. 83a ust. 4 ustawy prd, złożone z wnioskiem o wpis do rejestru przedsiębiorców 4 maja 2015 r. było podpisane przez jednego członka zarządu, podczas gdy zgodnie z wpisem do KRS do reprezentacji wymagany był podpis dwóch członków zarządu, co było niezgodne z art. 83a ust. 5 pkt 3 ustawy prd.

Barbara Maciorowska – Sekretarz Powiatu wyjaśniła: „Wykazane wnioski o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów nie czynią zadość wymaganiom przepisów prawa. Sprawy dotyczące stacji kontroli pojazdów, pełnienia nadzoru nad nimi, w tym dokonywania wpisów do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów prowadził jednoosobowo, obecnie nie pozostający już w zatrudnieniu, Pan Wiesław Jaroński – p.o. Kierownika Referatu Komunikacji. Posiadał też upoważnienie do wydawania decyzji w tym zakresie. Trudno jest odpowiedzieć więc na pytanie, dlaczego niekompletne wnioski, nie zasługujące na rozpatrzenie, zostały uwzględnione i zakończone wpisem do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Starostę Monieckiego. W mojej ocenie, powodem mogła być niedostateczna rzetelność i staranność pracownika przy załatwianiu przedmiotowych spraw. Sprawy te zostały przekazane do radcy prawnego celem ustalenia czynności urzędowych niezbędnych do podjęcia w kierunku wyeliminowania z obrotu prawnego wadliwie wydanych decyzji o wpisie do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów”.

(dowód: akta kontroli str. 26, 107-111, 178-181)

2. Przedsiębiorcę prowadzącego SKP o numerze BMN/009 wpisano do rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP 12 maja 2015 r., (8 dni od daty złożenia kompletnego wniosku), tj. z naruszeniem terminu wskazanego w art. 67 ust. 1 ustawy sdg, który określa 7-dniowy termin na wpis do rejestru od daty złożenia kompletnego wniosku (wniosek złożony 4 maja 2015 r.).

Sekretarz Powiatu wyjaśniła: „Jednodniowe opóźnienie w dokonaniu wpisu przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów (wpis z dnia 12 maja 2015r.) (...) mogło wynikać z braku staranności przy załatwianiu przedmiotowej sprawy. Podczas sprawdzania danych w przedmiotowym rejestrze (w trakcie trwania kontroli) wpis ten został uzupełniony”.

(dowód: akta kontroli str. 7-17, 21-23, 107-111)

3. Starosta nie wydał decyzji o wykreśleniu wpisu z rejestru przedsiębiorców przedsiębiorcy prowadzącego SKP o numerze BMN/008/P¹⁸ (zgodnie z informacją zawartą w rejestrze

¹⁶ Badaniem objęto wszystkie wnioski o wpis do rejestru przedsiębiorców złożone po 2004 r. – pominięto wpisy dokonane z urzędu w związku z wejściem w życie ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. przepisy wprowadzające ustawę o swobodzie działalności gospodarczej (art. 73 ust. 3 – Dz. U. Nr 173, poz. 1808 ze zm.).

¹⁷ Dalej: „KRS”.

¹⁸ SKP o numerze BMN/008/P – zgodnie z informacją w rejestrze przedsiębiorców, przedsiębiorca został wykreślony 7 kwietnia 2014 r.

przedsiębiorców, podmiot ten nie prowadził działalności od 7 kwietnia 2014 r.), co było niezgodne z art. 66 ust. 2 ustawy o sdg, który stanowi, że dla przedsiębiorcy wpisanego do rejestru prowadzi się akta rejestrowe, obejmujące w szczególności dokumenty stanowiące podstawę wpisu oraz decyzje dotyczące wykreślenia wpisu.

Sekretarz Powiatu wyjaśniła: „Istotnie w aktach rejestrowych Stacji Kontroli Pojazdów o Nr BMN/008/P z widniejącym zapisem w rejestrze przedsiębiorców o wykreśleniu Stacji z dniem 7.04.2014r. brak jest dokumentów związanych z dokonaniem wykreślenia. Telefonicznie w rozmowie z przedsiębiorcą prowadzącym przedmiotową Stację do dnia 7.04.2014r. ustalono, że wniosek o wykreślenie przedmiotowej Stacji został złożony ustnie. Przedsiębiorca w dniu 20 kwietnia 2016r. złożył stosowne oświadczenie w tym przedmiocie. Na pytanie : dlaczego nie zgromadzono w aktach sprawy dokumentów dotyczących wykreślenia Stacji z dniem 7.04.2014r., nie jestem w stanie odpowiedzieć, ponieważ nie mam możliwości uzyskania wyjaśnień w tym zakresie od ówczesnego pracownika prowadzącego przedmiotową sprawę”. (dowód: akta kontroli str. 21-23, 107-111)

4. Przedsiębiorcom, którzy prowadzili podstawowe SKP o rozszerzonym zakresie badań (BMN/002/P, BMN/005/P i BMN/007/P), po uzyskaniu nowych poświadczeń zgodności wydanych przez Dyrektora TDT, nie wydano nowych zaświadczeń o wpisie do rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP (ze zmienionym zakresem wykonywanych badań).

Kierownik Referatu Komunikacji wyjaśniła: „Pełnię obowiązki Kierownika Referatu Komunikacji od 17.08.2015 r. Funkcję objęłam z dnia na dzień. Kierownikiem Referatu zostałam 01.04.2016r. Osobą poprzednio zarządzającą Referatem Komunikacji był Pan Wiesław Jarocki i to on zajmował się zarówno organizowaniem pracy Referatu jak również prowadził nadzór nad stacjami kontroli pojazdów i diagnostami”. Ponadto, Kierownik Referatu wyjaśniła, że 11 kwietnia 2016 r. wydano tym przedsiębiorcom nowe zaświadczenia z aktualnym zakresem wykonywanych badań technicznych pojazdów.

(dowód: akta kontroli str. 27, 100-106)

5. W rejestrze przedsiębiorców stwierdzono nieprawidłowości stanowiące naruszenie art. 83a ust. 3 pkt 1-2 i 5-6 ustawy prd, i tak:

- w pozycji nr 7 rejestru, dotyczącym SKP o numerze BMN/007/P, adres przedsiębiorcy był niepełny: wskazano „ul. Nowa”, bez podania numeru „4”, pod którym SKP działała, co stanowiło naruszenie art. 83a ust. 3 pkt 1 ustawy prd, który stanowi, że wpis do rejestru przedsiębiorców zawiera firmę przedsiębiorcy oraz jego adres i siedzibę albo miejsce zamieszkania,
- w pozycji 10 rejestru, dotyczącym SKP o numerze BMN/009, nie wpisano numeru KRS przedsiębiorcy, co stanowiło naruszenie art. 83a ust. 3 pkt 2 ww. ustawy, który stanowi, że wpis do rejestru przedsiębiorców zawiera numer w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym albo w Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej – o ile taki numer przedsiębiorca posiada,
- w stosunku do trzech przedsiębiorców prowadzących podstawowe SKP (BMN/002/P, BMN/005/P i BMN/007/P) nie odnotowano w rejestrze utraty przez nich możliwości wykonywania niektórych dodatkowych badań zastrzeżonych dla okręgowych SKP. Z dniem 1 stycznia 2016 r. stacje te straciły możliwość wykonywania badań technicznych oznaczonych symbolem „f”. Ponadto, w przypadku SKP o numerze BMN/008/P dokonując wpisu do rejestru przedsiębiorców 7 kwietnia 2015 r. błędnie określono zakres wykonywanych badań technicznych przez tego przedsiębiorcę wskazując możliwość wykonywania badań technicznych oznaczonych symbolem „f”. Również w przypadku dwóch przedsiębiorców prowadzących okręgowe SKP o numerach odpowiednio BMN/003 i BMN/004 nie zaktualizowano zakresów wykonywanych badań technicznych przez te Stacje po tym jak zmieniły rodzaj z podstawowych na okręgowe, tj. w zakres wykonywanych badań technicznych wpisane były symbole rodzajów badanych pojazdów: „A, B, T, E” oraz symbole rodzaju badań „c, d, e, f, h”,
- w przypadku pięciu z ośmiu SKP, rejestr przedsiębiorców nie zawierał aktualnych na dzień 31 marca 2016 r. danych dotyczących diagnostów w nich zatrudnionych, i tak:

- w SKP o numerze BMN/003 nie wykazano zatrudnionego diagnosty Adama Ch. (nr uprawnienia BI/D/0083),
 - w SKP o numerze BMN/005/P nie wykreślono z rejestru przedsiębiorców diagnosty Karola Ch. (nr uprawnienia BMN/D/0013),
 - w SKP o numerze BMN/006 nie wykreślono z rejestru przedsiębiorców diagnosty Wojciecha K. (nr uprawnienia BSK/D/0020) oraz nie wpisano do rejestru zatrudnionego diagnosty Piotra Ż. (nr uprawnienia BSK/D/0007),
 - w SKP o numerze BMN/007/P nie wykreślono z rejestru przedsiębiorców diagnosty Karola Ch. (nr uprawnienia BMN/D/0013),
- w przypadku SKP o numerach BMN/002/P, BMN/003, BMN/004, BMN/005/P i BMN/007/P błędnie wskazano daty odbioru zaświadczenia o wpisie do rejestru przedsiębiorców lub nie wpisano daty odbioru takiego zaświadczenia¹⁹, a ponadto trzy Stacje zostały oznaczone nieprawidłowo, tj. SKP o numerze BMN/003 oznaczono w rejestrze przedsiębiorców jako BMN/003/P (od 4 kwietnia 2007 r. przedsiębiorca prowadził okręgową SKP), SKP o numerze BMN/004 oznaczono jako BMN/004/P (od 8 grudnia 2010 r. przedsiębiorca prowadził okręgową SKP), zaś SKP o numerze BMN/008/P oznaczono jako BMN/008.

