



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Kielcach

LKI.410.005.01.2016.

P/16/028

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Kielcach

al. Tysiąclecia Państwa Polskiego 4, 25-520 Kielce

T +48 41 249 91 00, F +48 41 249 91 05

[lki@nik.gov.pl](mailto:lki@nik.gov.pl)

## I. Dane identyfikacyjne kontroli

<i>Numer i tytuł kontroli</i>	P/16/028 – Dopuszczanie pojazdów do ruchu drogowego.
<i>Okres objęty kontrolą</i>	2014 - 2016 (do 31 marca). Badaniami kontrolnymi objęte zostały również zdarzenia i dokumenty sprzed 1 stycznia 2014 r. w przypadkach, gdy miały one związek z przedmiotem kontroli.
<i>Jednostka przeprowadzająca kontrolę</i>	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Kielcach.
<i>Kontroler</i>	Kontrolę przeprowadził Jerzy Stachowiak, główny specjalista kp., upoważnienie do kontroli nr 99274 z dnia 19 stycznia 2015 r. [Dowód: akta kontroli str. 1]
<i>Jednostka kontrolowana</i>	Urząd Miasta Kielce, ul. Rynek 1, 25-303 Kielce (dalej: Urząd).
<i>Kierownik jednostki kontrolowanej</i>	Wojciech Lubawski, Prezydent Miasta Kielce (dalej: Prezydent). [dowód: akta kontroli str. 4-7]

## II. Ocena kontrolowanej działalności

<i>Ocena ogólna</i>	Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości <sup>1</sup> , działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.
<i>Uzasadnienie oceny ogólnej</i>	<p>Pozytywną ocenę uzasadnia:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– prawidłowe rozpatrywanie wniosków o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów<sup>2</sup>;</li><li>– prawidłowe prowadzenie postępowań w sprawie wydawania uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów;</li><li>– prawidłowe prowadzenie postępowań dotyczących zatrzymanych z powodu złego stanu technicznego dowodów rejestracyjnych pojazdów;</li><li>– właściwe przygotowanie organizacyjno-kadrowe do sprawowania nadzoru nad SKP.</li></ul> <p>Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– niewpisywania do rejestru SKP numeru w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym<sup>3</sup> albo w Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej<sup>4</sup>, co było niezgodne z art. 83a ust. 3 pkt 2 w związku z ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym<sup>5</sup>;</li><li>– niedokumentowania przez pracowników Biura Rejestracji Pojazdów<sup>6</sup> Wydziału Komunikacji i Działalności Gospodarczej Urzędu faktu odbycia wymaganego szkolenia przez osoby ubiegające się o uzyskanie lub rozszerzenie uprawnień diagnosty;</li></ul>

<sup>1</sup> Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

<sup>2</sup> Dalej: SKP.

<sup>3</sup> Dalej: KRS.

<sup>4</sup> Dalej: CEiIDG.

<sup>5</sup> Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, ze zm.

<sup>6</sup> Dalej: Biuro.

- przekroczenia dwunastomiesięcznego okresu pomiędzy kontrolami przeprowadzonymi w 2014 r. w dwóch SKP, co stanowiło naruszenie art. 83b ust. 2 pkt 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym;
- niewydania zaleceń pokontrolnych dla SKP TK/020/P pomimo stwierdzenia nieprawidłowości w trakcie kontroli tej stacji;
- nieokreślenia terminów realizacji zaleceń pokontrolnych wydanych po 30 kontrolach oraz nieegzekwowania od przedsiębiorców odpowiedzi na zalecenia pokontrolne w przypadku 17 kontroli
- niewywiązywania się z obowiązku określonego w pkt 9 porozumienia z 7 stycznia 2014 r. oraz w pkt 10 porozumienia z 20 stycznia 2015 r. zawartego przez Prezydenta z dyrektorem Transportowego Dozoru Technicznego (dalej: TDT) w zakresie informowania dyrektora TDT na temat środków, jakie zostały podjęte względem przedsiębiorców prowadzących SKP, w których zostały stwierdzone niezgodności wyposażenia oraz nieprawidłowości przy prowadzeniu wymaganej dokumentacji.

### **III. Opis ustalonego stanu faktycznego**

#### **1. Rozpatrywanie wniosków o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP oraz prowadzenia akt rejestrowych**

Opis stanu faktycznego

Wnioski o wpis do rejestru działalności regulowanej przedsiębiorców były zgodne ze wzorem określonym w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 1 października 2004 r. w sprawie wzorów dokumentów wymaganych dla wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów<sup>7</sup>. Wszyscy przedsiębiorcy załączyli do wniosków oświadczenia o treści określonej w art. 83a ust. 4 i 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym, a także decyzje dyrektora TDT poświadczające zgodność wyposażenia i warunków lokalowych. Każdy wniosek został podpisany przez osobę uprawnioną. [Dowód: akta kontroli str. 80-81]

We wszystkich przypadkach oświadczenia złożone przez przedsiębiorców zostały zweryfikowane przez pracowników Wydziału Komunikacji i Działalności Gospodarczej (dalej: Wydział). Ustalenia, czy osoba podpisująca oświadczenie jest osobą uprawnioną do reprezentowania przedsiębiorcy dokonywano w oparciu o wypis z KRS, a w przypadku osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą w oparciu o zaświadczenie z CEiLDG. [Dowód: akta kontroli str. 80-81]

Wszystkie podmioty wpisane do rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP posiadają status przedsiębiorcy w rozumieniu art. 4 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej<sup>8</sup>. [Dowód: akta kontroli str.80-81]

Wpisy przedsiębiorców do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Wydział dokonywane były na podstawie poświadczeń zgodności wystawionych przez dyrektora TDT dla tych konkretnych przedsiębiorców. Dane przedsiębiorców są zgodne z poświadczeniami. Wpisów w rejestrze, jak również wykreśleń z rejestru z podaniem daty wykreślenia dokonywał wyznaczony pracownik Biura – Jarosław Śmiech. [Dowód: akta kontroli str. 9-75, 80-81]

<sup>7</sup> Dz. U. Nr 223, poz. 2264.

<sup>8</sup> Dz. U. z 2015 r. poz. 584, ze zm.

Na podstawie art. 68 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej, starosta jako organ prowadzący rejestr przedsiębiorców prowadzących SKP odmawia wpisu przedsiębiorcy do rejestru w przypadku, gdy:

- wydano prawomocne orzeczenie zakazujące przedsiębiorcy prowadzenie działalności gospodarczej objętej wpisem;
- przedsiębiorcę wykreślono z rejestru działalności regulowanej z przyczyn skutkujących zakazem wykonywania ww. działalności, w okresie 3 lat poprzedzających złożenie wniosku.

Zagadnienia te były badane przez pracowników TDT w trakcie kontroli prowadzonych w SKP. [Dowód: akta kontroli str. 216-221]

W Urzędzie brak było pisemnych procedur dotyczących zasad postępowania, które uniemożliwiałyby dokonanie wpisu do rejestru przedsiębiorców w przypadkach, o których mowa w ww. przepisie. W praktyce Wydział gromadzi informacje przesyłane przez wojewodę świętokrzyskiego i są one analizowane w przypadku ubiegania się przedsiębiorcy o wpis. [Dowód: akta kontroli str. 76, 77, 91]

Magdalena Kosowska, kierownik Biura wyjaśniła: *wszystkie informacje przesyłane do Urzędu w powyższej sprawie są przez nas analizowane i przechowywane w wyznaczonym do tego celu segregatorach (teczkach). Przed dokonaniem wpisu nowego podmiotu do rejestru przedsiębiorców sprawdzamy, czy podmiot ten nie znajduje się wśród tych, wobec których wydano prawomocne orzeczenie zakazujące prowadzenia działalności gospodarczej objętej wpisem, a także czy przedsiębiorcę wykreślono z rejestru tej działalności regulowanej z przyczyn, o których mowa w art. 71 ust. 1 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej, w okresie 3 lat poprzedzających złożenie wniosku. Od każdego przedsiębiorcy ubiegającego się o wpis do rejestru egzekwujemy oświadczenie zgodnie z art. 83a ust. 4 ww. ustawy. Do wniosku o wpis do rejestru wnioskodawcy załączają odpis z Krajowego Rejestru Karnego o niekaralności wnioskodawcy, zaświadczenia z ZUS o niezaleganiu w płatnościach składek, zaświadczenie z urzędu skarbowego o niezaleganiu w płatności podatku oraz dokumenty potwierdzające, że wobec przedsiębiorcy nie ogłoszono likwidacji bądź upadłości (odpis KRS lub wypis z CEiIDG). W zdecydowanej większości podmioty figurujące w rejestrze przedsiębiorców prowadzonym przez nas prowadzą działalność i mają miejsce zamieszkania w Kielcach, w związku z czym mamy pełną wiedzę o ich sytuacji prawnej. W przypadku podmiotów spoza terenu miasta Kielce poza opisanymi wyżej działaniami prowadzimy telefoniczne konsultacje z właściwymi ze względu na miejsce zamieszkania lub prowadzenia działalności przedsiębiorcy starostwami powiatowymi. Ponadto w trakcie każdej kontroli SKP przedsiębiorca składa oświadczenie wg wzoru opracowanego przez TDT o tym, że:*

- *posiada siedzibę lub miejsce zamieszkania na terenie Rzeczypospolitej Polskiej;*
- *nie jest przedsiębiorcą, w stosunku do którego otwarto likwidację lub ogłoszono upadłość;*
- *nie jest prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub przestępstwo przeciwko dokumentom;*
- *zatrudnia na stacji uprawnionych diagnostów z podaniem ich nazwisk oraz adresu SKP.*

[Dowód: akta kontroli str. 78-79]

W latach 2005-2015 nie wydawano decyzji o zakazie prowadzenia SKP. [Dowód: akta kontroli str. 8]

Wszyscy przedsiębiorcy, których dokumentacja została objęta badaniem prowadzą SKP zlokalizowane na terenie miasta Kielce. Nie wystąpiła sytuacja, w której SKP prowadzące działalność na terenie miasta Kielce nie zostałyby ujęte

w rejestrze przedsiębiorców prowadzonym przez Wydział. [Dowód: akta kontroli str. 80-81]

Art. 67 ust. 1 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej stanowi, że organ prowadzący rejestr działalności regulowanej jest obowiązany dokonać wpisu przedsiębiorcy do tego rejestru w terminie 7 dni od dnia wpływu do tego organu wniosku o wpis wraz z oświadczeniem o spełnieniu warunków wymaganych do wykonywania działalności gospodarczej, dla której rejestr jest prowadzony.: Badanie 14 spraw wpisu wykazało, że powyższy termin wpisu przedsiębiorcy do rejestru wynosił od jednego do siedmiu dni. [Dowód: akta kontroli str. 80-81]

Art. 83a ust. 3 w związku z ust. 6 ustawy Prawo o ruchu drogowym określa dane jakie powinien zawierać rejestr przedsiębiorców prowadzących SKP, tj.:

- firmę przedsiębiorcy oraz jego adres i siedzibę albo miejsce zamieszkania;
- numer w rejestrze przedsiębiorców w KRS albo w CEiLDG;
- numer identyfikacji podatkowej;
- adres SKP przedsiębiorcy;
- zakres badań, jakie przedsiębiorca zamierza przeprowadzać;
- imiona i nazwiska zatrudnionych diagnostów wraz numerami ich uprawnień.

Rejestr prowadzony przez Biuro zawiera powyższe dane poza numerem w rejestrze przedsiębiorców w KRS albo w CEiLDG. Zapisy prowadzone w rejestrze dokonywane były na podstawie akt rejestrowych prowadzonych odrębnie dla każdego przedsiębiorcy i były zgodne z dokumentacją zawartą w ww. aktach. [Dowód: akta kontroli str. 82-89]

W latach 2014-2015 z rejestru wykreślono dwóch przedsiębiorców, którzy zawiadomili o zakończeniu działalności. [Dowód: akta kontroli str. 90]

Art. 5 ust. 3 ustawy z dnia 22 maja 2009 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych ustaw<sup>9</sup> stanowił, że podmioty, które w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy prowadziły podstawową SKP albo podstawową SKP wykonującą niektóre badania z zakresu okręgowej SKP, mogły do dnia 31 grudnia 2015 r. wykonywać badania techniczne w zakresie określonym w posiadanym poświadczeniu, o którym mowa w art. 83 ust. 3 pkt 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Podmioty te mogły uzyskiwać z ważnością do tego terminu kolejne poświadczenia w zakresie posiadanego wyposażenia i warunków lokalowych.

