

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

DEPARTAMENT KOMUNIKACJI I SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH

KKT-41000/08

Nr ewid.: 20/2009/P/08/063/KKT

Informacja o wynikach kontroli sprawowania nadzoru przez starostów nad stacjami diagnostycznymi dopuszczającymi pojazdy samochodowe do ruchu drogowego

Warszawa marzec 2009 r.

Misją Najwyższej Izby Kontroli jest dbałość o gospodarność i skuteczność w służbie publicznej dla Rzeczypospolitej Polskiej

Wizją Najwyższej Izby Kontroli jest cieszący się powszechnym autorytetem najwyższy organ kontroli państwowej, którego raporty będą oczekiwanym i poszukiwanym źródłem informacji dla organów władzy i społeczeństwa

Informacja o wynikach kontroli sprawowania nadzoru przez starostów nad stacjami diagnostycznymi dopuszczającymi pojazdy samochodowe do ruchu drogowego

Dyrektor
Departamentu Komunikacji i Systemów Transportowych

Krzysztof Wierzejski

Akceptuję:
Jacek Kościelniak

Wiceprezes
Najwyższej Izby Kontroli

Zatwierdzam:
Jacek Jezierski

Prezes
Najwyższej Izby Kontroli
dnia: 16 marca 2009 r.

Najwyższa Izba Kontroli
ul. Filtrowa 57
00-950 Warszawa
tel./fax: 022-444 50 00
www.nik.gov.pl

Spis treści

1. Wprowadzenie.....	4
1.1. Temat i numer kontroli.....	4
1.2. Ogólne tło badanej problematyki.....	4
1.3. Cel kontroli.....	5
1.4. Główne zagadnienia objęte tematyką kontroli	5
1.5. Okres objęty badaniami i czas przeprowadzenia kontroli	5
2. Podsumowanie wyników kontroli	6
2.1. Ogólna ocena kontrolowanej działalności	6
2.2. Synteza wyników kontroli.....	7
2.3. Uwagi końcowe i wnioski	12
3. Ważniejsze wyniki kontroli.....	15
3.1. Charakterystyka stanu prawnego oraz uwarunkowań	
organizacyjnych	15
3.1.1. Stan prawny	15
3.1.2. Uwarunkowania organizacyjne.....	19
3.2. Istotne ustalenia kontroli	20
3.2.1. Przeprowadzanie kontroli w SKP	20
3.2.2. Sprawowanie nadzoru nad SKP w zakresie wyposażenia i	
warunków lokalowych.....	32
3.2.3. Wydawanie uprawnień diagnostom do wykonywania badań	
technicznych pojazdów.....	37
3.2.4. Rejestr przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli	
pojazdów	45
3.2.5. Przygotowanie starostw do sprawowania nadzoru nad SKP	51
4. Informacje dodatkowe o przeprowadzonej kontroli	63
4.1. Przygotowanie kontroli	63
4.2. Postępowanie kontrolne i działania podjęte po zakończeniu	
kontroli	63
5. Załączniki	67
5.1. Wykaz skontrolowanych podmiotów oraz jednostek	
organizacyjnych NIK, które przeprowadziły w nich kontrole	67
5.2. Lista osób zajmujących kierownicze stanowiska,	
odpowiedzialnych za kontrolowaną działalność	67
5.3. Wykaz aktów prawnych dot. kontrolowanej działalności	69
5.4. Wykaz organów, którym przekazano informację o wynikach	
kontroli	71

1. Wprowadzenie

1.1. Temat i numer kontroli

- Sprawowanie nadzoru przez starostów nad stacjami diagnostycznymi dopuszczającymi pojazdy samochodowe do ruchu drogowego
- P/08/063

1.2. Ogólne tło badanej problematyki

W wyniku zmian, wprowadzonych w 1999 r. w związku z reformą ustrojową państwa¹, nadzór nad wykonywaniem badań technicznych pojazdów sprawuje 379 starostów (w tym w miastach na prawach powiatu – 65 prezydentów miast). Badania techniczne wykonywane są w ok. 3,5 tysiąca Stacji Kontroli Pojazdów (zwanych dalej SKP) przez ok. 9 - 10 tys. diagnostów. Według informacji uzyskanych z Centralnej Ewidencji Pojazdów², na dzień 30 września 2008 r. w Polsce zarejestrowano 22.302.850 pojazdów³. Z tej liczby w 2008 r. tylko okresowym badaniom technicznym⁴ podlegało 20.113.691 pojazdów. Szacunkowa wysokość opłat pobranych przez SKP w 2008 r. z tytułu badań okresowych oraz badań specjalistycznych pojazdów przystosowanych do zasilania gazem wyniosła około 2,2 mld zł⁵.