Kierownik Referatu Komunikacji wyjaśniła: „Rejestr przedsiębiorców prowadzących SKP założony został w 2004 roku i jego prowadzenie nie należało do zakresu moich obowiązków. W dniu objęcia przeze mnie nowych obowiązków coroczne kontrole w SKP w 2015 roku zostały już przeprowadzone. W związku z tym, że Pan Jarocki był wieloletnim doświadczonym pracownikiem, uznałam, że sprawy przez niego prowadzone dokonywane były w sposób prawidłowy. Z powodu dużej ilości oraz różnorodności załatwianych w Referacie spraw oraz tempa zmieniających się w tym okresie przepisów sprawy dotyczące SKP zostały przełożone na późniejszy termin. Po wstępnym przejrzaniu rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP, stwierdziłam, że zawiera on niezgodności. Rzetelne poprawienie błędów jest czasochłonne i wymaga dogłębnej analizy akt każdego przedsiębiorcy oraz każdego diagnosty. Specyfika pracy naszego Referatu polega na bezpośredniej obsłudze klienta: prawa jazdy, zakazy prowadzenia pojazdów, profile kandydata na kierowcę, ośrodki szkolenia kierowców, instruktorzy, przedsiębiorcy wykonujący transport drogowy, rejestracja pojazdów oraz diagnozy i stacje kontroli pojazdów. Każda sprawa ma określony termin na jej załatwienie, a znaczna ich część załatwiana jest „od ręki”. Nieprawidłowości w rejestrze stwierdzone podczas kontroli sukcesywnie zostały poprawione”. (dowód: akta kontroli str. 7-23, 29-30, 100-106)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność Starosty w zakresie rozpatrywania wniosków o wpis do rejestru przedsiębiorców oraz prowadzenia akt rejestrowych.

2. Postępowania w sprawie wydawania uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów

Opis stanu faktycznego

2.1. W Starostwie nie był prowadzony odrębny rejestr decyzji administracyjnych dotyczący wydawania (lub cofnięcia) diagnostom uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów. Akta postępowań (wnioski strony oraz inne dokumenty źródłowe) w sprawie nadawania uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów gromadzono w jednym segregatorze („Uprawnienia diagnostów” o nr OSS.K.5422).

(dowód: akta kontroli str. 32-34)

¹⁹ 1/ BMN/002/P – z informacji w rejestrze przedsiębiorców wynika, że zaświadczenie Nr 02/04 z 17 grudnia 2004 r. odebrano 15 grudnia 2004 r., podczas gdy faktycznie odebrano je 19 grudnia 2004 r.; 2/ BMN/003 – z informacji w rejestrze przedsiębiorców wynika, że zaświadczenie Nr 03/04 z 17 grudnia 2004 r. odebrano 15 grudnia 2004 r., podczas gdy faktycznie odebrano je 17 grudnia 2004 r.; 3/ BMN/003 – nie wpisano daty odbioru zaświadczenia Nr 003 z 04 kwietnia 2007 r. (data odbioru 04 kwietnia 2007 r.); 4/ BMN/004 – z informacji w rejestrze przedsiębiorców wynika, że zaświadczenie Nr 03/04 z 17 grudnia 2004 r. odebrano 15 grudnia 2004 r., podczas gdy faktycznie odebrano je 17 grudnia 2004 r.; 5/ BMN/004 – nie wpisano daty odbioru zaświadczenia Nr 004 z 08 grudnia 2010 r. dotyczącego zmiany rodzaju SKP (data odbioru 08 grudnia 2010 r.); 6/ BMN/005/P – z informacji w rejestrze przedsiębiorców wynika, że zaświadczenie Nr 05/04 z 17 grudnia 2004 r. odebrano 15 grudnia 2004 r., podczas gdy faktycznie odebrano je 17 grudnia 2004 r.; 7/ BMN/007/P – z informacji w rejestrze przedsiębiorców wynika, że zaświadczenie Nr 05/04 z 17 grudnia 2004 r. odebrano 15 grudnia 2004 r., podczas gdy faktycznie odebrano je 17 grudnia 2004 r.

2.2. Decyzję w sprawie nadania uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów przygotowywał i podpisywał kierownik Referatu Komunikacji, zgodnie z upoważnieniem wydanym przez Starostę. (dowód: akta kontroli str. 32-34)

2.3. W okresie objętym kontrolą, nadzór Starosty nad prawidłowością wydawania przez pracowników Referatu Komunikacji decyzji w sprawie nadania uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów był sprawowany przez Sekretarza Powiatu, Barbarę Maciorowską. W wyjaśnieniu Pani Sekretarz stwierdziła, że „Referat Komunikacji, organizacyjnie wydzielony jest w strukturze Wydziału Organizacyjnego i Spraw Społecznych, w związku z czym, jako osoba której Starosta powierzył obowiązki Kierownika Wydziału Organizacyjnego i Spraw Społecznych, odpowiadam również w ramach nadzoru za prawidłowość i terminowość wykonywania zadań Referatu, jednakże pierwszym nadzorującym i odpowiedzialnym w tym zakresie jest Kierownik Referatu (zapisane to zostało w zakresach zadań poszczególnych kierowników). W większości przypadków, funkcję nadzorczą wykonywałam w sprawach trudnych dla pracowników Referatu (zgłaszanych przez Kierownika Referatu) oraz sprawach odwoławczych. W tych przypadkach prowadziłam bieżący nadzór w toku postępowania administracyjnego. Z mojej inicjatywy specjalista ds. kontroli zarządczej w Starostwie Powiatowym w Mońkach wprowadził do planu kontroli i przeprowadził w r. 2014 kontrolę w Referacie Komunikacji w zakresie przestrzegania terminowości załatwiania spraw oraz prawidłowości wydawania uprawnień do kierowania pojazdami w zakresie zgodności z obowiązującymi przepisami i procedurami. Kierownik Referatu Komunikacji ani pracownicy wykonujący zadania w tym Referacie nie zgłaszali problemów w załatwianiu spraw dotyczących nadania lub cofnięcia uprawnień diagnoście, wobec czego spraw w tym zakresie nie nadzorowałam bezpośrednio”. (dowód: akta kontroli str. 52-54)

2.4. Kontrolą objęto 10 (z ogółem 22) postępowań dotyczących wydawania przez Starostę, w latach 2007 – 2016 (do 31 marca) uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów. W siedmiu sprawach decyzje o nadaniu uprawnień podejmowano po przedłożeniu, przez ubiegające się osoby, wszystkich dokumentów potwierdzających spełnienie wymogów określonych w art. 84 ust. 2 i 2b prd. oraz § 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2004 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do diagnostów²⁰. Do Starostwa składano wnioski o wydanie stosownych uprawnień do których dołączano m.in.: dokumenty potwierdzające posiadanie przez kandydatów wymaganego wykształcenia (kopie świadectw dojrzałości lub dyplomów ukończenia szkół wyższych), zaświadczenia i świadectwa pracy dokumentujące długość dotychczasowej praktyki zawodowej oraz kopie zaświadczeń o ukończeniu szkoleń w zakresie rodzajów badań do wykonywania których ubiegali się wnioskodawcy i zaświadczenia potwierdzające zdanie egzaminu kwalifikacyjnego w zakresie uprawniającym do wykonywania badań zgodnie z wnioskiem. W dwóch sprawach kopie złożonych dokumentów nie były potwierdzone za zgodność z oryginałem. (dowód: akta kontroli str. 32-34)

2.5. Z analizy dokumentacji dotyczącej 10 diagnostów wynika, że nie składali oni wniosków o rozszerzenie posiadanych uprawnień. (dowód: akta kontroli str. 29-30, 32-34)

2.6. We wszystkich 10 badanych sprawach wydane przez Starostę uprawnienia do wykonywania badań technicznych pojazdów były zgodne z zakresem odbytych szkoleń oraz zakresem uprawnień poddanych ocenie podczas egzaminu kwalifikacyjnego. (dowód: akta kontroli str. 32-34)

2.7. Starostwo z własnej inicjatywy nie zasięgało informacji w sąsiadujących powiatach o diagnostach, którym cofnięto uprawnienia do wykonywania badań technicznych pojazdów. W wyjaśnieniu Sekretarz Powiatu stwierdziła, że „z posiadanej przeze mnie wiedzy, w myśl niepisanej zasady – dobrej praktyki, starostwie informują wszystkich starostów z terenu danego województwa, a także poszczególne urzędy wojewódzkie (poza własnym) o nadawanych, jak również cofanych uprawnieniach dla diagnostów oraz przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Urzędy wojewódzkie w dalszej kolejności przekazują informacje w tym zakresie starostom na terenie własnego województwa. Przedmiotowe informacje w Starostwie Powiatowym w Mońkach gromadzone

²⁰ Dz. U. Nr 246 poz. 2469, ze zm. Rozporządzenie zwane dalej „rozporządzeniem w sprawie wymagań diagnostów”.

są w odrębnym zbiorze dokumentów. Dodatkowe działania w tym zakresie nie są podejmowane". (dowód: akta kontroli str. 52-54)

2.8. Z informacji uzyskanych od Komendanta Powiatowego Policji w Mońkach wynika między innymi, że funkcjonariusze Policji podczas kontroli drogowych mają możliwość bieżącego potwierdzania w Centralnej Ewidencji Pojazdów („CEP”), czy dane w dowodzie rejestracyjnym dotyczące ostatniego badania technicznego pojazdu są zgodne z zapisami w CEP. Zdaniem Komendanta „zdarzają się przypadki, że figurują stare daty przeglądów technicznych pojazdów. Poza tym danych tych nie można sprawdzić, gdy nie działają systemy informacyjne, w tym CEP”. W latach 2014–2016 (do 31 stycznia) odnotowano jeden przypadek zatrzymania dowodu rejestracyjnego w związku z podejrzeniem przerobienia lub podrobienia dokumentu (postępowanie prowadzi Prokuratura Rejonowa w Chelmie). W tym okresie, z powodu złego stanu technicznego zatrzymano odpowiednio 483, 319 i 22 dowodów rejestracyjnych (Policja nie prowadzi szczegółowej statystyki dotyczącej przypadków zatrzymania dowodu rejestracyjnego z powodu złego stanu technicznego pojazdu w krótkim czasie od wykonania przeglądu technicznego). Natomiast z powodu braku badań technicznych, w latach 2014–2016 (do 31 stycznia), zatrzymano odpowiednio 310, 271 i 28 dowodów rejestracyjnych pojazdów. W tych latach nie prowadzono postępowań karnych dotyczących: poświadczenia nieprawdy przez diagnostów, potwierdzania wykonania badań technicznych przez osoby nieuprawnione, posługiwania się fałszywymi pieczęciami stacji kontroli pojazdów i diagnosty oraz innych czynów niedozwolonych związanych z dopuszczeniem pojazdów do ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 55-57)

2.9. W przypadkach zmiany przez diagnostów miejsca zatrudnienia zachowywano dotychczasowe numery jego uprawnień, co było zgodne z załącznikiem Nr 9 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 listopada 2014 r. w sprawie szkolenia i egzaminowania diagnostów oraz wzorów dokumentów z tym związanych²¹.