Dziesięć podstawowych SKP (100%), które z dniem 31 grudnia 2015 r. utraciłyby możliwości wykonywania niektórych badań z zakresu okręgowej SKP uzyskało nowe poświadczenia zgodności wydane przez TDT. Zmiana zakresu badań została odnotowana w rejestrze przedsiębiorców prowadzących SKP. [Dowód: akta kontroli str. 82-89]

Ustalone  
nieprawidłowości

W rejestrze przedsiębiorców prowadzących SKP prowadzonym przez Biuro, w kolumnie 3 wpisywany był kolejny porządkowy numer SKP, natomiast nie wpisywano numeru KRS bądź CEiLDG. [Dowód: akta kontroli str. 10-75]

Było to niezgodne z art. 83a ust. 3 pkt 2 w związku z ust. 6 ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Dyrektor Wydziału Tadeusz Kot wyjaśnił, że zamieszczano w rejestrze przedsiębiorców prowadzących SKP kolejny porządkowy numer SKP zamiast numeru przedsiębiorcy w KRS albo numeru CEiLDG z powodu błędnej interpretacji

<sup>9</sup> Dz. U. Nr 97, poz. 802.

przepisów (...). W trakcie kontroli ww. nieprawidłowość została usunięta. [Dowód: akta kontroli str. 93, 465]

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, pomimo stwierdzonej nieprawidłowości, działalność kontrolowanej jednostki w badanym obszarze.

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

Opis stanu faktycznego

Biuro prowadzi rejestr spraw, w którym ujęte są wszystkie decyzje dotyczące wydania, cofnięcia lub uzupełnienia uprawnień do przeprowadzania badań technicznych pojazdów. [Dowód: akta kontroli str. 94-96]

Decyzje dotyczące uprawnień wydawanych diagnostom podpisywał Dyrektor Wydziału Tadeusz Kot, który posiada pisemne upoważnienie Prezydenta z dnia 2 stycznia 2012 r. do wydawania decyzji administracyjnych w sprawach indywidualnych należących do zakresu działania Wydziału, określonych w § 29 regulaminu organizacyjnego Urzędu. Upoważnienie zostało wydane na czas nieokreślony. [Dowód: akta kontroli str. 97]

Za przygotowanie projektów uprawnień, zgodnie z zakresami czynności (cz. I pkt 3) odpowiedzialni byli pracownicy Wydziału – Jarosław Śmiech oraz Mariola Czaplarska. Posiadali oni pisemne upoważnienie Prezydenta z dnia 9 lipca 2012 r. do wydawania decyzji administracyjnych do załatwiania spraw w ustalonym zakresie, należących do zakresu działania Biura określonych w § 29 ust. 2 regulaminu organizacyjnego Urzędu. Upoważnienia wydano na czas nieokreślony. [Dowód: akta kontroli str. 98, 100, 104, 106]

Art. 84 ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym stanowi, że starosta wydaje uprawnienie do wykonywania badań technicznych pojazdów, jeżeli osoba ubiegająca się o jego wydanie posiada wymagane wykształcenie techniczne i praktykę, odbyła wymagane szkolenie oraz zdała egzamin kwalifikacyjny.

Decyzje Prezydenta dotyczące wydania uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów były podejmowane na podstawie dokumentów zgromadzonych w aktach każdej ze spraw. Badaniami objęto 15 postępowań poprzedzających wydanie ww. uprawnień w latach 2010-2015. We wszystkich zbadanych przypadkach decyzje wydawano po uprzedniej analizie dokumentów potwierdzających posiadanie przez ubiegającego się o uprawnienia diagnosty wymaganego wykształcenia technicznego, praktyki, oraz zdanie egzaminu kwalifikacyjnego. W okresie objętym kontrolą nie było przeglądów technicznych, wykonanych przez osoby, którym wydano uprawnienie diagnosty z naruszeniem prawa. W aktach brak było dokumentacji dotyczącej szkoleń odbytych przez osoby ubiegające się o wydanie uprawnień. [Dowód: akta kontroli str. 111-114, 115]

W latach 2009-2015 wystąpił jeden przypadek wydania decyzji dotyczącej rozszerzenia uprawnień diagnosty C.B. Uprawnienia rozszerzono na podstawie zaświadczenia nr TDT-ED/4129/11 z 2 grudnia 2011 r. potwierdzającego zdanie egzaminu kwalifikacyjnego, natomiast w aktach brak było dokumentacji dotyczącej szkoleń, jakie odbył ubiegający się o rozszerzenie uprawnień. Zakres dokonanego rozszerzenia uprawnień jest zgodny z ww. zaświadczeniem potwierdzającym zdanie egzaminu kwalifikacyjnego oraz z dokumentami potwierdzającymi nabyte uprawnienia. [Dowód: akta kontroli str. 111, 112]

Prezydent nie analizował odbytych szkoleń przez osoby ubiegające się o nadanie uprawnień diagnosty. Pracownicy Biura poprzestawali na egzekwowaniu od kandydatów zaświadczenia potwierdzającego zdanie egzaminu kwalifikacyjnego

wydanego przez dyrektora TDT. Zakres wydanych uprawnień był zgodny z ww. zaświadczeniami dyrektora TDT. [Dowód: akta kontroli str. 111-114]

Dyrektor Wydziału Tadeusz Kot wyjaśnił: (...) *W przypadku wydawania imiennych uprawnień diagnosty na podstawie wcześniej obowiązującego rozporządzenia<sup>10</sup>, tut. organ uznał, że niemożliwe było dopuszczenie kandydata do egzaminu kwalifikacyjnego bez ukończonego szkolenia, którego program określono w załączniku nr 1 do rozporządzenia. Organ nie widział potrzeby ponownego weryfikowania odbycia szkolenia, które było dokumentowane dyrektorowi TDT i stanowiło warunek dopuszczenia do egzaminu. W przypadku wydawania uprawnień na podstawie przepisów obowiązujących od 9 sierpnia 2014 r. tut. organ pomyłkowo nie pozostawił kopii zaświadczeń o ukończonym szkoleniu, sugerując się wieloletnią praktyką. Pomyłka ta została naprawiona. Wnioski o wydanie uprawnień imiennych zostały już uzupełnione o brakujące zaświadczenia.* [Dowód: akta kontroli str. 162, 163, 465]

Do wyjaśnień załączono kserokopie potwierdzające odbycie szkoleń przez diagnostów po 9 sierpnia 2014 r. [Dowód: akta kontroli str. 291, 292]

W Urzędzie brak było dokumentów potwierdzających wdrożenie przez Prezydenta procedur uniemożliwiających wydanie uprawnienia diagnosty osobie przed upływem 5 lat od cofnięcia jej uprawnienia. [Dowód: akta kontroli str. 115]

Kierownik Biura Magdalena Kosowska wyjaśniła: *Pomimo iż procedury zabezpieczające nie zostały spisane w postaci dokumentu, to pracownicy Biura podejmują w możliwym dla siebie zakresie działania uniemożliwiające wydanie uprawnień diagnosty osobom, którym cofnięto uprawnienia wydane przez innych starostów. W praktyce polegają one na analizie informacji wpływających do Urzędu od starostów za pośrednictwem Wojewody Świętokrzyskiego, wśród których są również takie, które dotyczą ww. osób. Utrudnienie w zasięgnięciu tego typu informacji stanowi brak centralnego rejestru diagnostów, w którym ewidencjonowano by osoby z odebranymi uprawnieniami. Od 2004 r. nie zanotowano przypadku, aby osoba która utraciła uprawnienia na terenie innego powiatu, ubiegała się o nadanie uprawnień na terenie Miasta Kielce.* [Dowód: akta kontroli str. 116, 118, 121, 124, 126, 129]

Z informacji uzyskanych od Komendanta Miejskiej Policji w Kielcach wynika, że:

- *funkcjonariusze Komendy Miejskiej Policji w Kielcach<sup>11</sup> korzystają z danych zawartych w Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców. Ewidencja CEP (centralna ewidencja pojazdów) zawiera następujące informacje: dane ewidencyjne pojazdu (marka, model, typ, rodzaj), dane identyfikacyjne pojazdu (nr rej., nr nadwozia, status pojazdu), dane właściciela, dane dokumentów (nr karty pojazdu, nr dowodu rejestracyjnego), informacje o badaniach technicznych (data wykonanego badania, data następnego badania), nr SKP dokonującej badań technicznych, informacje o polisie OC. Narzędzie to pozwala dokonać weryfikacji danych zawartych w systemach informatycznych z danymi odczytanymi z dowodu rejestracyjnego podczas kontroli drogowej;*
- *policjanci w warunkach kontroli drogowej w zakresie weryfikacji badań technicznych mają dostęp do ich terminów. Nie mają jednak możliwości bieżącego potwierdzania w Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, czy uwidocznione w dowodzie rejestracyjnym ostatnie badanie techniczne zostało faktycznie przeprowadzone przez konkretną SKP (nr SKP). W razie*

<sup>10</sup>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2004 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do diagnostów (Dz. U. Nr 246, poz.. 2469, ze zm.)

<sup>11</sup> Dalej: KMP.

*uzasadnionego podejrzenia nieprawidłowości istnieje możliwość weryfikacji danych w jednostce Policji.*

- *w określonym przedziale czasowym nie odnotowano przypadków sfalszowania potwierdzenia wykonania badań technicznych pojazdu.*

Komendant Miejski Policji w Kielcach poinformował ponadto, iż: w 2014 r. *Komisariat Policji w Chęcinach prowadził jedno postępowanie przygotowawcze w sprawie wykonania badań technicznych przez osobę nieuprawnioną, tj. o przestępstwo z art. 270 KK (...).*

*W roku 2015 w jednostkach i komórkach podległych KMP nie wszczynano postępowań w sprawach dotyczących poświadczenia nieprawdy przez diagnostów, posługiwania się fałszywymi pieczęciami SKP i diagnosty, potwierdzania wykonania badań przez osoby nieuprawnione oraz innych niezgodnych z prawem czynów związanych z dopuszczaniem pojazdów do ruchu. [Dowód: akta kontroli str. 134, 135]*

Diagności zachowywali swoje numery zarówno w przypadku zmiany uprawnień, jak również w przypadku zmiany SKP, w której byli zatrudnieni. Nie wystąpiły przypadki zmiany miejsca zamieszkania związanej ze zmianą właściwości miejscowej organu wydającego uprawnienie diagnosty. [Dowód: akta kontroli str. 153-156]

Postanowieniem Prezydenta z dnia 28 sierpnia 2013 r. dokonano z urzędu sprostowania omyłki pisarskiej w uprawnieniu wydanym w dniu 20 lipca 2009 r. diagnostce W.Z., poprzez zastąpienie numeru TK/D/48 numerem TK/D/60. Uprawnienia diagnosty o numerze TK/D/48 w dniu 16 lutego 2009 r. zostały nadane innemu diagnostce. [Dowód: akta kontroli str. 157, 158]

W dokumentacji przekazanej Prezydentowi przez pracowników TDT, przeprowadzających kontrole w SKP na podstawie zawartych z nim porozumień, nie występują zapisy świadczące o przeprowadzeniu przez diagnostę badania technicznego niezgodnie z określonym zakresem i sposobem wykonania lub o wydaniu przez diagnostę zaświadczenia albo dokonaniu wpisu do dowodu rejestracyjnego pojazdu niezgodnie ze stanem faktycznym lub przepisami. Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły głównie błędnych zapisów w prowadzonej dokumentacji, bądź braku w SKP w dniu kontroli dokumentów poświadczających, że „przedsiębiorca posiada siedzibę lub miejsce zamieszkania na terytorium RP, że nie jest przedsiębiorcą w stosunku do którego otwarto likwidację lub ogłoszono upadłość, że nie jest prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub przestępstwo przeciwko dokumentom”. Dokumenty te były dostarczane przez przedsiębiorców po zakończeniu kontroli. Ponadto wystąpiły przypadki nieaktualnej legalizacji przyrządów pomiarowych. [Dowód: akta kontroli str. 115, 216-222]

W latach 2014-2016 (do 29 lutego) Prezydent nie wydawał decyzji o cofnięciu uprawnień diagnosty do wykonywania badań. W badanym okresie do Urzędu nie wpłynęły informacje wskazujące na nieprawidłowości w badaniach prowadzonych przez diagnostów. [Dowód: akta kontroli str. 159]

W trakcie kontroli uzyskano z Prokuratury Rejonowej Kielce-Wschód oraz Prokuratury Rejonowej Kielce-Zachód informacje dotyczące nieprawidłowych działań diagnostów. Łącznie Prokuratury te w pięciu sprawach umorzyły postępowania, w jednej sprawie odmówiły wszczęcia postępowania, a w jednym przypadku skierowano akt oskarżenia przeciw diagnostce zatrudnionemu w jednej z SKP o poświadczenie nieprawdy w dowodzie rejestracyjnym. [Dowód: akta kontroli str. 139-152]

Ustalone  
nieprawidłowości

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

Art. 84 ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym stanowi, że starosta wydaje uprawnienie do wykonywania badań technicznych, jeżeli osoba ubiegająca się o jego wydanie posiada wymagane wykształcenie techniczne i praktykę, odbyła wymagane szkolenie oraz zdała egzamin kwalifikacyjny.

Pracownicy Biura w trakcie weryfikacji dokumentów przedłożonych przez diagnostów nie dokumentowali faktu odbycia wymaganego szkolenia przez osoby ubiegające się o uzyskanie lub rozszerzenie uprawnień diagnosty. [Dowód: akta kontroli str. 111-114]

Pomimo iż wszyscy diagnosty zatrudnieni w SKP z terenu miasta Kielce odbyli wymagane szkolenia, o czym świadczyło zdanie egzaminu kwalifikacyjnego, to pracownicy Biura powinni weryfikować spełnianie tego wymogu ustawowego przez osobę ubiegającą się o wydanie uprawnień diagnosty.