(dowód: akta kontroli str. 7-17)

2.10. W dokumentacji z kontroli przeprowadzanych przez Starostę w SKP nie występują zapisy świadczące o przeprowadzeniu przez diagnostę badania technicznego pojazdu niezgodnie z określonym zakresem i sposobem wykonania oraz wydaniu przez diagnostę zaświadczenia lub dokonania wpisu do dowodu rejestracyjnego pojazdu niezgodnie ze stanem faktycznym.

(dowód: akta kontroli str. 72-88)

2.11. W latach 2006 – 2015 do Starostwa wpłynęły cztery prawomocne wyroki sądu powszechnego o zastosowaniu w stosunku do czterech diagnostów środka karnego w formie zakazu wykonywania funkcji diagnosty. Osoby te zostały skazane w związku z popełnieniem przestępstwa poświadczenia nieprawdy w dokumentach pojazdów oraz dowodach rejestracyjnych.

(dowód: akta kontroli str. 58)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. W trzech przypadkach²² (z 10 objętych kontrolą) Starosta nadał uprawnienia do wykonywania badań technicznych pojazdów dwóm osobom, które nie udokumentowały wymaganego okresu praktyki w stacji obsługi lub w zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów po uzyskaniu wymaganego przepisami prawa wykształcenia oraz osobie, która nie posiadała wykształcenia technicznego, wymaganego przepisami art. 84 ust. 2 i 2b prd. oraz § 2 pkt. 2–4 rozporządzenia w sprawie wymagań diagnostów. W sprawie nadania uprawnień diagnostom (BMN/D/0020 i BMN/D/0021) wyjaśnienia złożyła Sekretarz Powiatu Barbara Maciorowska, która stwierdziła, że „w dniu 02.04.2012 r. Starosta Moniecki (z upoważnienia Starosty Monieckiego Wiesław Jarocki – p.o. Kierownika Referatu Komunikacji) wydał Panu M.P. uprawnienia diagnosty Nr BMN/D/0020. Uprawnienia te nadane zostały M.P. jako osobie posiadającej wyższe wykształcenie techniczne o specjalności samochodowej i udokumentowane 2 lata praktyki w stacji obsługi pojazdów lub w zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów na stanowisku naprawy

²¹ Dz. U. poz. 1836.

²² Dotyczy to uprawnień nadanych diagnostom o Nr.: BMN/D/0023, BMN/D/0021 i BMN/D/0020.

lub obsługi pojazdów – stosownie do § 2 pkt 1 obowiązującego w tym czasie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2004 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do diagnostów (Dz.U. Nr 246, poz.2469 ze zm.). Wykształcenie wyższe techniczne o specjalności samochodowej potwierdzone zostało kserokopią dyplomu Politechniki Białostockiej ukończenia studiów: dyplom z dnia 16.07.2010r., zaś praktyka zawodowa świadectwem pracy w Zakładzie Mechaniki Pojazdowej (...) dokumentującym pracę w okresie 15.01.1995 – 30.07.1997. Z przepisu art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym, w brzmieniu obowiązującym w dniu nadania przez Starostę Monieckiego uprawnień diagnosty M.P. jak też w obecnym brzmieniu, jak również z norm określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2004r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do diagnostów nie wynika, że praktyka musi zostać odbyta dopiero po uzyskaniu wykształcenia technicznego. Przy czym zauważyć należy, że ustawodawca przyznał Staroście kompetencje do wydawania uprawnień diagnosty, a zatem to Starosta powinien przeprowadzać stosowne postępowanie i zgodnie z przepisami prawa, decydować, czy warunki do uzyskania uprawnień zostały spełnione przez kandydata na diagnostę. Wobec powyższego, w mojej ocenie, M.P. nadano uprawnienia diagnosty do wykonywania badań technicznych pojazdów (BMN/D/0020) w oparciu i zgodnie z przepisami prawa w tym zakresie. Nie mniej jednak, wobec ugruntowanej w chwili obecnej sądowniczej linii orzeczniczej w przedmiocie pierwszeństwa uzyskania stosownego wykształcenia a w dalszej kolejności odbycia praktyki w określonym wymiarze, należy stwierdzić że na dzień dzisiejszy M.P. spełnia wszystkie wymagania niezbędne dla wykonywania zawodu diagnosty (w tym długości praktyki) zgodnie z przepisami art. 84 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012r. poz.1137 ze zm.), co skutkuje niezasadnością podejmowania jakichkolwiek czynności urzędowych zmierzających do wzruszenia decyzji Starosty Monieckiego w przedmiocie nadania w roku 2012 M.P. uprawnień diagnosty”.

„P.U. w dniu 06.03.2014 r. zostały nadane uprawnienia diagnosty Nr BMN/D/0021. W aktach sprawy nie odnaleziono dokumentu potwierdzającego posiadanie przez P.U. wykształcenia technicznego, wobec czego zachodzi domniemanie nadania uprawnień z naruszeniem przepisów prawa. Z uwagi na fakt, że przedmiotowe uprawnienia zostały nadane przez działającego z upoważnienia Starosty Monieckiego Pana Wiesława Jarockiego, który sam - jednoosobowo merytorycznie prowadził zadania i podejmował decyzje w zakresie nadawania diagnostom uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów, trudno jest odnieść się co do pobudek osoby decyzyjnej w niewłaściwym załatwieniu przedmiotowej sprawy. Z posiadanej przez nas wiedzy wynika, że P.U., pomimo nadanych uprawnień diagnosty, nie wykonywał do dnia dzisiejszego zawodu diagnosty, nie jest zatrudniony w żadnej ze stacji kontroli pojazdów na terenie powiatu monieckiego na stanowisku diagnosty. Nie istnieje więc niebezpieczeństwo, że zostały przeprowadzone badania techniczne pojazdów przez osobę do tego nieuprawnioną. Wobec powyższej informacji o nadaniu P.U. uprawnień diagnosty z naruszeniem przepisów prawa, zostaną powzięte czynności w celu wyeliminowania przedmiotowej decyzji z obrotu prawnego”.

Natomiast w sprawie nadania uprawnień diagnosty (BMN/D/0023) wyjaśnienie złożyła Kierownik Referatu Komunikacji Hanna Purta, która stwierdziła, że „w dniu 18.11.2015 r. działając z upoważnienia Starosty wydałam uprawnienia diagnosty nr BMN/D/0023 Panu M. H. Z przepisu art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 ze zm.) nie wynika wprost, że praktyka musi zostać odbyta dopiero po uzyskaniu wykształcenia technicznego. Pan M.H. w 2015 roku uzyskał wykształcenie średnie techniczne. Natomiast w latach 1985 – 1988 był uczniem Zasadniczej Szkoły Zawodowej w Białymstoku w zawodzie mechanik pojazdów samochodowych. Już podczas nauki w szkole zdobywał praktykę w zawodzie mechanika, o czym świadczą dokumenty dołączone do akt. Ponadto Pan M. H. był zatrudniony w Spółdzielni Transportu Wiejskiego, a później w Spółce Transportu Wiejskiego w Mońkach od 08.11.2004r. do chwili obecnej na stanowisku mechanika. W ocenie organu doświadczenie Pana M. H. było tak duże, że uznano go za spełniającego warunki do uzyskania uprawnienia diagnosty, pomimo

obecnej linii sądowniczej w przedmiocie pierwszeństwa uzyskania stosownego wykształcenia, a w dalszej kolejności odbycia praktyki w określonym wymiarze”.

Diagnosta o Nr uprawnień BMN/D/0023 w okresie od 18 listopada 2015 r. do 31 marca 2016 r. wykonał 148 badań technicznych pojazdów, a diagnosta o nr uprawnień BMN/D/0020 w okresie od 1 stycznia 2014 r. do 31 marca 2016 r. wykonał 1939 takich badań. Natomiast diagnosta o Nr BMN/D/0021 nie wykonywał badań technicznych pojazdów.

Ponadto, w dwóch z tych trzech spraw, kopie złożonych dokumentów w teczkach osobowych poszczególnych diagnostów nie były potwierdzone za zgodność z oryginałem.

(dowód: akta kontroli str. 32-49)

Zdaniem NIK, praktyka wymagana do uzyskania uprawnienia do wykonywania badań technicznych pojazdów musi rozpocząć się dopiero po zdobyciu wykształcenia oraz nie może stanowić części „wykształcenia technicznego” o jakim mowa w art. 84 ust. 2 prd. Podobne stanowiska wyrażają orzeczenia Wojewódzkich Sądów Administracyjnych w Krakowie z 25 września 2007 r. III SA/Kr 408/07 oraz WSA w Warszawie z 8 sierpnia 2014 r. VI SA/Wa 603/14.

2. Starosta z naruszeniem art. 84 ust. 3 ustawy prd nie podjął działań w celu cofnięcia uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów czterem diagnostom, mimo wydania przez sąd w stosunku do tych osób, prawomocnych wyroków o zastosowaniu środka karnego w formie zakazu wykonywania funkcji diagnosty. W sprawie cofnięcia uprawnień trzem z czterech diagnostów wyjaśnienia złożyła Sekretarz Powiatu, która stwierdziła, że „trzech diagnostów posiadających nadane przez Starostę Monieckiego uprawnienia o Nr (...) zostało skazanych prawomocnymi wyrokami sądu powszechnego z dnia 09.09.2005r., 05.03.2010r. i 05.03.2010r. na zakaz wykonywania zawodu diagnosty na okres 1 roku, 2 lat i 3 lat. Zakazy te upłynęły odpowiednio w latach: 2006, 2012 i 2013. Ponieważ pracownik – Pan Wiesław Jarocki prowadzący sprawy z zakresu nadawania i cofania uprawnień diagnostom do wykonywania badań technicznych pojazdów, będący jednocześnie osobą decyzyjną z upoważnienia Starosty Monieckiego w tym przedmiocie, nigdy nie zgłaszał potrzeby uzgodnienia stanowiska czy interpretacji przepisów prawa w zakresie cofania uprawnień diagnostom, nie można autorytatywnie stwierdzić, z jakiego powodu w trzech wymienionych wyżej przypadkach, wobec ukarania przez sąd powszechny diagnostów czasowym zakazem wykonywania zawodu diagnosty, nie zostały cofnięte uprawnienia diagnosty. Przesłanką przemawiającą na korzyść pracownika (nie pozostającego już w zatrudnieniu w Starostwie Powiatowym w Mońkach) w moim odczuciu jest brak jednoznacznego określenia w przepisach prawa obowiązku cofnięcia uprawnień diagnoście w przypadku wyroku skazującego diagnostę na czasowy zakaz wykonywania zawodu. Literalne brzmienie art. 84 ust.3 Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym wiąże bowiem możliwość nałożenia wymienionej w nim sankcji w postaci cofnięcia uprawnień diagnosty, z przeprowadzeniem przez starostę kontroli. Dopiero w ostatnich kilku latach zaczęły ugruntowywać się poglądy doktryny i orzecznictwo sądów administracyjnych co do braku znaczenia sposobu ujawnienia dopuszczenia się przez diagnostę naruszenia określonego w art. 84 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym. Orzecznictwo sądów administracyjnych wskazuje, że skazanie na zakaz wykonywania zawodu diagnosty jest źródłem informacji uzasadniającym wszczęcie z urzędu postępowania administracyjnego w przedmiocie cofnięcia uprawnień diagnoście. Biorąc pod uwagę fakt, że po cofnięciu uprawnień diagnoście na podstawie art. 84 ust 3 Ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym, ponowne uprawnienie nie może być wydane wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja o cofnięciu stała się ostateczna, zakładając hipotetycznie, że decyzje o cofnięciu uprawnień diagnosty zostałyby wydane bezpośrednio po uzyskaniu informacji (prawomocnego wyroku sądu powszechnego) o zakazie wykonywania zawodu diagnosty, pięcioletnie okresy sankcji w postaci niemożliwości ponownego uzyskania uprawnień diagnosty przez trzech w/w diagnostów już by minęły. Nieuczciwym byłoby więc obecnie wszczynanie postępowania administracyjnego w tym zakresie”.