Zaniechanie dokumentowania szkoleń odbytych przez kandydatów na diagnostów było działaniem nierzetelnym.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, pomimo stwierdzonej nieprawidłowości, działalność kontrolowanej jednostki w badanym obszarze.

### **3. Nadzór nad badaniami technicznymi pojazdów wykonywanymi w SKP**

Opis stanu  
faktycznego

W latach 2013-2015 wszystkie SKP z terenu Kielc zostały skontrolowane przez pracowników TDT. Prezydent powierzył czynności kontrole pracownikom TDT. W tym celu zawarł porozumienia z dyrektorem TDT w dniach: 3 stycznia 2013 r., 7 stycznia 2014 r., 20 stycznia 2015 r. oraz 7 stycznia 2016 r. [Dowód: akta kontroli str. 173-190]

Każda SKP została skontrolowana jeden raz w roku. Kontrole realizowano na podstawie uprzednio opracowanych harmonogramów. Prezydent w załączanych do porozumień harmonogramach kontroli wskazał wszystkie nadzorowane SKP. W latach 2013-2015 było to odpowiednio: 25, 26 i 26 SKP. Liczby kontroli przeprowadzonych w latach 2013 i 2014 są zgodne z liczbami ujętymi w harmonogramach. W harmonogramie na 2015 r. ujęto 26 kontroli, jednakże z uwagi na likwidację jednej SKP przeprowadzono 25 kontroli. [Dowód: akta kontroli str. 175-176, 179-180, 187-188, 195-196]

W harmonogramie na 2016 r. przewidziano do skontrolowania 27 SKP. [Dowód: akta kontroli str. 193-194]

Art. 83b ust. 2 pkt 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym stanowi, że starosta co najmniej raz w roku przeprowadza kontrolę SKP.

Analiza okresów wpływających pomiędzy kontrolami przeprowadzonymi w poszczególnych SKP wykazała, że wynosiły one od 9 do 17 miesięcy w 2014 r. oraz od 5 do 12 miesięcy w 2015 r. [Dowód: akta kontroli str. 195-196]

W dwóch przypadkach okres jaki upłynął pomiędzy kontrolami przeprowadzonymi w 2014 r. przekroczył 12 miesięcy, tj. dla SKP TK/031/P wyniósł on ponad 17 miesięcy oraz dla SKP TK/014/P – 14 miesięcy. [Dowód: akta kontroli str. 195]

W obydwu przypadkach kontrole te zostały przeprowadzone z opóźnieniem w stosunku do terminów określonych w harmonogramie kontroli na 2014 r. Kontrolę SKP TK/031/P przeprowadzono 15 października 2014 r., podczas gdy termin określony w harmonogramie to 6 marca 2014 r. SKP TK/014/P skontrolowano 27

sierpnia 2014 r., a termin określony w harmonogramie to 26 czerwca 2014 r. [Dowód: akta kontroli str. 181]

Gdyby kontrole przeprowadzono w terminach wynikających z harmonogramu kontroli, termin 12 miesięcy pomiędzy kontrolami zostałby zachowany.

Dyrektor Wydziału Tadeusz Kot wyjaśnił, że: (...) *Przyczyną zmiany daty kontroli SKP w stosunku do terminu określonego w harmonogramie na 2014 r. był brak możliwości skontrolowania stacji w ustalonym wcześniej terminie z przyczyn uzależnionych od TDT. W związku z tym kontrole SKP przesuwane były na najbliższy termin, przy uwzględnieniu istniejącego już harmonogramu i możliwości organizacyjnych TDT.* [Dowód: akta kontroli str. 199]

W przypadku pięciu stacji ostatnio wpisanych do rejestru SKP<sup>12</sup>, czas dzielący datę pierwszej kontroli od daty wpisu do rejestru wynosił od 7 do 13 miesięcy, przy czym dwie z nich, które wpisano do rejestru w 2015 r., nie były jeszcze kontrolowane. Wg harmonogramu na 2016 r. zostaną one skontrolowane po upływie 11 i 6 miesięcy od daty wpisu do rejestru SKP. [Dowód: akta kontroli str. 193-194, 197]

Przeprowadzone kontrole nie wykazały nieprawidłowości wskazujących na złożenie oświadczeń niezgodnych na dzień ich złożenia ze stanem faktycznym. [Dowód: akta kontroli str. 216-222, 223]

Pracownicy Biura prowadzili korespondencję zarówno z pracownikami TDT, jak również z przedstawicielami SKP mającą na celu uniemożliwienie wykonywania przez SKP badań, w związku z upływem ważności poświadczeń zgodności wydawanych przez TDT. Korespondencja prowadzona była za pośrednictwem poczty elektronicznej, kontaktowano się również telefonicznie. Przedsiębiorcy przesyłali pisma informujące o zaprzestaniu działalności w związku z upływem ważności „starego” poświadczenia. [Dowód: akta kontroli str. 200-207, 223]

Kierownik Biura Magdalena Kosowska wyjaśniając jakie wdrożono mechanizmy umożliwiające monitorowanie upływu ważności poświadczeń zgodności, podała: *Pracownicy Biura (...) na bieżąco monitorują, czy przedsiębiorcy prowadzący SKP mają aktualne poświadczenia TDT potwierdzające posiadanie przez stacje wyposażenia i warunków lokalowych, zgodnego z wymaganiami odpowiednimi do zakresu prowadzonych badań. Do wiadomości Biura niezwłocznie przesyłane są aktualne decyzje dyrektora TDT. Ważność przedmiotowych decyzji sprawdzana jest podczas okresowych kontroli stacji, a ich data wydania i numer zamieszczane są w protokole kontroli. W przypadkach zbliżającego się upływu terminu ważności ww. poświadczenia przypominamy telefonicznie, mailowo, a także podczas okresowych kontroli nadzorowanym SKP o konieczności złożenia wniosku do TDT w sprawie uzyskania ponownego poświadczenia dla stacji. Jeżeli SKP nie uzyska w terminie stosownej decyzji, również telefonicznie lub drogą mailową informowana jest o tym, iż do uzyskania pozytywnej decyzji TDT nie może wykonywać badań technicznych pojazdów. Podczas okresowych kontroli SKP, upoważnieni pracownicy TDT sprawdzają rejestry wykonywanych przez stację badań, a co za tym idzie sprawdzają czy ww. okresie stacja przeprowadzała badania techniczne. Informacja o ewentualnym wykonywaniu badań technicznych w okresie nieposiadania przez stację odpowiedniego poświadczenia, zgodnie z założeniami ma być zamieszczana na protokole z okresowej kontroli SKP.* [Dowód: akta kontroli str. 208-209]

W badanym okresie wystąpiły cztery przypadki gdy przedsiębiorcy nie posiadali ważnego poświadczenia, jednakże nie prowadzili oni badań technicznych w tym czasie. W trzech przypadkach przedsiębiorcy informowali Prezydenta

---

<sup>12</sup> TK/031/P, TK/032/P, TK/033/P, TK/034/P i TK/035/P

o zaprzestaniu badań w okresie do uzyskania ważnego poświadczenia zgodności. W przypadku SKP TK/023/P, która w okresie od 14 do 23 grudnia 2014 r. nie posiadała ważnego poświadczenia, kontrola przeprowadzona pracowników TDT w dniu 6 maja 2015 r. nie wykazała, by SKP prowadziła badania techniczne pojazdów ww. okresie. [Dowód: akta kontroli str. 210, 211]

Zgodnie z porozumieniami zawartymi przez Prezydenta z dyrektorem TDT, kontrole SKP prowadzili pracownicy TDT, którzy zawiadamiali przedsiębiorcę o zamiarze przeprowadzenia kontroli. W badanym okresie nie korzystano z możliwości przeprowadzenia kontroli z pominięciem obowiązku zawiadomienia przedsiębiorcy o zamiarze jej przeprowadzenia. [Dowód: akta kontroli str. 223]

Pracownicy TDT przeprowadzający kontrole w SKP dokumentowali czynności kontrolne protokołami kontroli sporządzanymi wg ustalonych standardów obowiązujących w TDT. Wszystkie protokoły zawierały m.in. podstawę prawną, elementy identyfikacyjne SKP i kontrolujących, przedmiot kontroli, wyniki kontroli oraz wnioski pokontrolne. Wyniki kontroli przedstawiano w trzech grupach tematycznych:

- część A: wymagania wynikające z art. 83 ust. 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym;
- część B: prawidłowość wykonywania przez diagnostów badań technicznych;
- część C: prawidłowość prowadzenia wymaganej dokumentacji.

Protokoły sporządzane były w oparciu o uniwersalny wzór TDT, z którego wybierano określone zakresy badań w poszczególnych SKP. Protokoły zawierały informacje charakteryzujące SKP i diagnostów, bardzo syntetycznie sformułowane zakresy badanych zagadnień i przedstawione oceny spełnienia wymagań w formie: „Spełnia; TAK/NIE”, a także opisy ewentualnych nieprawidłowości będące wynikiem ustaleń dokonanych w trakcie kontroli. [Dowód: akta kontroli str.212-215, 224-239]

Każdorazowo sprawdzano spełnianie wymogów z art. 83 ust. 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym, tj. czy przedsiębiorca:

- posiada siedzibę lub miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- nie jest przedsiębiorcą, w stosunku do którego otwarto likwidację lub ogłoszono upadłość;
- nie był prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub przestępstwo przeciwko dokumentom - dotyczy osoby fizycznej lub członków organów osoby prawnej;
- posiada wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz warunki lokalowe gwarantujące wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów zgodnie ze szczegółowymi warunkami przeprowadzania tych badań;
- posiada poświadczenie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań wpisanego do rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP;
- zatrudnia uprawnionych diagnostów;
- od ostatniej kontroli nadal spełnia ww. wymagania.
- posiada zaświadczenie o wpisie do ewidencji działalności gospodarczej lub odpis z KRS;

- posiada pisemne oświadczenia przedsiębiorcy dotyczące siedziby i miejsca zamieszkania, likwidacji działalności lub upadłości, niekaralności oraz zatrudnienia diagnostów
- posiada dokumenty dotyczące uprawnień diagnostów w zakresie zgodności uprawnień diagnostów z zakresem badań, a także zgodności nazwisk diagnostów z numerami uprawnień;
- posiada prawomocne decyzje dyrektora TDT poświadczające zgodność wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami do zakresu badań;
- posiada aktualne dokumenty legalizacyjne wyposażenia kontrolno-pomiarowego;
- posiada aktualne decyzje właściwych organów dozoru technicznego o dopuszczeniu do eksploatacji wyposażenia stanowiska kontrolnego.

[Dowód: akta kontroli str. 213, 214, 216-222]

W trakcie kontroli badano, czy nie zaszła zmiana stanu faktycznego, na podstawie którego wydana została decyzja poświadczająca z uwagi np. na: brak urządzeń, wymianę urządzeń na inne, zmianę warunków lokalowych (przeróbki budowlane), zmianę nazwy przedsiębiorcy, zmianę siedziby przedsiębiorcy oraz zmianę formy prowadzenia działalności.

Sprawdzano m.in. wyposażenie kontrolno-pomiarowe podlegające okresowej kontroli metrologicznej pod kątem aktualności legalizacji oraz pod kątem posiadania aktualnej decyzji właściwego organu dozoru technicznego dopuszczającej do eksploatacji. [Dowód: akta kontroli str. 213]

Wszelkie nieprawidłowości dotyczące wymogów w zakresie wyposażenia kontrolno-pomiarowego, jak również warunków lokalowych były wykazywane w protokołach kontroli TDT. [Dowód: akta kontroli str. 217, 218, 220,225-230,233-238]

Jak wynika z analizy protokołów kontroli przeprowadzonych w latach 2014-2015, w przypadku stanów prawidłowych pracownicy TDT ograniczali się do oceny, iż SKP spełnia wymagania w danym obszarze. Szerzej opisywane były stany nieprawidłowe. Zakresy rzeczowe kontroli przeprowadzanych w 2016 r. były znacznie szersze i odpowiadały konkretnym zapisom zawartym w rozporządzeniu Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów<sup>13</sup>. [Dowód: akta kontroli str. 213, 214, 216-222, 496]

Z dniem 31 grudnia 2015 r. zakończyła się możliwość prowadzenia badań przez podstawowe SKP, które wykonywały badania w rozszerzonym zakresie, przewidzianym dla okręgowej SKP. Ustawą z dnia 22 maja 2009 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych ustaw<sup>14</sup> podmiotom, które w dniu wejścia w życie tej ustawy, tj. 22 września 2009 r. prowadziły podstawową SKP albo podstawową SKP wykonującą niektóre badania z zakresu okręgowej SKP zezwolono na dalsze – do dnia 31 grudnia 2015 r. – wykonywanie badań technicznych w zakresie określonym w posiadanych poświadczeniach oraz na uzyskiwanie kolejnych poświadczeń (z ważnością do 31 grudnia 2015 r.) w zakresie posiadanego wyposażenia i warunków lokalowych, a poświadczenia, wydane dla podmiotów prowadzących SKP przed dniem wejścia w życie tej ustawy zachowywały ważność przez okres, na który zostały wydane (art. 5 ww. ustawy).