Natomiast w sprawie cofnięcia uprawnień czwartemu diagnosty wyjaśnienie złożyła Kierownik Referatu Komunikacji Hanna Purta, która stwierdziła, że „w momencie otrzymania wyroku sądu orzekającego zakaz wykonywania zawodu diagnosty o numerze uprawnień (...) sprawy dotyczące diagnostów i SKP prowadził Pan Wiesław Jarocki. Z powodów mi nieznanych nie wydał decyzji o cofnięciu uprawnień wobec omawianego diagnosty. W związku z niedopełnieniem czynności we wcześniejszym terminie, w dniu 13.04.2016 r. zostało wszczęte postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o cofnięciu uprawnień diagnosty nr (...)”.

Trzech diagnostów w latach 2014 – 2016 (do 11 kwietnia) wykonało łącznie 907 badań technicznych pojazdów. Natomiast czwarty diagnosta w tym okresie nie wykonywał badań technicznych pojazdów. (dowód: akta kontroli str. 44-49, 58-62)

Zdaniem NIK, niezależnie od odpowiedzialności karnej diagnosta powinien ponieść również odpowiedzialność administracyjną w postaci cofnięcia uprawnień na okres 5 lat, zgodnie z art. 84 ust. 3 i 4 ustawy prd. Pogląd taki wyraził m.in. także WSA w Łodzi w wyroku z 17 listopada 2014 r. (sygn. akt III SA/Ld 987/13) i WSA w Bydgoszczy w wyroku z 15 września 2015 r. (sygn. akt II SA/Bd 858/15). Brak reakcji Starosty w tym zakresie doprowadził do sytuacji, w których skazani diagnosty po upływie kary wymierzonej przez sąd przeprowadzali badania techniczne pojazdów.

Na podstawie art. 51 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli²³, poinformowano Starostę Monieckiego o realizowaniu badań technicznych pojazdów przez dwóch diagnostów, którzy w świetle przedstawionych w trakcie kontroli dokumentów nie spełniali ściśle określonych przepisami prawa warunków do uzyskania przedmiotowych uprawnień. W dnia 19 kwietnia 2016 r. Starosta Moniecki stwierdził, że: „M.P., któremu uprawnienia diagnosty o Nr: BMN/D/0020 w dniu 02 kwietnia 2012 r., zostały nadane z uwzględnieniem praktyki zawodowej odbytej przed uzyskaniem wykształcenia wyższego technicznego, jednakże w myśl ukształtowanej linii orzeczniczej - bez wymaganego okresu praktyki w stacji obsługi pojazdów lub w zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów po uzyskaniu wykształcenia, w chwili obecnej posiada oprócz stosownego wykształcenia również wymagany przepisami prawa okres praktyki zawodowej po zdobyciu wykształcenia. Jego kwalifikacje, wiedza i doświadczenie nie budzą w chwili obecnej wątpliwości co do prawidłowego wykonywania badań technicznych pojazdów. W tym przypadku nie widzę podstaw do wszczynania z urzędu postępowania administracyjnego w celu ewentualnego wzruszenia decyzji o nadaniu uprawnień nadanych imiennie M.P. w 2012 r. M.H., który uzyskał uprawnienia BMN/D/0023 w dniu 18.11.2015 r. legitymuje się wieloletnią praktyką jako mechanik samochodowy i pomimo uzyskania średniego technicznego wykształcenia w terminie późniejszym niż odbywana praktyka zawodowa, w ocenie organu posiadana przez niego wiedza i doświadczenie zasługują na nadanie mu uprawnień diagnosty. Ponieważ, w mojej ocenie, w praktyce jest wiele różnorodnych przypadków i nie można traktować wszystkich przypadków jednakowo, w tej sytuacji uważam, że warunki do uzyskania uprawnień przez M.H. zostały spełnione i nadanie uprawnień było jak najbardziej uzasadnione. W tej sprawie nie przewiduję podejmowania żadnych czynności urzędowych.

Natomiast w przypadku P.U. posiadającego uprawnienia diagnosty o Nr BMN/D/0021, bez udokumentowanego wykształcenia, wobec wydania decyzji o nadaniu uprawnień diagnosty z naruszeniem przepisów prawa, zostaną niezwłocznie powzięte czynności w celu wyeliminowania przedmiotowej decyzji z obrotu prawnego”. (dowód: akta kontroli str. 50-51)

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie postępowanie Starosty w sprawie wydawania uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów.

Ocena częściowa

Opis stanu
faktycznego

3. Nadzór nad baniami technicznymi pojazdów wykonywanymi w SKP

3.1. Według stanu na dzień 26 lutego 2016 r., w latach 2014-2015 kontroli Starosty podlegało po dziewięć SKP. W 2016 roku (do 31 marca) kontroli Starosty podlegało osiem SKP. W 2014 roku przeprowadzono osiem kontroli (SKP o numerze BMN/008/P wykreślono z rejestru przedsiębiorców 7 kwietnia 2014 r.), w 2015 roku przeprowadzono osiem kontroli

²³ Dz. U. z 2015 r. poz. 1096. Ustawa zwana dalej „ustawą o NIK”.

(SKP o numerze BMN/001 wykreślono z rejestru przedsiębiorców 14 maja 2015 r.), zaś w 2016 roku (do 31 marca) nie przeprowadzono żadnej kontroli.

Kontrole przeprowadzano na podstawie harmonogramów kontroli zatwierdzanych corocznie (do 31 stycznia roku, w którym kontrole miały się odbyć) przez Starostę. W latach 2014-2015 harmonogramy realizowano w całości. Okresy pomiędzy kontrolami każdej SKP (od daty zakończenia poprzedniej kontroli do dnia rozpoczęcia kontroli w danym roku) nie przekraczały 12 miesięcy, co było zgodne art. 83b ust. 2 pkt. 1 ustawy prd, który stanowi, że Starosta w ramach wykonywanego nadzoru nad SKP, co najmniej raz w roku przeprowadza kontrolę SKP. (dowód: akta kontroli str. 7-17, 63-71, 177)

3.2. W dwóch z trzech SKP wpisanych do rejestru w latach 2014-2015 pierwsze kontrole następowały odpowiednio w okresie 121 dni w przypadku SKP o numerze BMN/008/P wpisanej do rejestru przedsiębiorców 7 kwietnia 2014 r. i 36 dni w przypadku SKP o numerze BMN/009 wpisanej do rejestru 12 maja 2015 r. SKP o numerze BMN/008/P wpisana do rejestru przedsiębiorców 26 czerwca 2013 r. została wykreślona z rejestru 7 kwietnia 2014 r., tj. przed upływem roku od daty dokonania wpisu.

(dowód: akta kontroli str. 177)

W jednej z dwóch kontroli (SKP o numerze BMN/009) stwierdzono nieprawidłowość w rejestrze badań technicznych polegającą na niezgodnej numeracji badań technicznych pojazdów w związku ze zmianą właściciela Stacji. (dowód: akta kontroli str. 78-80)

3.3. Wszystkie osiem kontroli w 2015 roku przeprowadzono w terminie krótszym niż 12 miesięcy od daty zakończenia poprzedniej kontroli. W 2013 roku nie przeprowadzono kontroli w żadnej z ośmiu podległych nadzorowi Starosty Stacji.

(dowód: akta kontroli str. 177)

3.4. W okresie objętym kontrolą jeden przedsiębiorca nie uzyskał poświadczenia zgodności SKP wydanego przez Dyrektora TDT przed upływem ważności poprzedniej decyzji w tym zakresie, co szerzej opisano w pkt. III.1.9. niniejszego wystąpienia pokontrolnego. Starosta, w ramach sprawowanego nadzoru nie podjął działań uniemożliwiających dalsze wykonywanie badań przez tę Stację. Nie wdrożono w tym zakresie mechanizmów kontrolnych umożliwiających bieżące monitorowanie kwestii aktualności posiadanych przez Stację decyzji Dyrektora TDT. (dowód: akta kontroli str. 24-25, 27-28, 95)

3.5. Pracownicy zatrudnieni w Referacie Komunikacji, przeprowadzający kontrole w SKP, nie skorzystali z możliwości przeprowadzenia kontroli z pominięciem obowiązku zawiadomienia przedsiębiorcy o zamiarze jej przeprowadzenia na 7 dni wcześniej (możliwość taką przewidywał art. 79 ust. 2 ustawy o sdg w enumeratywnie określonych przypadkach). (dowód: akta kontroli str. 72-77)

3.6. W Starostwie nie określono zasad dokumentowania czynności kontrolnych w podległych nadzorowi Starosty Stacjach. Czynności kontrolne każdorazowo dokumentowano w formie protokołu podpisywanego przez kontrolującego (dwóch pracowników Urzędu) oraz przedstawiciela kontrolowanego. Protokoły nie zawierały załączników. Zapisy w protokołach były zwięzłe, jednak z treści tych protokołów nie wynikało, by zakres prowadzonych kontroli każdorazowo obejmował zagadnienia przewidziane w art. 83b ust. 2 pkt. 1 lit. a-c ustawy prd.