<sup>13</sup> Dz. U. Nr 40, poz. 275.

<sup>14</sup> Dz. U. Nr 97, poz. 802.

Wg stanu na 1 marca 2016 r. wszyscy przedsiębiorcy prowadzący SKP, którzy utraciliby z dniem 31 grudnia 2015 r. ww. możliwości badań, poinformowali Prezydenta o wydaniu im, w zależności od daty upływu ważności posiadanego poświadczenia, decyzji w sprawie „nowego” poświadczenia uprawniającego do wykonywania badań po 1 stycznia 2016 r. W związku z powyższym dokonano stosownych wpisów do rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP informujących o powyższym fakcie. [Dowód: akta kontroli str. 21, 23, 25, 27, 29, 31, 35, 39, 43]

SKP TK/011/P i TK/015/P poinformowały Biuro, że do czasu uzyskania „nowego” poświadczenia nie wykonują badań. [Dowód: akta kontroli str. 202, 203]

Zasady monitorowania upływu ważności poświadczeń zgodności poszczególnych SKP z terenu miasta Kielce przedstawiono w p. 3.4.

Z analizy protokołów kontroli prowadzonych w SKP wynika, że w każdym przypadku skontrolowano prawidłowość prowadzenia wymaganej dokumentacji (w zakresie określonym w standardach TDT lub w wybranym zakresie). Uwagi w zakresie prowadzonej dokumentacji stanowiły najliczniejszą grupę nieprawidłowości. Formułowano je w trakcie 46 spośród 51 (90,2%) ogółem przeprowadzonych kontroli. Badaniu podlegały m.in.:

- rejestr badań technicznych i zaświadczenia o przeprowadzanych badaniach technicznych oraz załączniki do nich;
- rejestr badań technicznych pojazdów marki „SAM”, pojazdów zabytkowych i zaświadczenia wydawane w tym zakresie;
- rejestr tabliczek znamionowych i naniesionych numerów podwozia/ramy i zaświadczenia wydawane w tym zakresie.

Jak wyjaśnił Jarosław Śmiech, pracownik Biura, który w 2015 r. i 2016 r. uczestniczył w kontrolach prowadzonych przez pracowników TDT, *wielkość próby do kontroli, którą określano na podstawie osądu prowadzącego kontrolę przedstawiciela TDT uzależniona była od:*

- *zakresu ostatniej kontroli stacji;*
- *zakresu nieprawidłowości zidentyfikowanych podczas ostatniej kontroli;*
- *ewentualnego sprawdzenia czy usunięto nieprawidłowości;*
- *ewentualnego doboru punktów poddanych kontroli poza zakresem obowiązkowym.*

*Oceny prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji dokonywano na podstawie kontroli od 5% do 10% wpisów do rejestru badań w poszczególnych SKP. Dodatkowo badano sytuacje szczególne, obejmujące następujące przypadki:*

- *pojazdy kierowane na badania dodatkowe przez właściwe organy kontroli ruchu drogowego i organy rejestrujące;*
- *pojazdy sprowadzone z zagranicy.*

[Dowód: akta kontroli str. 213, 214, 216-222, 425, 426]

Prezydent nie występował do nadzorowanych SKP o cykliczne przesyłanie rejestrów badań technicznych, a także nie prowadził analizy danych zawartych w tych rejestrach. [Dowód: akta kontroli str. 424]

Dyrektor Wydziału Tadeusz Kot wyjaśnił: *przepisy prawa nie nakładają na starostę wyraźnego obowiązku cyklicznego występowania do SKP o przesyłanie rejestrów badań technicznych pojazdów, a także prowadzenia bieżących analiz danych*

*zawartych w tych rejestrach. (...) Podczas corocznie przeprowadzanych kontroli SKP sprawdzane są rejestry badań technicznych pod kątem: ilości badań technicznych przeprowadzonych przez stację w danym roku kalendarzowym, ilości badań zakończonych wynikiem pozytywnym i wynikiem negatywnym, rodzajów badań technicznych, rodzajów badanych pojazdów, zamieszczania informacji i dodatkowych dokumentach wymaganych do uzyskania pozytywnego badania technicznego, poprawności wyznaczania kolejnego terminu badania technicznego pojazdu a także pod kątem ewentualnych nieprawidłowości i uchybień w prowadzonych rejestrach. Informacje te zamieszczane są w protokołach z kontroli stacji. Prezydent w zaleceniach pokontrolnych, zobowiązuje przedsiębiorców do prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji (w tym prawidłowego prowadzenia rejestru badań) i prawidłowego wykonywania badań technicznych pojazdów. Dodatkowe zadania starosty, w postaci przedmiotowych – cyklicznych analiz rejestrów badań technicznych, nie wymienionych w ustawie Prawo o ruchu drogowym oraz w rozporządzeniu<sup>15</sup>, mają jedynie charakter uznaniowy. Wykonywanie ich wiązałoby się ze znacznym wzrostem nakładu pracy, co wiąże się z dużą ilością działających na terenie miasta Kielce SKP, a także ilością wykonywanych przez nie badań technicznych. [Dowód: akta kontroli str. 242, 243]*

W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach<sup>16</sup> określono, że SKP prowadzą rejestr badań technicznych w systemie teleinformatycznym, przy czym dopuszczono możliwość prowadzenia rejestru w dotychczasowej formie, tj. papierowej (strony ponumerowane, przesnurowane, a końce sznurka zaklejone nalepką i ostemplowane) do 1 maja 2004 r. W kolejnym rozporządzeniu<sup>17</sup> termin ten został przesunięty do 31 marca 2010 r.<sup>18</sup> Jednak już w kolejnym rozporządzeniu<sup>19</sup> użyto sformułowania „rejestr może być prowadzony z wykorzystaniem systemu informatycznego”.

Dyrektor Wydziału Tadeusz Kot wyjaśnił, że *wszystkie SKP działające na terenie miasta Kielce, prowadząca rejestr badań technicznych w systemie teleinformatycznym, co zostało potwierdzone podczas corocznych kontroli SKP, przez upoważnionych pracowników TDT (...).* [Dowód: akta kontroli str. 243]

Zgodnie z art. 83b ust. 2 pkt 1 lit. b w ramach wykonywanego nadzoru starosta co najmniej raz w roku przeprowadza kontrolę SKP w zakresie prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów.

Spośród 51 kontroli przeprowadzonych w latach 2014-2015, w 11 skontrolowano prawidłowość badań technicznych pojazdów prowadzonych przez diagnostów zatrudnionych w SKP. Pracownicy TDT prowadzący czynności kontrolne nie stwierdzili nieprawidłowości i nie zgłosili żadnych uwag do przebiegu tych badań.

W 40 przypadkach w trakcie kontroli nie przeprowadzono badania technicznego pojazdu, poprzestając na odnotowaniu braku pojazdów w dniu kontroli. [Dowód: akta kontroli str. 216-222]

---

<sup>15</sup> Rozporządzenie Ministra Budownictwa, Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015 r., poz. 776, ze zm.).

<sup>16</sup> Dz. U. Nr 227, poz. 2250, ze zm.

<sup>17</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 września 2009 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. Nr 155, poz. 1232, ze zm.).

<sup>18</sup> Paragraf 11 rozporządzenia.

<sup>19</sup> Paragraf 5 rozporządzenia 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 badaniach.

Również w dwóch kontrolach przeprowadzonych przez pracowników TDT w 2016 r. (1 i 9 marca) w SKP TK/001 i TK/031/P nie przeprowadzono żadnego badania technicznego pojazdu. [Dowód: akta kontroli str. 230, 238]

Ogółem w latach 2014-2016 (do 9 marca) kontrola prawidłowości badań technicznych pojazdów prowadzonych przez diagnostów nie została przeprowadzona w następujących SKP:

TK/004/P, TK/001 (3-krotnie), TK/008/P (2-krotnie), TK/009/P (2-krotnie), TK/010/P (2-krotnie), TK/011/P (2-krotnie), TK/012/P, TK/013/P (2-krotnie), TK/014 (2-krotnie), TK/015/P (2-krotnie), TK/017/P (2-krotnie), TK/020/P, TK/023/P (2-krotnie), TK/024/P (2-krotnie), TK/027/P, TK/028/P (2-krotnie), TK/029/P (2-krotnie), TK/030/P (2-krotnie), TK/031/P (3-krotnie), TK/032/P (2-krotnie), TK/006/P, TK/019/P, TK/021/P, TK/026/P. [Dowód: akta kontroli str. 216-222, 230, 238]

Dyrektor Wydziału Tadeusz Kot, wyjaśniając przyczyny niezrealizowania ww. badań, podał: (...) wszystkie SKP nadzorowane przez Prezydenta, są pisemnie informowane przez dyrektora TDT o terminie przeprowadzenia kontroli. Zawiadomienie o wszczęciu kontroli zawiera m.in. datę kontroli oraz czas jej trwania. Przedsiębiorcy prowadzący SKP nie są w stanie zapewnić, że w wyznaczonym terminie kontroli, zatrudnieni na stacji diagnostycznej, będą mieli możliwość przeprowadzenia badania technicznego pojazdów. Jak wynika z protokołów okresowych kontroli stacji, większość nadzorowanych stacji w ciągu kalendarzowego roku, przeprowadza mniej niż 1000 badań pojazdów, co oznacza, że dziennie odbywa się średnio od 3 do 6 badań technicznych. Godziny otwarcia stacji, w większości przypadków są dłuższe niż godziny pracy organów kontroli, co może powodować, że badania techniczne pojazdów na stacjach są wykonywane po godzinie 16.00, a nie w godzinach kontroli (tj. 7.30-15.30). Nadmieniamy, że Prezydent nie ma możliwości wyegzekwowania przeprowadzania kontroli stacji po określonych godzinach pracy inspektorów TDT. TDT nie ma żadnych środków prawnych, które nakazywałyby użytkownikom pojazdów, zgłoszenie się na SKP, w celu przeprowadzenia badania technicznego, w określonym terminie, na wskazanej stacji w godzinach trwania kontroli. (...) Wyznaczenie nowego terminu kontroli, z powodu braku pojazdu w dniu kontroli, nie daje żadnych gwarancji, iż na stacji będzie można przeprowadzić badanie techniczne pojazdu. [Dowód: akta kontroli str. 282, 283]

Wg informacji Prezydenta liczba badań SKP zakończonych wynikiem negatywnym z terenu miasta Kielce latach 2014-2015 wyniosła odpowiednio: 435 i 342 [Dowód: akta kontroli str. 286, 287]

Wyjaśniając, czy informacje te (brak lub niewielki odsetek badań zakończonych wynikiem negatywnym, odbiegający od średniej w powiecie) stanowiły podstawę do podjęcia dodatkowych czynności kontrolnych w SKP, Dyrektor Wydziału Tadeusz Kot podał: (...) na brak lub niewielki odsetek badań technicznych zakończonych wynikiem negatywnym może wpływać kilka czynników, np.:

a) niewielka ilość badań przeprowadzonych na stacji – poniżej 1000 rocznie (np. TK/008/P, TK/011/P, TK/015/P), w stosunku do stacji przeprowadzającej rocznie ok. 4000 badań i więcej;

b) przedsiębiorca, który oprócz SKP prowadzi działalność gospodarczą polegającą na naprawie i obsłudze pojazdów, gdzie przed dokonaniem badania pojazdu można wyeliminować drobne usterki mogące powodować zakończenie badania z wynikiem negatywnym (np. TK/033/P, TK/006/P; TK/009/P, TK/014, TK/021), co nie ma miejsca w przypadku przedsiębiorcy prowadzącego jedynie SKP (np. TK/028/P, TK/025);

c) przedsiębiorca, który oprócz SKP prowadzi autoryzowaną stację obsługi pojazdów przy dealerze danej marki pojazdów, gdzie podobnie jak przypadkach wymienionych w punkcie „b” można wyeliminować drobne usterki przed przystąpieniem do badań technicznych oraz gdzie najczęściej badane są pojazdy mające od 3 do 5 lat (np. TK/011/P; TK/015/P, TK/024/P; TK/032/P; TK/034/P). Zależności te są logiczne i nie budzą wątpliwości, tak więc brak jest podstaw do podjęcia dodatkowych czynności kontrolnych SKP. [Dowód: akta kontroli str. 284, 285]

Wg informacji KMP z 25 kwietnia 2016 r. funkcjonariusz KMP w dniu 17 lutego 2016 r. zatrzymał do kontroli pojazd marki Opel wyjeżdżający z SKP położonej przy ul. Warszawskiej w Kielcach. W trakcie wykonywanych czynności okazało się, że ww. pojazd ma pęknięte lewe lustro oraz niesprawne światło cofania, w związku z czym zatrzymano dowód rejestracyjny tego pojazdu. [Dowód: akta kontroli str. 499]