(dowód: akta kontroli str. 24-25, 72-88, 207-220)

3.7. Wszystkie 16 protokołów z kontroli SKP przeprowadzonych w latach 2014-2015 zawierały oznaczenie przedsiębiorcy, tj. wskazanie pełnej nazwy oraz adresu. Do protokołów wpisywano m.in. numer i datę ważności aktualnego poświadczenia zgodności wydawanego przez dyrektora TDT, imiona, nazwiska i numery uprawnień zatrudnionych w Stacji diagnostów oraz wyposażenie kontrolno-pomiarowe, którym Stacja dysponowała.

Z treści protokołów nie wynikało, by w toku kontroli sprawdzano czy w stosunku do przedsiębiorcy nie otwarto likwidacji lub nie ogłoszono upadłości, czy przedsiębiorca nie został skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub przestępstwo przeciwko dokumentom. Paweł Piotr Kisło – podinspektor w Referacie Komunikacji, jeden z dwóch kontrolujących z upoważnienia Starosty wyjaśnił: „Nie kojarzę

by podczas kontroli sprawdzano te rzeczy. Podstawowe rzeczy odnośnie działalności przedsiębiorcy można tak naprawdę sprawdzić w CEIDG lub KRS jeszcze przed pójściem na kontrolę. Nie wiem dlaczego tego nie sprawdzano". (dowód: akta kontroli str. 72-88, 96-99)

3.8. Czynności kontrolne obejmowały sprawdzenie spełniania wymogów w zakresie wyposażenia kontrolno-pomiarowego. Zapisy w protokołach kontroli dotyczyły np. wykazu sprzętu i urządzeń wykorzystywanych przez SKP, ze wskazaniem ważności świadectw legalizacji urządzeń podlegających okresowej kontroli metrologicznej (w przypadku analizatorów spalin i przyrządów do pomiaru i regulacji ciśnienia powietrza w ogumieniu pojazdu). (dowód: akta kontroli str. 72-88, 207-220)

Protokoły nie zawierały zapisów dotyczących:

- wykonywanych okresowych kontroli eksploatacyjnych i znajdujących się w SKP dokumentów z tym związanych,
- czy na stacji znajdują się instrukcje obsługi urządzeń i przyrządów stanowiących wyposażenie stacji, informacje dotyczące kryteriów oceny badanych pojazdów, aktualne przepisy prawne określające wymagania dotyczące warunków technicznych i badań technicznych pojazdów zgodnie z zakresem przeprowadzanych przez daną stację badań (w postaci zbiorów dzienników ustaw, ich kopii lub elektronicznych wersji) oraz kopie decyzji w sprawie pozwolenia na użytkowanie obiektu budowlanego,
- czy w widocznym miejscu umieszczono: wykaz diagnostów, wykaz czynności kontrolnych oraz metody i kryteria oceny stanu technicznego pojazdu, tabelę opłat, kopie zaświadczenia potwierdzającego wpis do rejestru,
- czy pieczętki stacji, imienne, identyfikacyjne diagnostów są należycie zabezpieczone przed dostępem osób niepowołanych,
- czy wykonujący badania diagnozy posiadają identyfikatory,
- czy badania techniczne pojazdów faktycznie wykonują zatrudnieni w tej SKP diagnosty.

(dowód: akta kontroli str. 72-88, 207-220)

3.9. Na terenie Powiatu funkcjonowały trzy podstawowe SKP, które na mocy art. 5 ust. 3 ustawy o zmianie ustawy prd do 31 grudnia 2015 r. miały możliwość wykonywania badań technicznych pojazdów w rozszerzonym zakresie²⁴, co szerzej opisano w pkt. III.1.9. niniejszego wystąpienia pokontrolnego. (dowód: akta kontroli str. 27)

3.10. Każdorazowo w toku kontroli SKP, upoważniony pracownik Urzędu kontrolował sposób prowadzenia rejestru wykonanych badań technicznych. Zapisy w protokołach ograniczały się jedynie do określenia sposobu prowadzenia rejestru oraz wielkości badanej próby. Protokoły nie zawierały oceny prowadzonego rejestru oraz wydawanych zaświadczeń o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. W dwóch na 16 protokołów z kontroli przeprowadzonych w latach 2014-2015 stwierdzono nieprawidłowość dotyczącą prowadzonego rejestru badań technicznych.

Paweł Piotr Kisło wyjaśnił m.in., że w toku prowadzonych kontroli sprawdzał prawidłowość prowadzonych przez Stację rejestrów badań technicznych, zaś nie sprawdzano wydanych zaświadczeń o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu, jednak nie był w stanie wskazać przyczyny tego braku. (dowód: akta kontroli str. 72-88, 96-99)

W Starostwie nie obowiązywały procedury odnośnie doboru wielkości próby dokumentów do badań w toku kontroli. W protokołach kontroli wskazywano jaki miesiąc objęto badaniem oraz od którego do którego numeru badania technicznego pojazdu rejestr podlegał sprawdzeniu. (dowód: akta kontroli str. 24-25, 72-88)

Od 2015 roku wszystkie osiem protokołów kontroli zawierało zapisy czy w prawidłowej wysokości pobierano opłaty za przeprowadzone badania techniczne pojazdów oraz czy opłata ewidencyjna pobierana była prawidłowo. (dowód: akta kontroli str. 72-88)

3.11. Starosta w ramach sprawowanego nadzoru nad SKP nie występował do przedsiębiorców o cykliczne przysyłanie rejestrów badań technicznych w celu prowadzenia analiz danych zawartych w tych rejestrach. Sekretarz Powiatu wyjaśniła: „Zgodnie

²⁴ Stacje o numerach: BMN/002/P, BMN/005/P, BMN/007/P.

z Rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 czerwca 2010r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie centralnej ewidencji pojazdów (Dz.U.Nr 118, poz.802 stacje kontroli pojazdów są zobowiązane do przekazywania do centralnej ewidencji pojazdów, w trybie teletransmisji danych, określonych w akcie prawnym danych i informacji niezwłocznie po dokonaniu badania technicznego, nie później jednak niż w ciągu 3 dni roboczych od dnia jego wykonania, do centralnej ewidencji pojazdów (CEP), w trybie teletransmisji. Wobec braku obowiązku nałożonego na stacje kontroli pojazdów przekazywania takich danych do właściwego miejscowo starosty, nie występowało do stacji o przekazywanie przedmiotowych danych. Natomiast prowadzenie analizy danych zgromadzonych w CEP jest dla Starostwa utrudnione”.

(dowód: akta kontroli str. 24-25, 107-111)

3.12. Z treści wszystkich 16 protokołów kontroli sporządzonych w latach 2014-2015 nie wynikało, by kontrole SKP obejmowały swym zakresem sprawdzenie prawidłowości wykonywania przez diagnostów badań technicznych pojazdów w oparciu o wymagania określone w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach²⁵. W ośmiu protokołach (sześć w 2014 roku i dwa w 2015 roku) widnieją zapisy wskazujące, że w trakcie tych kontroli przeprowadzono badanie techniczne pojazdów, jednak z zapisów tych nie wynika, by dokonano sprawdzenia sposobu przeprowadzenia badania technicznego przez uprawnionego diagnostę. W protokole ograniczono się do określenia badanego pojazdu oraz wyniku badania technicznego.

W Starostwie nie określono procedur stosowanych przy prowadzeniu kontroli w SKP, zaś czynności kontrolne w nadzorowanych Stacjach każdorazowo wykonywał Wiesław Jarocki – Kierownik Referatu Komunikacji oraz podinspektor w tym Referacie – Paweł Piotr Kisło. Przygotowanie merytoryczne tych osób do prowadzenia kontroli SKP opisano w pkt. 5.4. niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

(dowód: akta kontroli str. 24-25, 52-54, 72-88, 135)

Nadzorowane przez Starostę SKP przeprowadziły łącznie 17.209 badań technicznych w 2014 roku, 16.950 w 2015 roku i 4.305 w 2016 r.²⁶, w tym odpowiednio 36 (0,21%), 39 (0,23%) oraz 6 (0,14%) badań technicznych z wynikiem negatywnym. Odpowiednio w trzech SKP w 2014 i 2015 roku oraz czterech w 2016 roku wszystkie wykonane badania techniczne zakończyły się wynikiem pozytywnym. Brak badań zakończonych wynikiem negatywnym nie skutkował podjęciem przez Starostwo dodatkowych kontroli w tych SKP.

(dowód: akta kontroli str. 89)

3.13. W okresie objętym kontrolą Urząd samodzielnie przeprowadzał kontrole w nadzorowanych przez siebie SKP i nie zawierano w tym zakresie porozumień z TDT. W toku kontroli NIK, Starosta podpisał porozumienie z Dyrektorem TDT na kontrolę w trzech Stacjach podległych nadzorowi Starosty, tj. SKP o numerach BMN/003, BMN/006 i BMN/008/P.

(dowód: akta kontroli str. 72-88, 201-202)

3.14. Z treści protokołów kontroli nie wynikało, by kontrolą każdorazowo obejmowano zakres wymagany treścią art. 83b ust. 2 pkt 1 lit a), b) i c) ustawy prd, tj. zgodność stacji z wymaganiami, o których mowa w art. 83 ust. 3 ustawy prd, prawidłowość wykonywania badań technicznych pojazdów oraz prawidłowość prowadzenia wymaganej dokumentacji. Do protokołów kontroli nie załączano dowodów. Piętnaście na szesnaście kontroli Stacji trwały jeden dzień. Z dokumentacji związanej z kontrolą SKP o numerze BMN/009 przeprowadzonej w 2015 roku wynikało, że kontrola ta trwała od 17 do 26 czerwca.

(dowód: akta kontroli str. 72-78, 177)

3.15. W toku kontroli NIK, po podpisaniu przez Starostę porozumienia z Dyrektorem TDT w sprawie kontroli trzech Stacji, w przypadku kontroli SKP o numerze BMN/003, inspektor TDT, w obecności przedstawiciela Starostwa stwierdził następujące nieprawidłowości:

– brak wykazu zatrudnionych diagnostów,

²⁵ Dz. U. z 2015 r. poz. 776, ze zm.

²⁶ Stan na 13 kwietnia 2016 r.

- nieaktualny wykaz czynności kontrolnych dla oceny stanu technicznego pojazdu,
- w przyrządzie do kontroli złącza elektryczne pojazd-przyczepa brak możliwości sprawdzenia złącza 13 pin,
- brak wyraźnego oznakowania ławy pomiarowej, nieczytelne oznakowanie dźwigów kanałowych,
- w trakcie kontroli nie było możliwe uruchomienie wentylacji kanału na stanowisku powyżej 3,5 t.,
- brak wentylacji nawiewnej w kanale na stanowisku do 3,5 t.,
- uszkodzone czujniki gazu LPG na obu stanowiskach,
- stacja nie prowadziła ewidencji kontroli i sprawdzenia czujników gazowych,
- na wyposażeniu Stacji znajdował się manometr posiadający aktualną legalizację, ale nie został zgłoszony do TDT jako wyposażenie SKP.

(dowód: akta kontroli str. 182-188, 201-201)

Kontrola w SKP o numerze BMN/006 wykazała:

- uszkodzony czujnik gazu LPG w kanale przeglądowym (sygnalizacja awarii),
- brak instrukcji stanowiskowych następujących urządzeń: urządzenia rolkowego, urządzenia do oceny ustawienia kół jezdnych, urządzenia do kontroli skuteczności tłumienia zawieszenia pojazdu, urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami, dymomierza, analizatora spalin.

(dowód: akta kontroli str. 189-194)

Natomiast kontrola w SKP o numerze BMN/008/P wykazała:

- stacja nie prowadziła ewidencji kontroli i sprawdzenia czujników gazowych,
- na wyposażeniu stacji znajdował się manometr posiadający aktualną legalizację, ale nie zgłoszony do TDT jako wyposażenie SKP.

(dowód: akta kontroli str. 195-200)

3.16. W latach 2014-2015 w toku kontroli SKP dwóch z 16 przypadków stwierdzono nieprawidłowości (SKP o numerach: BMN/001 i BMN/009), co szerzej opisano w pkt. 3.17. niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

(dowód: akta kontroli str. 72-88)

3.17. Po kontroli w 2014 roku w SKP o numerze BMN/001 stwierdzono nieprawidłowość polegającą na braku sporządzania raportów dziennych z przeprowadzonych badań technicznych pojazdów oraz w przypadku ośmiu wpisów do rejestru badań technicznych pojazdów nie wpisano daty pierwszej rejestracji pojazdu. Nie sformułowano w tym zakresie wniosków pokontrolnych.

Po kontroli w 2015 roku w SKP o numerze BMN/009 stwierdzono nieprawidłowość dotyczącą niezgodności numeracji badań technicznych w związku ze zmianą właściciela Stacji i określono 7-dniowy termin na usunięcie nieprawidłowości. Z dokumentacji zawartej w aktach rejestrowych przedsiębiorcy nie wynika by Urząd w jakikolwiek sposób kontrolował wykonanie zalecenia pokontrolnego.

(dowód: akta kontroli str. 72-88)

3.18. W okresie objętym kontrolą przedsiębiorcy prowadzący SKP nie występowali z wnioskami o zawieszenie działalności. W latach 2014-2016 (do 31 marca) wykreślono dwóch przedsiębiorców prowadzących SKP o numerach BMN/001 (na wniosek przedsiębiorcy) oraz BMN/008/P (w aktach rejestrowych przedsiębiorcy brak dokumentacji wskazującej na przyczynę wykreślenia wpisu). Wykreślenia związane były ze zmianą właściciela SKP, nie zaś z zaprzestaniem działalności Stacji. Starosta, w przypadku przedsiębiorcy wykreślonego z rejestru przedsiębiorców 7 kwietnia 2014 r. (prowadzącego SKP o numerze BMN/008/P) nie wyegzekwował zwrotu pieczętek: SKP, identyfikacyjnych oraz imiennych zatrudnionego w SKP diagnosty oraz przekazania rejestru badań technicznych obejmujący wpisy z ostatnich 12 miesięcy, w tym zarchiwizowanych na okres 5 lat. Ponadto, w przypadku przedsiębiorcy wykreślonego z rejestru przedsiębiorców 14 maja 2015 r. (prowadzącego SKP o numerze BMN/001) nie wyegzekwowano zwrotu pieczętki imiennej jednego diagnosty oraz zwrotu pieczętki identyfikacyjnej oraz imiennej drugiego zatrudnionego diagnosty, a także przekazania rejestru badań technicznych obejmujący wpisy z ostatnich 12 miesięcy, w tym zarchiwizowanych na okres 5 lat.

Sekretarz Powiatu wyjaśniła, że nie wyegzekwowano zwrotu pieczętek diagnostów (w przypadku SKP BMN/008/P oraz pieczętki imiennej diagnosty w SKP BMN/001), ponieważ kontynuowali oni zatrudnienie w tych Stacjach. W przypadku diagnosty zatrudnionego w SKP o numerze BMN/001, który nie zwrócił pieczętki identyfikacyjnej i imiennej oraz w zakresie nie wyegzekwowania przekazania rejestru badań technicznych obejmującego wpisy z ostatnich 12 miesięcy, w tym zarchiwizowanych na okres 5 lat. Sekretarz nie była w stanie wskazać przyczyn tych braków.

(dowód: akta kontroli str. 7-17, 24-25, 107-111, 203-206, 221-222)

3.19. W okresie objętym kontrolą do Starostwa nie wpływały skargi dotyczące wykonywania badań technicznych pojazdów przez SKP/diagnostów lub wydawania przez diagnostów zaświadczeń o wykonanych badaniach. (dowód: akta kontroli str. 24-25)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. W jednej z ośmiu kontroli przeprowadzonych w 2014 roku (SKP o numerze BMN/001) mimo stwierdzonych nieprawidłowości nie sformułowano zaleceń pokontrolnych, co naruszało art. 83b ust. 2 pkt 2 ustawy prd. Ponadto, w 2015 roku, po jednej z ośmiu przeprowadzonych kontroli SKP, mimo wyznaczenia 7-dniowego terminu na realizację zaleceń pokontrolnych przez przedsiębiorcę prowadzącego Stację o numerze BMN/009 nie monitorowano sposobu usunięcia nieprawidłowości. Sekretarz Powiatu wyjaśniła: *„Niewystosowanie zaleceń pokontrolnych po stwierdzeniu podczas kontroli nieprawidłowości w funkcjonowaniu Stacji o Nr BMN/001 w r.2014 oraz niemonitorowanie wykonania zalecenia usunięcia stwierdzonych podczas kontroli w roku 2015 nieprawidłowości w Stacji Nr BMN/009 wynikały najprawdopodobniej z nierzetelnego prowadzenia tych spraw przez pracownika merytorycznie za nie odpowiedzialnego”.* (dowód: akta kontroli str. 72-88, 107-111)
2. W latach 2014–2015 nadzór Starosty nad SKP był sprawowany w niepełnym zakresie w stosunku do określonego w art. 83b ust 2 pkt. 1 lit a-c ustawy prd, bowiem w toku żadnej z 16 kontroli przeprowadzonych w latach 2014-2016 nie sprawdzono:
 - czy w stosunku do przedsiębiorcy nie otwarto likwidacji lub czy nie ogłoszono upadłości,
 - czy przedsiębiorca nie został skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub przestępstwo przeciwko dokumentom,
 - czy przedsiębiorca posiadał decyzję w sprawie pozwolenia na użytkowanie obiektu budowlanego,
 - poprawności wystawiania zaświadczeń o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu,
 - czy wyposażenie technologiczne stanowiska kontrolnego spełniało wymagania określone w §§ 9-15 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów²⁷,
 - prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów (w przypadku ośmiu kontroli nie przeprowadzono badań technicznych pojazdów, zaś w przypadku pozostałych ośmiu kontroli z protokołów nie wynika, by badano prawidłowość wykonywania badań technicznych pojazdów),
 - czy zatrudnieni diagnosty posiadali właściwe identyfikatory,
 - czy prawidłowo prowadzony był rejestr zastępczych tabliczek znamionowych i naniesionych numerów podwozia/ramy,

Paweł Piotr Kisło – podinspektor w Referacie Komunikacji, jeden z dwóch kontrolujących z upoważnienia Starosty nie był w stanie wskazać konkretnych przyczyn tych braków. Wyjaśnił również: *„Moje czynności w toku kontroli ograniczały się do pisania protokołu, sprawdzenia dokumentów – np. ważności decyzji TDT, świadectw legalizacji. Ja nigdy nie byłem na żadnym szkoleniu. Byłem wysyłany na te kontrole nie mając wystarczającej*

²⁷ Dz. U. Nr 40 poz. 275, dalej: „rozporządzenie w sprawie wymagań w stosunku do SKP”.

wiedzy na ten temat. Czynności kontrolne przeprowadzał tak naprawdę Pan Wiesław Jarocki”.

(dowód: akta kontroli str. 72-88, 96-99)

3. W protokołach z 16 kontroli, przeprowadzonych w latach 2014-2015, nie udokumentowano przeprowadzenia czynności kontrolnych polegających na sprawdzeniu:

- czy na stacji znajdują się wszystkie dokumenty okresowej kontroli eksploatacyjnej, metrologicznej i dozoru technicznego, aktualne przepisy prawne określające wymagania dotyczące warunków technicznych i badań technicznych pojazdów zgodnie z zakresem przeprowadzanych przez daną stację badań (w postaci zbiorów dzienników ustaw, ich kopii lub elektronicznych wersji), instrukcje (w języku polskim) obsługi urządzeń i przyrządów stanowiących wyposażenie stacji, informacje dot. kryteriów oceny badanych pojazdów, tabela opłat, czy w widocznym miejscu umieszczono: wykaz diagnostów, wykaz czynności kontrolnych oraz metody i kryteria oceny stanu technicznego pojazdu, tabelę opłat, kopie zaświadczenia potwierdzającego wpis do rejestru.

Paweł Piotr Kisło wyjaśnił: „Sprawdzaliśmy czy Stacja posiada aktualne przepisy prawne oraz czy są one wywieszone w widocznym miejscu, podobnie jak tabela opłat i kryteria oceny przy badaniu pojazdów, sprawdzamy wykaz diagnostów. Nic nie wiem na temat sprawdzania instrukcji obsługi urządzeń i przyrządów stanowiących wyposażenie stacji. Korzystaliśmy ze swojego szablonu protokołu, a żadne przepisy nie określiły jak taki protokół ma wyglądać, jakie informacje należy w nim umieścić. Kierownik Jarocki natomiast nie był zainteresowany czy protokół zawiera wystarczające informacje”.

- czy badania techniczne pojazdów faktycznie wykonują zatrudnieni w danej SKP diagnosty.

Paweł Piotr Kisło wyjaśnił: „Można powiedzieć, że to sprawdzano, ponieważ przy badaniu rejestru wykonywanych badań technicznych jest wpisany diagnosta przeprowadzający badanie techniczne. Nie przeprowadzano specjalnego, odrębnego badania kontrolnego w tym celu”.

- czy prawidłowo wyliczono termin następnego badania technicznego.