Pracownicy TDT prowadzą kontrole w SKP działających na terenie miasta Kielce na podstawie porozumień zawieranych od 2008 r. Najczęstszą grupę nieprawidłowości wykazywanych w kontrolach prowadzonych przez pracowników TDT stanowiły nieprawidłowości związane z prowadzeniem dokumentacji, jednakże dotyczyły one uchybień różnego rodzaju i nie miały charakteru cyklicznie powtarzających się w kolejnych latach. [Dowód: akta kontroli str. 216-222, 424, 496]

Kontrole realizowane przez pracowników TDT przebiegały wg ustalonego schematu przyjętego przez TDT i zawierały elementy pozwalające na dokonanie oceny prawidłowości funkcjonowania SKP, poza przypadkami, w których w trakcie kontroli nie przeprowadzono badania technicznego pojazdu. [Dowód: akta kontroli str. 212-215, 216-222, 230, 238]

W trakcie niniejszej kontroli, w marcu 2016 r. pracownicy TDT przeprowadzili kontrole w trzech wytypowanych SKP. [Dowód: akta kontroli str. 428-454]

W wyniku kontroli ustalono następujące nieprawidłowości w SKP:

1) SKP TK/011/P:

- uwagi do części lokalowo-wyposażeniowej: brak wyznaczonego miejsca do sprawdzenia pola widzenia w lewym lusterku zewnętrznym oraz regulowanych wskaźników;
- uwagi do prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji: w przypadku badania dodatkowego (...) pojazdu uczestniczącego w wypadku drogowym wyposażonego w instalację gazową LPG, brak w rejestrze nr protokołu i decyzji TDT wydanych po terminie skierowania na badania (...);
- uwagi końcowe: pomimo przesłania powiadomienia o wszczęciu kontroli, przedsiębiorca był nieobecny i nie upoważnił innej osoby do podpisania protokołu oraz nie przedstawił dokumentów poświadczających, że posiada siedzibę lub miejsce zamieszkania na terytorium RP, że nie jest przedsiębiorcą w stosunku do którego otwarto likwidację lub ogłoszono upadłość, że nie jest prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub przestępstwo przeciwko dokumentom. [Dowód: akta kontroli str. 434, 435]

2) SKP TK/010/P – uwagi do prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji:

- w przypadku badania technicznego (...) w prowadzonym rejestrze brak rodzaju paliwa (...);
- w przypadku badania okresowego (...) pojazdu przystosowanego do ciągnięcia przyczep, w uwagach nieprawidłowo nanoszony jest zapis o treści „HAK” (...);

- w przypadku badania okresowego (...) w rejestrze brak przebiegu pojazdu w km;
- w przypadku badania (...) w wydany zaświadczeniu brak zapisu informującego o braku w dowodzie rejestracyjnym miejsca na odpowiedni wpis (...);
- w przypadku badania pojazdu z zamontowanym urządzeniem technicznym, o którym mowa w art. 81 ust. 12 ustawy Prawo o ruchu drogowym w rejestrze brak numeru i daty wystawienia protokołu i decyzji TDT lub numeru zbiornika oraz daty ważności protokołu i decyzji TDT;
- brak pobierania opłat za badania techniczne własnych pojazdów;
- nie przedstawiono dokumentów dotyczących terminowości przesyłania pobranych opłat ewidencyjnych. [Dowód: akta kontroli str. 443, 444]

3) SKP TK/017/P – uwagi do prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji:

- w przypadku badania technicznego (...) w prowadzonym rejestrze źle określono rodzaju paliwa (...);
- w przypadku badania technicznego (...) w rejestrze brak serii i numeru dowodu rejestracyjnego. [Dowód: akta kontroli str. 452, 453]

W żadnej z ww. kontroli nie przeprowadzono badania technicznego pojazdu. [Dowód: akta kontroli str. 434, 443, 452]

W zaleceniach pokontrolnych skierowanych do przedsiębiorców prowadzących skontrolowane SKP, Prezydent zobowiązał do:

- prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji i prawidłowego wykonywania badań technicznych pojazdów (TK/010/P, TK/011/P i TK/017/P);
- do dostarczenia w terminie 7 dni od dnia otrzymania zaleceń, pisemnej informacji o wyznaczeniu miejsca do sprawdzania pola widzenia w lewym lusterku zewnętrznym oraz regulowanych wskaźników (dot. pojazdów konstrukcyjne przystosowanych do ruchu lewostronnego) wraz z załączoną dokumentacją fotograficzną (TK/011/P).

Prezydent przypomniał ww. przedsiębiorcom, iż niebawem upłynie termin ponownej legalizacji wieloskładnikowego analizatora spalin silników o zapłonie iskrowym, a co za tym idzie legalizacja winna być przedłużona w tym terminie. [Dowód: akta kontroli str. 455, 461, 463]

W trakcie kontroli sporządzono zestawienie zawierające wykaz i skalę nieprawidłowości stwierdzanych w latach 2014-2016 podczas kontroli prowadzonych w SKP przez pracowników TDT. [Dowód: akta kontroli str. 216-222, 230, 235, 238, 424, 496]

W wyniku przeprowadzonych kontroli nie stwierdzono przypadków złożenia przez przedsiębiorcę oświadczenia niezgodnego ze stanem faktycznym. Nie wystąpiły również przypadki stwierdzenia rażącego naruszenia warunków wykonywania działalności w zakresie prowadzenia SKP, w wyniku których Prezydent wydałby decyzję o zakazie prowadzenia działalności oraz skreślił tego przedsiębiorcę z rejestru.

W wyniku 51 kontroli przeprowadzonych przez pracowników TDT w SKP zlokalizowanych na terenie miasta Kielce:

- a) wydano 33 zalecenia pokontrolne;
- b) w 3 przypadkach w wydanych zaleceniach pokontrolnych określono 7-dniowy termin realizacji zaleceń;
- c) w 32 przypadkach przedsiębiorcy odpowiedzieli na wydane zalecenia pokontrolne w związku ze stwierdzeniem nieprawidłowości.

[Dowód: akta kontroli str. 216-222]

Pkt 9 porozumienia z 7 stycznia 2014 oraz pkt 10 porozumienia z 20 stycznia 2015 r. zawartego przez Prezydenta z dyrektorem TDT stanowią, że w terminie 30 dni od daty sporządzenia protokołu kontroli, w którym stwierdzono niezgodności lokalowe lub wyposażenia, nieprawidłowości podczas wykonywania badań technicznych pojazdów oraz nieprawidłowości przy prowadzeniu wymaganej dokumentacji, Prezydent przekaze dyrektorowi TDT informację na temat środków, jakie zostały podjęte względem przedsiębiorców prowadzących SKP, w których zostały stwierdzone ww. niezgodności. [Dowód: akta kontroli str. 178, 184]

Pracownicy Biura nie przekazywali dyrektorowi TDT żadnych informacji w powyższym zakresie, pomimo iż w protokołach kontroli wykazywano nieprawidłowości stwierdzone w trakcie kontroli. [Dowód: akta kontroli str. 222]

W badanym okresie wystąpiły dwa przypadki likwidacji działalności gospodarczej przez przedsiębiorców prowadzących m.in. SKP skutkujące wykreśleniem z rejestru SKP. W obydwu przypadkach Prezydent podjął działania w celu wyegzekwowania zwrotu pieczętek SKP, identyfikacyjnych oraz imiennych zatrudnionych w SKP diagnostów, a także w celu przekazania mu rejestru badań technicznych obejmujący wpisy z ostatnich 12 miesięcy, w tym zarchiwizowane na okres 5 lat. W przypadku stacji TK/020/P zwrot zarówno pieczętek, jak i rejestru został wyegzekwowany. Natomiast w przypadku stacji TK/004/P, którą wykreślono z rejestru 15 grudnia 2015 r., prowadzona jest korespondencja z syndykiem masy upadłościowej w celu zwrotu pieczętek i rejestru. [Dowód: akta kontroli str. 244-249]

Zgodnie z § 22 ust. 5 pkt 15<sup>20</sup> regulaminu organizacyjnego Urzędu<sup>21</sup> do zakresu działania Wydziału Organizacyjnego należą w szczególności m.in. koordynowanie i kontrola rozpatrywania skarg i wniosków. [Dowód: akta kontroli str. 275, 277]

W badanym okresie do Urzędu nie wpłynęły skargi dotyczące prowadzenia badań przez SKP, które nie spełniałyby wymagań, bądź diagnostów, w zakresie nieprawidłowości dotyczących wydawania przez diagnostów zaświadczeń o badaniach. [Dowód: akta kontroli str. 279]

Ustalone  
nieprawidłowości

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

1. W 2014 r. w dwóch przypadkach okres jaki upłynął pomiędzy kontrolami przekroczył 12 miesięcy, tj. dla SKP TK/031/P wyniósł on ponad 17 miesięcy oraz dla SKP TK/014/P – 14 miesięcy. Kontrole te zostały przeprowadzone z opóźnieniem w stosunku do terminów określonych w harmonogramie kontroli na 2014 r. Kontrolę SKP TK/031/P przeprowadzono 15 października 2014 r., podczas gdy termin określony w harmonogramie to 6 marca 2014 r. SKP TK/014/P skontrolowano 27 sierpnia 2014 r., a termin określony w harmonogramie to 26 czerwca 2014 r. [Dowód: akta kontroli str. 181, 195-196]

Ponadto SKP TK/032/P którą wpisano do rejestru 27 sierpnia 2013 r., skontrolowano dopiero 19 października 2014 r., tj. po upływie 418 dni. W harmonogramie kontroli na 2014 r. wyznaczony termin kontroli tej stacji to 3 kwietnia 2014 r. [Dowód: akta kontroli str. 181, 197]

Gdyby ww. kontrole przeprowadzono w terminach wynikających z harmonogramu kontroli, termin 12 miesięcy pomiędzy kontrolami zostałby zachowany.

Dyrektor Wydziału, Tadeusz Kot wyjaśnił: *czynności kontrolne (...) od 2008 r. Prezydent powierza dyrektorowi TDT. Na powyższą okoliczność corocznie*

<sup>20</sup> Uprzednio, do 28 maja 2015 r. – § 22 ust. 5 pkt 3.

<sup>21</sup> Regulamin organizacyjny nadano Urzędowi zarządzeniami Prezydenta nr 480/2011 z 30 grudnia 2011 r. oraz nr 192/2015 z 28 maja 2015 r.

*pomiędzy Prezydentem, a dyrektorem TDT podpisywane jest porozumienie. Zgodnie z § 1 pkt 2 ww. porozumienia kontrole SKP przeprowadzane są według harmonogramu kontroli ustalanego przez tut. organ. Przedmiotowe porozumienie w § 1 pkt 3 dopuszcza zmianę terminów kontroli po jego wcześniejszym ustaleniu pomiędzy stronami. W świetle porozumienia zawartego na 2014 r., kontrole SKP przeprowadzane były wyłącznie przez upoważnionych pracowników TDT. Przyczyną zmiany daty kontroli w stosunku do terminu określonego w harmonogramie na 2014 r. był brak możliwości skontrolowania stacji w ustalonym wcześniej terminie z przyczyn uzależnionych od TDT. W związku z tym kontrole SKP przesuwane były na najbliższy termin, przy uwzględnieniu istniejącego już harmonogramu i możliwości organizacyjnych TDT. [Dowód: akta kontroli str. 199]*

Przekraczanie dwunastomiesięcznego okresu pomiędzy kontrolami jest niezgodne z art. 83b ust. 2 pkt 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym, który stanowi, że starosta co najmniej raz w roku przeprowadza kontrolę SKP. Prezydent powinien zadbać o to, by kontrole prowadzone przez pracowników TDT odbywały się z zachowaniem powyższego okresu.

2. Analiza protokołów kontroli przeprowadzonych w SKP wykazała, że w przypadku stacji TK/020/P nie wydano zaleceń pokontrolnych, pomimo iż stwierdzono nieprawidłowość: „Brak aktualnego zaświadczenia potwierdzającego wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP zgodnie z rodzajem i zakresem SKP” [Dowód: akta kontroli str. 218, 294]

Dyrektor Wydziału Tadeusz Kot wyjaśnił: *Podczas kontroli w TK/020/P (...) stwierdzono (...) brak aktualnego zaświadczenia potwierdzającego wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP (...). Zaświadczenie takie zostało wydane 30 grudnia 2004 r., co potwierdzają dokumenty dotyczące ww. stacji. Niniejsze zaświadczenie nie zostało umieszczone na SKP w widocznym miejscu. W trakcie przygotowywania zaleceń pokontrolnych, przedsiębiorca poinformował telefonicznie o zamiarze zamknięcia SKP. W związku z tym Prezydent nie wydał dla stacji kontroli TK/020/P zaleceń pokontrolnych. W dniu 3 listopada 2014 r. przedsiębiorca (...) złożył (...) wniosek o wykreślenie z rejestru przedsiębiorców (...) przedmiotowej stacji. 5 listopada 2014 r. ww. stacja została wykreślona z rejestru. [Dowód: akta kontroli str. 283]*

Kontrola została przeprowadzona 7 lipca 2014 r. i poprzedzała likwidację działalności przez przedsiębiorcę o blisko cztery miesiące. Niewydanie zaleceń pokontrolnych było działaniem nierzetelnym.