Paweł Piotr Kisło wyjaśnił: „Sprawdzano to w elektronicznym rejestrze badań technicznych pojazdów. Nie wiem dlaczego nie dokumentowano tego w protokole”.

- czy pieczętki stacji, imienne, identyfikacyjne diagnostów są należycie zabezpieczone przed dostępem osób nieuprawnionych.

Paweł Piotr Kisło wyjaśnił, że w toku kontroli sprawdzano szafy pancerne i metalowe kasetki, w których przechowywano pieczętki.

- czy dane z rejestru wykonanych badań technicznych przechowywano przez okres 5 lat.

Paweł Piotr Kisło wyjaśnił, że nie jest pewien czy to sprawdzano. Wskazał, że na pewno sprawdzanoienne wydruki z rejestru badań technicznych pojazdów.

Zdaniem NIK powyższe braki w protokołach kontroli przeprowadzonych w SKP przez pracowników Starostwa wskazywały na nierzetelne dokumentowanie czynności kontrolnych.

(dowód: akta kontroli str. 72-88, 96-99)

4. Starosta nie podjął działań w celu wydania decyzji o zakazie prowadzenia SKP przez przedsiębiorcę²⁸, mimo że w okresie od 16 grudnia 2015 r. do 4 stycznia 2016 r. wykonywała ona działalność gospodarczą bez posiadania wymaganego w art. 83 ust. 3 pkt 5 ustawy prd poświadczenia TDT²⁹. Termin ważności poprzedniej decyzji upłynął 15 grudnia 2015 r. Hanna Purta – Kierownik Referatu Komunikacji wyjaśniła: „Spośród stacji kontroli pojazdów działających na terenie Powiatu 4 stacjom wraz z upływem 2015 roku kończyła się ważność decyzji Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Uwagze mojej umknął fakt, iż jednej z nich termin ten upływa z dniem 15.12.2015 roku, gdyż ważność pozostałych upływała z końcem roku. Stacja kontroli pojazdów o numerze BMN/005/P przeprowadziła 106 badań nie posiadając aktualnego poświadczenia zgodności wyposażenia i warunków lokalowych odpowiednio dla podstawowej stacji

²⁸ Dotyczy to SKP Nr BMN/005/P.

²⁹ Stacja uzyskała nowe poświadczenie zgodności 5 stycznia 2016 r.

kontroli pojazdów wydawanego przez Dyrektora TDT. Wymagane poświadczenie zostało wydane przedsiębiorcy w dniu 05.01.2016 roku. Czynności w celu wykreślenia przedsiębiorcy z rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP nie zostały podjęte z powodu przeoczenia". (dowód: akta kontroli str. 24, 27-28, 100-106)

Zdaniem NIK brak aktualnego poświadczenia TDT stanowi rażące naruszenie warunków wykonywania działalności gospodarczej (o którym mowa w art. 83b ust. 3 lit. c), zaś wykonywanie badań przez SKP po upływie jego ważności powinno skutkować podjęciem przez organ nadzorujący działań w celu wykreślenia przedsiębiorcy z rejestru działalności regulowanej.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie nadzór Starosty nad badaniami technicznymi pojazdów wykonywanymi przez poszczególne SKP z terenu Powiatu.

4. Postępowania dotyczące zatrzymanych dowodów rejestracyjnych z powodu złego stanu technicznego pojazdów

Opis stanu faktycznego

4.1. W latach 2014 – 2016 (do 31 marca) w Starostwie, w związku z przesyłanymi przez organy ruchu drogowego zatrzymanymi dowodami rejestracyjnymi pojazdów nie dokonywano analiz tych dokumentów pod kątem powodów ich przekazania i miejsca wykonywania ostatnich badań technicznych pojazdów, którym takie dowody zatrzymano. W wyjaśnieniu Kierownik Referatu Komunikacji Hanna Purta stwierdziła, że „wszelkie uwagi dotyczące możliwości nieprawidłowego działania przez poszczególnych diagnostów przekazywane były w okresie od dnia 14.08.2015 r. przez pracowników poprzedniemu kierownikowi. Obecnie ogólna liczba dowodów rejestracyjnych w depozycie Starostwa Powiatowego w Mońkach opiewa na niespełna 600 sztuk. Dowody zatrzymywane powtórnie w krótkim czasie od odebrania go z urzędu również po zatrzymaniu, stanowią niewielki promil, a przyczyny zatrzymania są różne. Pracownicy Referatu Komunikacji dokonywali analiz przyczyn zatrzymania dokumentów komunikacyjnych i konsultowali telefonicznie z diagnostami, którzy dokonywali ostatnich badań technicznych pojazdów, w sytuacjach tego wymagających. Czynności były dokonywane na bieżąco, najczęściej telefonicznie i nie sporządzono dokumentacji z tych czynności".

(dowód: akta kontroli str. 116-117)

4.2. Według stanu na dzień 12 kwietnia 2016 r. w Starostwie znajdowały się ogółem 92 dowody rejestracyjne pojazdów, zatrzymane w latach 2014 – 2015 przez uprawnione organy kontroli ruchu drogowego z powodu złego stanu technicznego lub braku badań technicznych pojazdu (odpowiednio 34 i 58), co stanowiło 7,8% zatrzymanych i przesłanych Staroście dowodów rejestracyjnych w tych latach (628 w 2014 roku i 553 w 2015 roku).

Analiza 92 zatrzymanych dowodów rejestracyjnych pojazdów wykazała między innymi, że:

- w 5 (5,4%) przypadkach okres od daty wykonania ostatniego przeglądu technicznego pojazdu do dnia zatrzymania dowodu rejestracyjnego nie przekroczył dwóch miesięcy,
- główną przyczyną zatrzymania tych 5 dowodów rejestracyjnych pojazdów były uszkodzenia pojazdu po kolizjach drogowych,
- w 4 przypadkach stwierdzono dopuszczenia pojazdu do ruchu przez te same dwie SKP, a w dwóch przez tego samego diagnostę,
- w pozostałych 87 przypadkach główne przyczyny zatrzymania dowodów rejestracyjnych to: brak badań technicznych (39,1%) oraz uszkodzenia pojazdu po kolizjach drogowych (40,2%).

(dowód: akta kontroli str. 118-123)

Na dzień 12 kwietnia 2016 r. w Starostwie znajdowały się ogółem 592 zatrzymane przez uprawnione organy kontroli ruchu drogowego dowody rejestracyjne pojazdów.

(dowód: akta kontroli str. 118-123)

4.3. W okresie objętym kontrolą Starosta nie skorzystał z możliwości określonej w art. 80d ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy prd i nie występował do Centralnej Ewidencji Pojazdów o udostępnienie informacji o właścicielach pojazdów, którzy w wyznaczonym terminie nie przedstawili pojazdów do badania technicznego, m. in. w celu wyeliminowania potencjalnie niesprawnych pojazdów z ruchu publicznego. W wyjaśnieniu Kierownik Referatu Komunikacji stwierdziła, że „system informatyczny CEP (Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców), z którego na co dzień korzystają pracownicy Referatu Komunikacji

nie umożliwia wygenerowania zestawienia pojazdów, które nie zostały przedstawione do badania technicznego, pomimo upływu ważności poprzedniego wpisu. Nie ma również fizycznej możliwości bieżącego lub okresowego przeszukiwania całej bazy danych, sprawdzając odrębnie termin ważności badań każdego pojazdu, przy ogólnej liczbie aktywnych rekordów opiewającej na około 50 000 sztuk". (dowód: akta kontroli str.116-117)

W okresie objętym kontrolą w Starostwie nie podejmowano działań wobec właścicieli pojazdów, którym zatrzymano dowód rejestracyjny z powodu złego stanu technicznego pojazdu i którzy w wymaganym terminie nie przedłożyli zaświadczenia o pozytywnym wyniku badania (nie wystąpili z wnioskiem w sprawie odebrania dowodu rejestracyjnego). Jak wyjaśniła Kierownik Referatu Komunikacji „pracownicy zajmujący się sprawami związanymi z rejestracją pojazdów w trakcie wykonywanych czynności na bieżąco korzystają z CEP i mają stały dostęp do CEP i informacji o właścicielach pojazdów. Brak jest podstaw prawnych, które umożliwiałyby skierowanie pojazdu na badanie techniczne w wyznaczonym terminie. W obowiązującym stanie prawnym nie ma przepisu nakazującego odebrania zatrzymanego dowodu rejestracyjnego w określonym terminie. Z informacji ogólnodostępnej wiadomo, że policja posiada dostęp do bazy CEP, w której urzędnicy odnotowują fakt zatrzymania i odbioru dowodu rejestracyjnego. W trakcie czynności kontrolnych policjant jest w stanie ustalić, czy pojazd posiada aktualne badanie techniczne, ważną polisę ubezpieczeniową OC oraz czy kierujący jest w posiadaniu dowodu rejestracyjnego. Brak jest podstaw prawnych do przymuszenia właścicieli zatrzymanych dowodów rejestracyjnych do dokonania ewentualnych napraw i przedstawienia pojazdów do ponownych badań technicznych". (dowód: akta kontroli str. 117-117)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

Nieprzeprowadzanie analiz dotyczących m.in. powodów zatrzymania dowodów rejestracyjnych, czy miejsca wykonywania ostatnich badań technicznych pojazdów, którym takie dowody zatrzymano, uniemożliwia organowi nadzoru wychwycenie ewentualnych nieprawidłowości, które mogłyby być wykorzystane w trakcie kontroli działalności poszczególnych SKP.