3. Analiza protokołów kontroli przeprowadzonych w SKP wykazała ponadto, że:

- a) po zakończeniu 30 kontroli, w wydanych zaleceniach pokontrolnych nie określono terminu ich realizacji;
- b) nie wyegzekwowano od przedsiębiorców odpowiedzi na wydane zalecenia pokontrolne w związku ze stwierdzeniem nieprawidłowości w 17 kontrolach.

Dowód: akta kontroli str. 216-222]

Dyrektor Wydziału Tadeusz Kot wyjaśnił: *w latach 2014-2015 w trakcie okresowych kontroli SKP nie stwierdzono rażących niezgodności lokalowych lub wyposażenia stacji, a także nieprawidłowości podczas wykonywania badań technicznych pojazdów, czy też nieprawidłowości w prowadzonej dokumentacji. Stwierdzone nieprawidłowości w prawie wszystkich przypadkach dotyczyły błędnego sposobu prowadzenia dokumentacji i miały one jedynie charakter uchybień. Uchybienia te dotyczyły zazwyczaj niepoprawnych zapisów zamieszczanych w rejestrze przeprowadzonych badań technicznych pojazdów, niezgodnych z rozporządzeniem*

*Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach. W zaleceniach pokontrolnych Prezydent zobowiązuje przedsiębiorców prowadzących SKP do niezwłocznego wyeliminowania ww. uchybień, nie określając ich terminu realizacji, ponieważ zapisy zamieszczone przez diagnostów w rejestrze badań powinny być dokonywane poprawnie od dnia przeprowadzenia kontroli. To czy stacja wywiązała się z ustawowych obowiązków podlega sprawdzeniu na następnej – corocznej kontroli pojazdów. [Dowód: akta kontroli str. 283, 284]*

Określenie terminów realizacji zaleceń pokontrolnych i egzekwowanie od przedsiębiorców odpowiedzi na wydane zalecenia stanowi czynnik dyscyplinujący i porządkujący działalność SKP. Niezastosowanie tych wymogów wobec przedsiębiorców było działaniem nierzetelnym.

4. Wbrew obowiązkowi wynikającemu z pkt 9 porozumienia z 7 stycznia 2014 r. oraz pkt 10 porozumienia z 20 stycznia 2015 r. zawartego z dyrektorem TDT, Prezydent nie przekazywał dyrektorowi TDT żadnych informacji na temat środków, jakie zostały podjęte względem przedsiębiorców prowadzących SKP, na których zostały stwierdzone niezgodności wyposażenia oraz nieprawidłowości przy prowadzeniu wymaganej dokumentacji, pomimo iż w protokołach kontroli wykazywano nieprawidłowości stwierdzone w trakcie kontroli. [Dowód: akta kontroli str. 178, 184, 222]

Dyrektor Wydziału Tadeusz Kot wyjaśnił: *przeprowadzone przez TDT kontrole SKP w latach 2014-2015 nie wykazały rażących niezgodności lokalowych lub wyposażenia stacji, a także nieprawidłowości podczas wykonywania badań technicznych pojazdów, czy też nieprawidłowości w prowadzonej dokumentacji. Biorąc pod uwagę powyższe, brak było podstaw do podjęcia względem przedsiębiorców prowadzących SKP środków takich jak np. wszczęcie postępowania, mającego na celu wykreślenie stacji z rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP. W ocenie tut. organu bezzasadnym było przesyłanie do TDT informacji o niezaisntnieniu wspomnianych nieprawidłowości. Dyrektor TDT nie występował nigdy o przesłanie kopii zaleceń pokontrolnych, w których Prezydent Miasta Kielce jedynie zobowiązywał przedsiębiorców do poprawnego prowadzenia wymaganej dokumentacji. [Dowód: akta kontroli str. 284]*

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

1. W latach 2014-2016 (do 9 marca) w 42 spośród 53 kontroli przeprowadzonych przez pracowników TDT nie sprawdzano prawidłowości badań technicznych pojazdów prowadzonych przez diagnostów. [Dowód: akta kontroli str. 216-222, 230, 238]

Zawierając z dyrektorem TDT porozumienie, na mocy którego prowadzenie czynności kontrolnych w SKP powierzono pracownikom TDT Prezydent podjął niezbędne działania zmierzające do ich prawidłowej realizacji. Zdaniem NIK, nie zwalnia to Prezydenta z dokonywania oceny skuteczności działań pracowników TDT. Kontrola SKP w zakresie prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów stanowi obowiązek ustawy starosty. Prezydent powinien podjąć działania zmierzające do zrealizowania tego obowiązku przez pracowników TDT.

2. Zgodnie z porozumieniami zawartymi przez Prezydenta z dyrektorem TDT, kontrole SKP prowadzili pracownicy TDT, którzy zawiadamiali przedsiębiorcę o zamiarze przeprowadzenia kontroli. NIK zwraca uwagę, że powierzenie kontroli pracownikom TDT nie zwalnia Prezydenta z obowiązku informowania o zamiarze wykonania kontroli, stosownie do art. 79 ust. 1 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej.

3. Pracownicy TDT realizujący kontrole w SKP dokumentowali czynności kontrolne w protokołach kontroli. Protokoły kontroli poszczególnych SKP nie zawsze były sporządzane z należytą starannością, tj. nie zawierały pełnego opisu ustaleń stanu faktycznego, uzasadniającego formułowanie oceny kontrolowanych elementów SKP, w tym spełniania przez nie wymagań określonych w rozporządzeniu Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów<sup>22</sup>. Prezydent powinien podjąć działania zmierzające do należytego dokumentowania przez pracowników TDT czynności kontrolnych.

Ocena cząstkowa  
cena cząstkowa

4. W wyniku kontroli stanu technicznego pojazdu wyjeżdżającego z SKP położonej przy ul. Warszawskiej w Kielcach przeprowadzonej 17 lutego 2016 r. przez funkcjonariusza KMP stwierdzono, że skontrolowany pojazd posiada usterki, w wyniku których zatrzymano dowód rejestracyjny tego pojazdu. [Dowód: akta kontroli str. 499]

W związku z nierzetelnym przeprowadzeniem przeglądu technicznego pojazdu, NIK sugeruje rozważenie objęcia tej SKP bardziej skutecznym nadzorem Prezydenta.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność kontrolowanej jednostki w badanym obszarze.

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

Opis stanu  
faktycznego

W Urzędzie brak było dokumentów potwierdzających prowadzenie przez pracowników analiz przyczyn zatrzymania przez organy kontroli ruchu drogowego<sup>23</sup> dowodów rejestracyjnych pojazdów oraz SKP/diagnostów, które uprzednio przeprowadziły badania techniczne tych pojazdów. W związku z tym nie były prowadzone dodatkowe kontrole doraźne w wyniku przeprowadzenia powyższych analiz. [Dowód: akta kontroli str. 298]

Dyrektor Wydziału Tadeusz Kot, wyjaśniając zasady postępowania z zatrzymanymi dowodami rejestracyjnymi pojazdów, podał: (...) *po wpłynięciu zatrzymanych dowodów rejestracyjnych, weryfikujemy informacje zawarte w pokwitowaniach wydawanych przez organy zatrzymujące dowody, porównując je z zapisami dotyczącymi badań technicznych zamieszczonymi w przesłanych dowodach. W szczególności brane są pod uwagę kwestie powodu zatrzymania dowodu oraz rażąco krótki okres czasu, który upłynął pomiędzy ostatnim badaniem technicznym, a dniem zatrzymania dokumentu. Do najczęstszych przyczyn zatrzymywania dowodów rejestracyjnych należą: uszkodzenia powstałe w wyniku kolizji drogowych oraz brak ważnego terminu badań technicznych zawartego w dowodzie rejestracyjnym. Stosunkowo rzadziej przyczyną zatrzymania dowodu są usterki techniczne i zły stan techniczny pojazdów stwarzający zagrożenia w ruchu drogowym. W latach 2014-2015 organ nie stwierdził w przeglądanej dokumentacji rażących przypadków dających podstawę do przeprowadzenia doraźnych kontroli SKP. Wśród dowodów zatrzymanych w powyższych latach i nieodebranych przez właścicieli do dnia dzisiejszego znajdują się dwa przypadki zatrzymania dowodów rejestracyjnych po niedawnych badaniach technicznych przeprowadzonych przez SKP z terenu miasta Kielce. (...) Pozostałe ujawnione przypadki dotyczyły pojazdów, których badania techniczne przeprowadzono w SKP mających siedzibę*

<sup>22</sup> Dz. U. Nr 40, poz. 275.

<sup>23</sup> Uprawnienia do sprawdzania stanu technicznego pojazdu znajdującego się na drodze oraz uniemożliwienia korzystania z tego pojazdu, gdy m.in. stan ten zagraża bezpieczeństwu lub porządkowi ruchu lub narusza wymagania ochrony środowiska posiada m.in. Policja, funkcjonariusze Straży Granicznej, organów celnych oraz Inspekcji Transportu Drogowego.

*poza Kielcami. O faktach tych nie informowano starostów nadzorujących przedmiotowe stacje. Przepisy ustawy Prawo o ruchu drogowym nie nakładają obowiązku wymiany podobnych informacji pomiędzy organami nadzorującymi SKP, nie spotkano się również z praktyką wymiany takich informacji. [Dowód: akta kontroli str. 300, 301]*

Analiza zatrzymanych w latach 2014-2015 dowodów rejestracyjnych będących w posiadaniu Urzędu potwierdza powyższe wyjaśnienia. [Dowód: akta kontroli str. 303-320, 322]

W depozycie Urzędu znajdowało się 178<sup>24</sup> spośród 2.912 dowodów rejestracyjnych zatrzymanych w 2014 r. Na podstawie zapisów informacji sporządzanych przez funkcjonariuszy dokonujących zatrzymania dowodu ustalono następujące przyczyny zatrzymania.:

- kolizja: 80 (44,9%)
- brak aktualnych badań technicznych: 70 (39,3%)
- zły stan techniczny pojazdu: 9 (5,1%)
- inne: 14 (7,9%)
- kolizja i brak aktualnych badań: 5 (2,8%)

W przypadku złego stanu technicznego pojazdu okres pomiędzy datą badania technicznego pojazdu, a datą zatrzymania dowodu rejestracyjnego wynosił od 5 do 16 miesięcy.

Spośród 2.491 dowodów rejestracyjnych zatrzymanych w 2015 r. w depozycie Urzędu znajdowało się 385 dowodów. Przyczyny zatrzymania to:

- kolizja: 197 (51,2%)
- brak aktualnych badań technicznych: 106 (27,5%)
- zły stan techniczny pojazdu: 13 (3,4%)
- inne: 61 (15,8%)
- kolizja i brak aktualnych badań: 8 (2,1%).

W przypadku złego stanu technicznego pojazdu okres pomiędzy datą badania technicznego pojazdu, a datą zatrzymania dowodu rejestracyjnego wynosił od 1 do 28 miesięcy. [Dowód: akta kontroli str. 322]

W łącznej liczbie 22 dowodów rejestracyjnych zatrzymanych z powodu złego stanu technicznego pojazdu, w 5 przypadkach okres pomiędzy datą badania i datą zatrzymania dowodu rejestracyjnego nie przekraczał dwóch miesięcy. Z tej grupy badania dotyczące trzech pojazdów przeprowadzono w SKP mających siedzibę poza Kielcami. Dwa przypadki zatrzymanych dowodów rejestracyjnych pojazdów z terenu miasta Kielce wg informacji Policji dotyczyły:

- „nieprawidłowego stanu technicznego pojazdu”,
- „uszkodzonego hamulca awaryjnego i postojowego, uszkodzonego układu wydechowego pojazdu oraz nadmiernie zużytej rzeźby bieżnika opon kół tylnych”. [Dowód: akta kontroli str. 322, 232, 326]

Jak wyjaśnił Dyrektor Wydziału Tadeusz Kot, w pierwszym przypadku dowód rejestracyjny pojazdu o numerze rej. TK [nr1] został zatrzymany (...) z powodu „nieprawidłowego stanu technicznego pojazdu”. W drugim przypadku w czasie kontroli drogowej pojazdu o numerze TK [nr2] (...) stwierdzono: „uszkodzony hamulec awaryjny i postojowy, uszkodzony układ wydechowy pojazdu oraz nadmiernie zużyta rzeźba bieżnika opon kół tylnych”. W omawianych przypadkach odstąpiono od przeprowadzenia doraźnych kontroli SKP, ze względu na zbyt lakoniczne określenie przyczyny zatrzymania dowodu rejestracyjnego pojazdu

---

<sup>24</sup> Dane dotyczące liczby posiadanych przez Urząd dowodów rejestracyjnych wg stanu na 21 stycznia 2016 r.

*o numerze TK nr1 oraz brak możliwości udowodnienia diagnoście, że pojazd o numerze TK nr2 posiadał wymienione usterki techniczne w chwili przeprowadzania badania. Biorąc pod uwagę okres pomiędzy datą wykonania badania technicznego, a datą zatrzymania dowodu rejestracyjnego (listopad – grudzień), możliwe było dokonanie wymiany opon w pojeździe z letnich na zimowe, natomiast uszkodzenia hamulca awaryjnego i układu wydechowego teoretycznie mogły nastąpić w powyższym okresie w trakcie użytkowania pojazdu, zważywszy również na wiek pojazdu (rok prod. 1998). [Dowód: akta kontroli str. 300, 301]*

Wg informacji zbiorczych z kontroli przeprowadzonych przez jednostki Policji z terenu województwa świętokrzyskiego w drugiej połowie lutego 2016 r.:

- w dniu 18 lutego 2016 r. z powodu usterek układu hamulcowego zatrzymano dowód rejestracyjny auta, którego przeglądu dokonano dwa tygodnie wcześniej w stacji TK/009/P;
- w dniu 17 lutego 2016 r. zatrzymano dowód rejestracyjny tuż po wyjeździe ze stacji TK/022 po dokonaniu przeglądu.

[Dowód: akta kontroli str.496-498]

Całkowita liczba dowodów rejestracyjnych, zatrzymanych i przesłanych staroście przez organy kontroli ruchu drogowego, a które nie zostały odebrane przez właścicieli pojazdów w latach 1997-2016 (do 5 kwietnia) wynosi 3.336 szt. [Dowód: akta kontroli str. 466, 467]

Prezydent nie korzystał jako organ właściwy w sprawach rejestracji pojazdów, z możliwości określonej w art. 80d ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy Prawo o ruchu drogowym, dotyczącej nieodpłatnego udostępnienia mu informacji dotyczących właścicieli pojazdów, którzy w wyznaczonym terminie nie przedstawili pojazdów do badania technicznego. [Dowód: akta kontroli str. 298]

*Dyrektor Wydziału Tadeusz Kot wyjaśnił: ustalanie danych właścicieli pojazdów, którzy w wyznaczonym terminie nie przedstawili tych pojazdów do badania technicznego oraz wykorzystywanie tych informacji w sposób szczególny wykracza poza ustawowe obowiązki organu rejestrującego pojazdy, a także organu sprawującego nadzór nad SKP, lecz związane jest z bezpieczeństwem w ruchu drogowym. W art. 80c ustawy Prawo o ruchu drogowym wymienione są organy i podmioty, którym udostępnia się dane i informacje zawarte w centralnej ewidencji pojazdów. Do podmiotów, którym te dane udostępnia się nieodpłatnie należą także organy kontroli ruchu drogowego, a co za tym idzie pośrednictwo starosty w dostępie do danych właścicieli pojazdów, którzy nie poddali pojazdów w wyznaczonym terminie, a mogących poruszać się tymi pojazdami po drogach publicznych, jest zbędne. (...) Dodatkowe zadania starosty, nie wymienione szczegółowo w ustawie, mają charakter jedynie uznaniowy. Ich wykonywanie wiązałoby się ze znacznym wzrostem nakładu pracy, co aktualnie jest niemożliwe ze względu na obecny stan zatrudnienia Wydziału. Dodatkową przeszkodą w wykonywaniu tych zadań jest duża ilość zatrzymywanych dowodów rejestracyjnych w ciągu roku, która kształtuje się na poziomie ok. 2500 szt. Podsumowując należy stwierdzić, że omawiane, a także inne – uznaniowe zadania mogłyby być wykonywane jedynie w przypadku uruchomienia dodatkowych stanowisk pracy, po uprzednim zwiększeniu zatrudnienia. [Dowód: akta kontroli str. 301, 302]*

Prezydent nie podejmował działań wobec właścicieli pojazdów, którym zatrzymano z powodu złego stanu technicznego pojazdu dowód rejestracyjny i nie przedłożyli zaświadczenia o pozytywnym wyniku badania. Nie zawiadamiano o tym fakcie

Policji w celu ustalenia, czy pojazdy te, pomimo nieprzedłożenia zaświadczenia o pozytywnym wyniku badania technicznego (i nieodebrania zatrzymanego dowodu rejestracyjnego) nadal poruszają się po drogach. [Dowód: akta kontroli str. 298]

Dyrektor Wydziału Tadeusz Kot wyjaśnił: w związku z brakiem podstawy prawnej Prezydent nie może podejmować działań wobec właścicieli pojazdów, którym zatrzymano dowody rejestracyjne z powodu złego stanu technicznego pojazdów, pomimo iż nie przedłożyli oni zaświadczeń o pozytywnym wyniku badań, a dowody rejestracyjne nadal znajdują się w depozycie Urzędu. Zatrzymany przez organ kontroli ruchu drogowego dowód rejestracyjny zwracany jest właścicielowi pojazdu na jego wniosek. Art. 132 ustawy Prawo o ruchu drogowym, dotyczący zatrzymywania i zwracania dowodu rejestracyjnego pojazdu nie określa terminu w jakim należy wystąpić do organu o zwrot zatrzymanego dowodu, a jedynie określa warunek zwrotu dokumentu, tj. ustanie przyczyny uzasadniającej jego zatrzymanie. Podejmowanie działań wobec właścicieli pojazdów w omawianym przypadku nie wchodzi w zakres nadzoru starosty nad SKP, o którym mowa we wspomnianej ustawie. Poza tym obowiązujące przepisy prawa nie nakładają na starostów obowiązku informowania organów Policji o nieodebraniu przez właścicieli pojazdów zatrzymanych dowodów rejestracyjnych. W wielu przypadkach właściciele pojazdów, nie odbierając zatrzymanego dowodu, dokonują zbycia pojazdów lub zdają pojazdy do stacji demontażu. W związku z tym wątpliwość budzi kwestia sporządzania stosownych wykazów dla Policji zawierających dane aktualnych właścicieli tych pojazdów, mając na uwadze ilość dokumentów znajdujących się w depozycie organu oraz właściwość Policji ze względu na miejsce zamieszkania aktualnego właściciela pojazdu. Teleinformatyczny System POJAZD, za pośrednictwem którego przekazywane są dane i informacje do Centralnej Ewidencji Pojazdów (dalej: CEP), nie umożliwia wygenerowania stosownego wykazu z powyższymi danymi z jednoczesnym uwzględnieniem zmian w prawie własności pojazdu. Ręczne sporządzanie wykazów wiązałoby się z koniecznością każdorazowego sprawdzenia statusu pojazdu w systemie CEP pod kątem zgłoszenia zbycia czy kasacji pojazdu oraz ewentualnego odbioru dowodu z depozytu, w obawie przed przekazaniem Policji nieaktualnych informacji, co narażałoby Policję na podejmowanie zbędnych działań wobec właścicieli pojazdów. W tym miejscu należy zauważyć, że organy kontroli ruchu drogowego nigdy nie występowały do Prezydenta o udostępnienie informacji o dowodach znajdujących się w depozycie po ich uprzednim zatrzymaniu, w celu sprawdzenia czy pojazdy te uczestniczą w ruchu drogowym. Ponadto informacje o zatrzymaniu dowodu rejestracyjnego gromadzone są w CEP, do której nieodpłatny dostęp posiadają organy Policji. [Dowód: akta kontroli str. 339, 340]

Z informacji uzyskanej z KMP wynika, że: w 2014 r. policjanci KMP zatrzymali łącznie 3357 dowodów rejestracyjnych z uwagi na stan techniczny pojazdów, natomiast w roku 2015 zatrzymanych z tego powodu dowodów rejestracyjnych było 3036.

W latach 2014-2015 nie odnotowano przypadków podejrzenia (w związku z zatrzymaniem dowodu rejestracyjnego) nierzetelnego wykonania badań technicznych przez stację diagnostyczną. Nie ujawniono przypadków rażących usterek w pojeździe w krótkim czasie od przeprowadzonego przeglądu technicznego.

W latach 2014-2015 funkcjonariusze KMP zatrzymali odpowiednio 2174 i 1889 dowodów rejestracyjnych pojazdów w wyniku stwierdzenia, że pojazd nie został poddany badaniu technicznemu w wyznaczonym terminie.

W 2014 r. odnotowano 3 przypadki zatrzymania dowodu rejestracyjnego pojazdu z powodu nieprawidłowo wyznaczonego terminu badania technicznego. [Dowód: akta kontroli str. 135]

Z informacji uzyskanej z Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego w Kielcach wynika, że z terenu miasta Kielce zatrzymano 17 dowodów rejestracyjnych w 2014 r. oraz 12 dowodów rejestracyjnych w 2015 r. W 2016 r. (do 31 stycznia) nie zatrzymano żadnego dowodu rejestracyjnego. Natomiast Urząd Dozoru Technicznego Oddział w Kielcach poinformował o datach ostatniego badania urządzeń technicznych używanych w SKP podlegających dozorowi technicznemu, zarejestrowanych w oddziale i datach ważności decyzji zezwalającej na ich eksploatację. Z informacji tej wynika, że SKP z terenu miasta Kielce posiadały ważne decyzje zezwalające na eksploatację. Z kolei Obwodowy Urząd Miar w Kielcach przekazał, że w latach 2014-2015 nie przeprowadzał kontroli SKP na terenie miasta Kielce. [Dowód: akta kontroli str.470-489, 490, 495]

Ustalone  
nieprawidłowości

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

Uwaga dotycząca  
badanej działalności

Biorąc pod uwagę liczbę zatrzymanych dowodów rejestracyjnych i stwierdzone przyczyny ich zatrzymania oraz liczbę dowodów, które nie zostały odebrane przez właścicieli pojazdów, NIK dostrzega potrzebę wykorzystania przez Starostę informacji w tym zakresie dla podejmowania działań:

- w zakresie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów, m. in. w celu stwierdzenia, które SKP należałoby objąć nadzorem szczególnym,
- w zakresie nawiązania współpracy z organami kontroli ruchu drogowego, w szczególności z Policją, w celu umożliwienia tym organom podjęcie działań dla ustalenia, czy dany pojazd, pomimo zatrzymania dowodu rejestracyjnego, a następnie nieprzedłożenia Staroście przez jego właściciela zaświadczenia o pozytywnym wyniku badania technicznego i nieodebrania zatrzymanego dowodu, nadal porusza się po drogach.

Ocena częściowa

Starosta nie korzystał z możliwości określonej w art. 80d ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy Prawo o ruchu drogowym, dotyczącej nieodpłatnego uzyskania informacji zgromadzonych w CEP, w celu przeprowadzenia analiz tych informacji dla ustalenia właścicieli pojazdów, którzy w wyznaczonym terminie nie przedstawili pojazdów do badania technicznego.

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

Opis stanu  
faktycznego

W § 29 regulaminu organizacyjnego Urzędu określono organizację Wydziału i jego zakres działania. Zgodnie z § 29 ust. 1 regulaminu w skład Wydziału wchodzi: Biuro Rejestracji Pojazdów, Biuro Praw Jazdy, Biuro Działalności Gospodarczej i stanowisko do spraw organizacyjnych. Do zadań Wydziału należą w szczególności m.in.: wydawanie i cofanie uprawnień diagnostom, cofanie i przywracanie uprawnień do kierowania pojazdami.

[Dowód: akta kontroli str. 255, 256, 272, 273]

Rozdział IV zarządzenia Dyrektora Wydziału<sup>25</sup> w sprawie szczegółowego zakresu zadań Wydziału określa zakres działania biur i stanowisk pracy funkcjonujących w ramach Wydziału. Zgodnie z § 5 ust. 1 ww. zarządzenia do zakresu działania Biura należy m.in.:

<sup>25</sup> Zarządzenie wewnętrzne Dyrektora Wydziału nr 1/2015 z 30 lipca 2015 r., a uprzednio nr 1/2012 z 10 stycznia 2012 r.

- zwracanie właścicielom dowodów rejestracyjnych zatrzymanych przez uprawniony organ lub jednostkę;
- wydawanie i cofanie uprawnień diagnosty do wykonywania badań technicznych pojazdów;
- sprawowanie nadzoru nad SKP na terenie miasta Kielce.

[Dowód: akta kontroli str. 345, 346, 363, 364]

Pracownicy Wydziału Jarosław Śmiech oraz Mariola Czaplarska w dniu 9 lipca 2012 r. uzyskali pisemne upoważnienia Prezydenta do wydawania decyzji administracyjnych w sprawach należących do zakresu działania Biura określonych w § 29 ust. 2 regulaminu organizacyjnego Urzędu, których wykaz stanowi załącznik do ww. upoważnień. Powyższy wykaz obejmuje m.in.:

- 1) prowadzenie rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP na terenie miasta Kielce;
- 2) przeprowadzanie kontroli SKP w zakresie:
  - zgodności SKP z wymaganiami, o których mowa w ustawie Prawo o ruchu drogowym,
  - prawidłowości wykonywanych badań technicznych,
  - prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji;
- 3) wydawanie zaleceń pokontrolnych i wyznaczenie terminu usunięcia naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia SKP.