5. Przygotowanie organizacyjno-kadrowe Urzędu do sprawowania nadzoru nad SKP

Opis stanu
faktycznego

5.1. W Starostwie, zadania określone w ustawie prd, w tym dotyczące w szczególności: prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP, wydawania zaświadczeń o wpisie przedsiębiorcy do w/w rejestru, sprawowania nadzoru nad SKP oraz wydawania i cofania uprawnień diagnostom do wykonywania badań technicznych pojazdów, realizował Referat Komunikacji usytuowany w strukturze Wydziału Organizacyjnego i Spraw Społecznych. (dowód: akta kontroli str. 124-133)

5.2. W latach 2014 – 2015 kontrole w SKP przeprowadzało dwóch pracowników Referatu Komunikacji: p.o. Kierownika Referatu Wiesław Jarocki (zatrudniony w Starostwie do 14 sierpnia 2015 r.) oraz podinspektor Paweł Kisło. Tym pracownikom delegowano również inne zadania określone w przepisach ustawy prd, na przykład: do zadań podinspektora Pawła Kisła należało m. in. załatwianie spraw związanych z: rejestracją, wydawaniem dowodów i tablic rejestracyjnych, wyrejestrowaniem pojazdów w przypadku zniszczenia, kradzieży oraz zwrotu dowodów rejestracyjnych po ustaniu przyczyny ich zatrzymania. Natomiast w zakresie czynności podinspektora Piotra Kisła nie ujęto zadania dotyczącego przeprowadzania kontroli w SKP. W wyjaśnieniu Sekretarz Powiatu podała, że „ustalenie zakresu zadań dla poszczególnych pracowników Referatu Komunikacji należy do zadań Kierownika Referatu Komunikacji. Najprawdopodobniej, sprawujący do dnia 14 sierpnia 2015r. funkcję Kierownika Referatu Pan Wiesław Jarocki, przeoczył ten obowiązek. Po rozwiązaniu umowy o pracę z Panem Wiesławem Jarockim, do dnia 31 marca 2016r, wypełniając jednocześnie swoje zadania na stanowisku Inspektora, obowiązki Kierownika Referatu (bez zmiany zakresu zadań) wykonywała Pani Hanna Purta. W tym czasie nie dokonywano żadnych formalnych zmian organizacyjnych w Referacie Komunikacji. Z dniem 1 kwietnia 2016r. Starosta Moniecki powierzył Pani Hannie Purta stanowisko Kierownika Referatu, ustalając jednocześnie nowy zakres zadań. W chwili

obecnej Pani Hanna Purta, jako upoważniony do tego Kierownik, przygotowuje pracownikom nowe zakresy zadań. W pierwszej kolejności został ustalony nowy zakres zadań, uprawnień, odpowiedzialności i zastępstwa m.in. dla Pana Pawła Kisło. W dniu 14 kwietnia 2016r. Pan Paweł Kisło otrzymał do realizacji nowy zakres zadań zawierający m.in. zadanie związane z przeprowadzaniem kontroli stacji kontroli pojazdów".

(dowód: akta kontroli str. 52-54, 135-139, 144-146)

5.3. W okresie objętym kontrolą w Starostwie nie opracowano pisemnych procedur określających sposób postępowania pracowników w przypadkach: wpisu i prowadzenia rejestru SKP, nadawania i cofania uprawnień diagnostom, planowania i wykonywania czynności kontrolnych w SKP oraz sposobu ich dokumentowania, działań pokontrolnych, a także postępowania z zatrzymanymi dowodami rejestracyjnymi. W wyjaśnieniu Sekretarz Powiatu podała, że „w Starostwie Powiatowym w Mońkach nie zostały dotychczas ustanowione procedury określające sposób postępowania w przypadkach: wpisu i prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, nadawania uprawnień diagnostom, planowania i wykonywania czynności kontrolnych w stacjach kontroli pojazdów oraz sposobu ich dokumentowania, działań pokontrolnych, w tym w zakresie wydawania decyzji o zakazie prowadzenia działalności gospodarczej przez przedsiębiorców oraz cofnięcia uprawnień diagnoście, a także postępowania z zatrzymanymi dowodami rejestracyjnymi pojazdów, ponieważ obowiązek taki nie wynika z obowiązujących przepisów prawa. Załatwianie spraw w tym zakresie odbywa się w oparciu o przepisy prawa materialnego. Rozważona zostanie jednak potrzeba opracowania i wdrożenia procedur w tym zakresie".

(dowód: akta kontroli str. 52-54, 144-146)

5.4. W latach 2014 – 2015 kontrole w SKP przeprowadzali p.o. Kierownika Referatu Wiesław Jarocki oraz podinspektor Paweł Kisło. Pan Wiesław Jarocki legitymował się wykształceniem średnim technicznym – technik budowy dróg i mostów kołowych. Pracownik ten nie posiadał uprawnień diagnosty oraz praktyki zawodowej na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów samochodowych. Od 2006 roku uczestniczył w szkoleniach (raz w roku, w wymiarze 4,5 godz.) organizowanych przez Polską Izbę Stacji Kontroli Pojazdów („PISKP”). Tematem tych szkoleń było przeprowadzanie okresowych, pierwszych i dodatkowych badań technicznych pojazdów. Natomiast podinspektor Paweł Kisło legitymował się wykształceniem średnim zawodowym – agent celny. Nie posiadał uprawnień diagnosty oraz praktyki zawodowej na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów samochodowych. Pracownik ten, brał udział tylko w jednym szkoleniu (w wymiarze 5 godz.) prowadzonym przez PISKP.

(dowód: akta kontroli str. 135)

W latach 2014-2016 Referat Komunikacji był odpowiedzialny za przeprowadzenie kontroli SKP (8 kontroli w każdym roku), Ośrodków Szkolenia Kierowców (3 w 2014 roku, 2 w 2015 roku i 2 w 2016 roku) oraz przewoźników drogowych (79 w 2014 roku, 78 w 2015 roku i 77 w 2016 roku).

(dowód: akta kontroli str. 148-149)

5.5. W okresie objętym kontrolą Starosta nie zawierał porozumień z TDT. W wyjaśnieniu Starosta stwierdził, że „zgodnie z art. 83b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 Prawo o ruchu drogowym (Dz.U z 2012 r. poz.1137 ze zm.) nadzór nad stacjami kontroli sprawuje starosta. W ramach nadzoru starosta m.in. co najmniej raz w roku przeprowadza kontrolę stacji kontroli pojazdów. Stosownie do ust 3 przedmiotowego artykułu „3. Starosta może powierzyć, w drodze porozumienia, czynności kontrolne Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego”. Starosta posiada prawo a nie obligatoryjny obowiązek zlecenia czynności kontrolnych Dyrektorowi TDT. Na przestrzeni ostatnich kilku lat Starosta Moniecki nie korzystał z tego prawa. Czynności kontrolne w nadzorowanych stacjach kontroli pojazdów przeprowadzali z upoważnienia Starosty pracownicy Referatu Komunikacji w Starostwie Powiatowym w Mońkach. Niemniej jednak zostało zlecone Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadzenie czynności kontrolnych w 2016r. w 3 nadzorowanych stacjach kontroli pojazdów".

(dowód: akta kontroli str. 150-151)

5.6. W ramach funkcjonowania kontroli zarządczej w Starostwie, w latach 2014 – 2015, została zaplanowana i przeprowadzona jedna kontrola problemowa w Referacie Komunikacji. Kontrolę w pierwszym kwartale 2014 roku przeprowadziła Krystyna

	Laskowska – koordynator ds. kontroli zarządczej w Starostwie. Przedmiotem kontroli było przestrzeganie w 2013 roku terminowości załatwiania spraw oraz prawidłowość wydawania uprawnień do kierowania pojazdami w zakresie zgodności z obowiązującymi przepisami i procedurami. Szczegółowa problematyka tej kontroli obejmowała również zagadnienia dotyczące rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP oraz wydawania uprawnień diagnosty. Z ustaleń kontroli przeprowadzonej w 2014 roku wynika między innymi, że w 2013 roku pracownicy Referatu Komunikacji nie przeprowadzili zarówno kontroli SKP, jak i Ośrodków Szkolenia Kierowców. Innych nieprawidłowości w pracy Referatu nie stwierdzono. W planie kontroli na 2016 roku nie przewidziano przeprowadzenia kontroli w Referacie Komunikacji. (dowód: akta kontroli str.154-176)
Ustalone nieprawidłowości	W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.
Uwagi dotyczące badanej działalności	Zdaniem NIK skala ujawnionych nieprawidłowości w sposobie realizacji zadań przez pracowników Referatu Komunikacji Starostwa (co szczegółowo opisano w pkt. 1, 2 i 3 wystąpienia w sekcji „Ustalone nieprawidłowości”) świadczy o istnieniu ryzyk związanych z sprawowaniem rzetelnego nadzoru nad SKP, zaś przeprowadzenie kontroli wewnętrznej w Referacie Komunikacji w ograniczonym wymiarze mogło mieć wpływ na nieprawidłową realizację zadań, m.in. w zakresie prowadzenia rejestru przedsiębiorców SKP w obszarze aktualizacji danych dotyczących składu osobowego diagnostów zatrudnionych w poszczególnych stacjach, wydawania uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów, czy też sprawowania nadzoru nad przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów wykonywanych przez poszczególne SKP.
Ocena częściowa	Pracownicy Referatu Komunikacji Starostwa pod względem merytorycznym nie byli przygotowani do sprawowania prawidłowego nadzoru nad SKP. Starosta nie zapewnił tym pracownikom odpowiedniego do zakresu wykonywanych zadań udziału w szkoleniach, poszerzających wiedzę niezbędną do rzetelnego wykonywania kontroli SKP. W ocenie NIK, niewystarczający nadzór nad realizacją przez Referat Komunikacji zadań określonych w przepisach ustawy prd mógł mieć wpływ na stwierdzone nieprawidłowości.
	IV. Wnioski Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, wnosi o: 1. Dokonywanie wpisów do rejestru przedsiębiorców na podstawie kompletu wymaganych prawem dokumentów i oświadczeń. 2. Rzetelne prowadzenie rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. 3. Przyznawanie uprawnień do wykonywania badań technicznych osobom, które spełniają wymagania określone w art. 84 ust. 2 i 2b prd. 4. Wyznaczanie kontrolowanym podmiotom terminu realizacji zaleceń pokontrolnych oraz ich egzekwowanie. 5. Sprawowanie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów z terenu Powiatu w pełnym zakresie określonym w art. 83b ust 2 pkt. 1 lit a-c ustawy prd. 6. Rzetelne dokumentowanie czynności kontrolnych w toku kontroli SKP. 7. Wyeliminowanie nieprawidłowości w pracy Referatu Komunikacji w zakresie prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, nadawania uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów oraz przeprowadzania czynności kontrolnych w poszczególnych SKP z terenu Powiatu. V. Pozostałe informacje i pouczenia
Prawo zgłoszenia zastrzeżeń	Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli. Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Białymstoku.

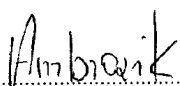
Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

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

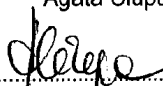
W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Białystok, dnia 29 kwietnia 2016 r.

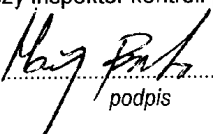
Kontroler
Tomasz Ambrozik
Doradca ekonomiczny


.....
podpis

DYREKTOR DELEGATURY
Najwyższej Izby Kontroli w Białymstoku
z up. WICEDYREKTOR
Agata Ciupa


.....
podpis

Kontroler
Maciej Brzosko
Starszy inspektor kontroli państwowej


.....
podpis