[Dowód: akta kontroli str. 98, 99, 104, 105, 256, 272, 273]

Zagadnienia związane z nadzorem nad SKP zostały ujęte w zakresach czynności ww. pracowników, cz. I pkt 23 do 30. Zgodnie z pkt 27 ww. zakresów czynności do obowiązków pracowników należy prowadzenie postępowania zakończonego wydaniem decyzji o zakazie przez przedsiębiorcę SKP i skreśleniem przedsiębiorcy z rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP. [Dowód: akta kontroli str. 101, 102, 108]

W Urzędzie brak dokumentów potwierdzających ustanowienie procedur określających sposób postępowania w przypadkach:

- 1) wpisu i prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP,
- 2) nadawania uprawnień diagnostom,
- 3) planowania i wykonywania czynności kontrolnych w SKP oraz sposobu ich dokumentowania,
- 4) działań pokontrolnych, w tym w zakresie wydania decyzji o zakazie prowadzenia działalności oraz cofnięcia uprawnień diagnosty,
- 5) postępowania z zatrzymanymi dowodami rejestracyjnymi.

[Dowód: akta kontroli str. 380]

Dyrektor Wydziału Tadeusz Kot, wyjaśniając przyczyny braku powyższych procedur, podał: *Urząd planuje i realizuje swoje usługi w warunkach nadzorowanych. W ramach funkcjonującego Zintegrowanego Systemu Zarządzania określono procesy realizowane w Urzędzie oraz określono ich wzajemne powiązania. Procesy najistotniejsze dla pracy Urzędu (o znacznym stopniu skomplikowania, wymagające doprecyzowania, często zakończone wydaniem decyzji) zostały szczegółowo przeanalizowane, a następnie ich optymalne przebiegi zostały opisane w Kartach Procesów, tworząc standardy postępowania.*

*Pozostałe procesy realizowane są na podstawie przepisów obowiązującego prawa. Akty prawne zewnętrzne wprowadzane są w obieg poprzez prenumeratę Dzienników Ustaw, Monitorów Polskich i innych prawniczych publikacji oraz systemu*

*Lex. Dostęp do systemu LEX posiada każdy pracownik Urzędu. Wydział Prawny prowadzi zbiór aktów prawnych oraz udostępnia je poszczególnym Wydziałom/równorzędnym komórkom organizacyjnym Urzędu. W przypadku zmian w przepisach prawa (zawartych w dokumentach) Wydział Prawny przygotowuje Informację Prawniczą, którą przekazuje drogą elektroniczną do poszczególnych Wydziałów/równorzędnych komórek organizacyjnych Urzędu. Następnie Dyrektorzy Wydziałów/Kierownicy równorzędnych komórek organizacyjnych Urzędu zapoznają z nowymi przepisami pracowników własnego Wydziału.*

*Ponieważ zasady realizacji procesów zawartych w piśmie NIK zostały szczegółowo opisane w obowiązujących przepisach prawa, tj. ustawach „Prawo o ruchu drogowym” i „ O swobodzie działalności gospodarczej” oraz faktem, iż w latach 2008-2015 zawarto porozumienia z TDT, dotyczące powierzenia ww. instytucji czynności kontrolnych określonych w art. 83 b ust. 2 pkt. 1, która w związku z przedmiotem swojej działalności wypracowała na przestrzeni lat tryb, metodykę i sposoby planowania i wykonywania czynności kontrolnych na SKP, w tym wzór protokołu kontroli stacji diagnostycznej, uznano, iż nie jest zasadne opracowywanie w tym zakresie dodatkowych dokumentów w postaci procedur lub kart procesów. Występowanie tychże procesów, w stosunku do innych procesów realizowanych przez Wydział jest znikome.*

*Ponadto każda komórka organizacyjna Urzędu (również Wydział), oprócz Regulaminu Organizacyjnego Urzędu, posiada szczegółowy zakres zadań wprowadzony zarządzeniem wewnętrznym dyrektora Wydziału. Wszystkie sprawy wpływające do Urzędu są identyfikowane i rejestrowane w rejestrach prowadzonych przez Biuro Obsługi Interesantów Urzędu oraz Wydział. Zasady rejestracji, obsługi i postępowania z dokumentami reguluje Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 stycznia 2011 r. w sprawie instrukcji kancelaryjnej, jednolitych rzeczowych wykazów akt oraz instrukcji w sprawie organizacji i zakresu działania archiwów zakładowych. Dodatkowo nadzór nad dokumentacją i obieg dokumentów szczegółowo opisuje Procedura Nr 0142/3/15 „Obieg dokumentów w Urzędzie Miasta Kielce”. Każda wnoszona przez klienta sprawa jest przeglądana przez odpowiedniego pracownika merytorycznego, który ją odpowiednio identyfikuje pod kątem możliwości spełnienia zawartych w niej wymagań. Po przeanalizowaniu sprawy, pracownik merytoryczny przygotowuje projekt odpowiedniego dokumentu, który następnie uzgadnia z kierownikiem oraz osobą upoważnioną do podpisania dokumentu. Wszelkie zapisy dotyczące realizowanych spraw w Urzędzie przechowywane są w aktach spraw.*

*Ponadto zostały określone zasady nadzoru nad wszystkimi procesami poprzez klarowny system odpowiedzialności i uprawnień, określone zostały również kompetencje uczestników procesów. Każdy pracownik posiada własny zakres czynności i odpowiedzialności, w którym wyszczególnione są jego podstawowe obowiązki. Pracownicy zatrudnieni w Urzędzie zobowiązani są do wykonywania powierzonych im pracy w sposób staranny i sumienny. Dla zapewnienia ciągłego doskonalenia i osiągania optymalnych efektów działalności Urzędu, prowadzone są szkolenia pracowników zarówno wewnętrzne, jak i zewnętrzne. Dyrektorzy Wydziałów, równorzędnych komórek organizacyjnych, raz na dwa tygodnie, odbywają spotkania z kierownikami referatów własnego Wydziału, na których omawiane są najważniejsze problemy związane z realizacją zadań oraz bieżące sprawy Wydziału. Z kolei kierownicy referatów przekazują informacje pracownikom. [Dowód: akta kontroli str. 382, 383]*

Zgodnie z zawartymi porozumieniami w całym badanym okresie czynności kontrolne w SKP prowadzili pracownicy TDT. Zgodnie z pkt 4 porozumienia z 20 stycznia 2015 r., w 2015 r. w czynnościach kontrolnych wykonywanych przez pracowników TDT brali również udział ww. pracownicy Wydziału – Jarosław Śmiech oraz Mariola

Czaplarska. Pracownicy Wydziału posiadali wykształcenie wyższe w zakresie prawa administracyjnego (administratywista). [Dowód: akta kontroli str. 184, 195, 196, 384]

Pracownik Wydziału Jarosław Śmiech uczestniczył w następujących szkoleniach:

- 1) „Przyszłe zmiany w procesie rejestracji pojazdów, a przepisy krajowe i UE” (1dzień);
- 2) „Założenia do zmiany przepisów o rejestracji pojazdów i wydawania uprawnień do kierowania pojazdami – zmiany w Prawie o ruchu drogowym – dyrektywa 2007/46” (1 dzień);
- 3) „Szkolenie z zakresu sprawowania nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi SKP” (1 dzień);
- 4) „Szkolenie dot. zmian w przepisach o rejestrację pojazdów oraz Prawa o ruchu drogowym” (1dzień);
- 5) „Projekty zmian w ustawie o dopuszczeniu pojazdów do ruchu oraz informacje dot. wydawania uprawnień do kierowania pojazdami” (1dzień);
- 6) „Zmiany w przepisach w związku z przygotowanym projektem nowej ustawy o dopuszczaniu pojazdów do ruchu” (1dzień).

Pracownica Mariola Czaplarska uczestniczyła w trzech szkoleniach:

- 1) „Zmiany w zakresie rejestracji i oznaczania pojazdów” (3 dni);
- 2) „Prawo o ruchu drogowym – rejestracja pojazdów” (1 dzień);
- 3) „Zmiany w przepisach w związku z przygotowanym projektem nowej ustawy o dopuszczeniu do ruchu pojazdów” (1dzień). [Dowód: akta kontroli str. 384]

Komórką organizacyjną właściwą w sprawach nadzoru nad SKP jest Biuro, które nie kontroluje innych rodzajów działalności. Zgodnie z porozumieniami zawartymi z TDT zadania kontrolne wykonywali pracownicy TDT, przy czym w 2015 r. w kontrolach brali udział pracownicy Biura (dwie osoby). Zgodnie z harmonogramami kontroli na 2014 i 2015 r. do skontrolowania przewidziano po 26 SKP (wszystkie). [Dowód: akta kontroli str. 181, 182, 184, 187, 188, 195, 196]

Do zadań realizowanych przez Wydział Audytu Wewnętrznego i Kontroli określonych w § 25 regulaminu organizacyjnego Urzędu należy m.in. prowadzenie kontroli Urzędu i jednostek organizacyjnych Miasta pod względem legalności, gospodarności i celowości działania. [Dowód: akta kontroli str. 252, 270]

Zasady prowadzenia kontroli wewnętrznej i zewnętrznej reguluje zarządzenie nr 110/2012 Prezydenta z 9 marca 2012 r. [Dowód: akta kontroli str. 410-418]

Ponadto w dniu 9 marca 2012 r. Prezydent wydał zarządzenie nr 109/2012 w sprawie przyjęcia karty audytu wewnętrznego, które m.in. reguluje zasady i tryb przeprowadzania audytu wewnętrznego. [Dowód: akta kontroli str. 399-409]

Wydział Audytu Wewnętrznego i Kontroli Urzędu przeprowadził w grudniu 2015 r. zadanie audytowe pod nazwą „Ocena realizacji zadań przez Wydział ...” za 2014 r. Czynności audytorskie obejmowały m.in.:

- przechowywanie i zwracanie właścicielom dowodów rejestracyjnych zatrzymanych przez uprawniony organ;
- prowadzenie rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP i wpisywanie przedsiębiorców do tego rejestru;
- wydawanie i cofanie uprawnień diagnostom;
- wydawanie decyzji o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę SKP;
- nadzór nad SKP;

[Dowód: akta kontroli str. 385, 386]

Zrealizowane zadanie audytowe wykazało w jednym przypadku nieprawidłowy pobór opłaty skarbowej. Nie stwierdzono natomiast nieprawidłowości związanych

z tematyką kontroli. Wyniki audytu zostały zaprezentowane Prezydentowi. [Dowód: akta kontroli str. 388, 396, 398]

Ustalone  
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w badanym obszarze.

## 6. Realizacja wniosków pokontrolnych

Opis stanu  
faktycznego

Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Kielcach przeprowadziła kontrolę Urzędu w zakresie sprawowania nadzoru przez Prezydenta nad stacjami diagnostycznymi dopuszczającymi pojazdy samochodowe do ruchu drogowego w okresie od 1 stycznia 2006 r. do 31 grudnia 2007 r. W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli podpisanym w dniu 20 maja 2008 r., Najwyższa Izba Kontroli, przekazała Prezydentowi wystąpienie pokontrolne, w którym sformułowano wniosek pokontrolny o *rzetelne prowadzenie i szczegółowe dokumentowanie kontroli stacji diagnostycznych prowadzonych w porozumieniu z dyrektorem TDT*. [Dowód: akta kontroli str. 421]

W odpowiedzi w sprawie realizacji wniosku, 20 sierpnia 2008 r. Prezydent poinformował, że w dniu 6 maja 2008 r. zawarto porozumienie z dyrektorem TDT. (...) *Od dnia 13 czerwca 2008 r. czynności kontrolne są przeprowadzane przez upoważnionych i wykwalifikowanych pracowników TDT. (...) Skontrolowano siedem stacji. Z każdej kontroli sporządzany jest szczegółowy protokół (...)*. [Dowód: akta kontroli str. 422]

Ustalone  
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w badanym obszarze.

## IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, wnioskuje o:

1. Dokumentowanie faktu odbycia wymaganego szkolenia przez osoby ubiegające się o uzyskanie lub rozszerzenie uprawnień diagnosty.
2. Podjęcie działań zapewniających przestrzeganie wymogu, wynikającego z art. 83b ust. 2 pkt 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym, iż okres pomiędzy kontrolami SKP nie powinien przekraczać 12 miesięcy.
3. Wyeliminowanie przypadków niewydawania zaleceń pokontrolnych w sytuacji, gdy w trakcie kontroli SKP stwierdzono nieprawidłowości.
4. Określanie terminów realizacji zaleceń pokontrolnych i egzekwowanie od przedsiębiorców odpowiedzi na wydane zalecenia.
5. Wywiązywanie się z obowiązku określonego w porozumieniach zawieranych przez Prezydenta z dyrektorem TDT w zakresie informowania dyrektora TDT na temat środków, jakie zostały podjęte względem przedsiębiorców prowadzących SKP, w których zostały stwierdzone niezgodności wyposażenia oraz nieprawidłowości przy prowadzeniu wymaganej dokumentacji.

## 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 dyrektora Delegatury NIK w Kielcach.

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.

Kielce, dnia      maja 2016 r.

Kontroler  
Jerzy Stachowiak  
główny specjalista k.p.

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Kielcach

Wicedyrektor  
Tadeusz Mikołajewicz

.....  
*Podpis*

.....  
*Podpis*