Jakość badań, wykonywanych przez SKP, jest jednym z podstawowych elementów decydujących o stanie technicznym eksploatowanych pojazdów. Z informacji Głównego Inspektora Transportu Drogowego⁶ wynika, że 11,9% kontroli przeprowadzanych przez Inspektorów ITD kończy się zatrzymaniem dowodów rejestracyjnych. Przyczyną zatrzymania dowodów rejestracyjnych jest w ok. 80 % przypadków zły stan techniczny skontrolowanych pojazdów.

Kontrola została podjęta z inicjatywy własnej NIK. Pod uwagę wzięto również sugestię Prezesa Rady Ministrów w tej sprawie.

¹ Wprowadzonych ustawą z dnia 24 lipca 1998 r. o zmianie niektórych ustaw określających kompetencje organów administracji publicznej – w związku z reformą ustrojową państwa (Dz. U. Nr 106, poz. 668).

² Na dzień 30 września 2008 r. wg danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów - informacja Departamentu Centralnych Ewidencji Państwowych MSWiA z dnia 13 listopada 2008 r.

³ Bez motorowerów i przyczep lekkich.

⁴ W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 29 września 2004 r. w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów (Dz. U. Nr 223, poz. 2261) wyszczególniono m.in. następujące rodzaje badań: pierwsze, okresowe, dodatkowe i pozostałe dodatkowe badanie techniczne oraz sprawdzające.

⁵ Oszacowano na podstawie danych uzyskanych z Centralnej Ewidencji Pojazdów, przy uwzględnieniu liczby pojazdów (dla każdego rodzaju) zarejestrowanych w poszczególnych latach oraz biorąc pod uwagę wymagane (różne dla każdego rodzaju) okresy wykonania badań, wynikające z przepisu art. 81 ustawy Prawo o ruchu drogowym.

⁶ Z dnia 10 czerwca 2008 r.

1.3. Cel kontroli

Celem kontroli było zbadanie i dokonanie oceny działania starostów⁷, jako organów sprawujących nadzór nad stacjami kontroli pojazdów, które wykonują badania techniczne pojazdów przed ich dopuszczeniem do ruchu drogowego.

1.4. Główne zagadnienia objęte tematyką kontroli

Główne zagadnienia objęte tematyką kontroli to:

- sprawowanie nadzoru nad SKP w zakresie prawidłowego wykonywania badań technicznych pojazdów,
- nadawanie uprawnień osobom wykonującym badania techniczne pojazdów,
- rozpatrywanie wniosków przedsiębiorców o dokonanie wpisu do rejestru oraz prowadzenie rejestru działalności regulowanej,
- przygotowanie organizacyjne starostw do wykonywania zadań związanych ze sprawowaniem nadzoru nad SKP, w tym funkcjonowanie – w kontrolowanym obszarze, kontroli wewnętrznej,
- zidentyfikowanie mechanizmów korupcyjnych w procesie dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego.

Kontrola została przeprowadzona na podstawie art. 2. ust 2 ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli⁸, z uwzględnieniem kryteriów legalności, gospodarności i rzetelności⁹.

Kontrolą objęto 52 starostwa powiatowe (w tym 20 miast na prawach powiatu oraz w Urząd m.st. Warszawy). Wykaz skontrolowanych podmiotów oraz jednostek organizacyjnych NIK, które przeprowadziły w nich kontrole, stanowi załącznik Nr 5.1. do Informacji. W kontroli wzięło udział 16 Delegatur NIK oraz Departament Komunikacji i Systemów Transportowych NIK (jako jednostka koordynująca).

1.5. Okres objęty badaniami i czas przeprowadzenia kontroli

Badaniami objęto lata 2006-2008 (I kwartał). Kontrolę przeprowadzono w dniach od 11 marca do 18 sierpnia 2008 r.

⁷ Również prezydentów miast na prawach powiatu.

⁸ Ustawa z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (j.t. Dz. U z 2007 r. Nr 231, poz. 1701).

⁹ Stosownie do art. 5 ust. 2 ustawy o NIK w związku z art. 2a tej ustawy.

2. Podsumowanie wyników kontroli

2.1. Ogólna ocena kontrolowanej działalności

Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia działalność starostów, jako organów odpowiedzialnych za sprawowanie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów¹⁰. Nadzór prowadzony był nierzetelnie i z naruszeniem obowiązujących przepisów prawa. Ocena ta dotyczy zarówno wykonywania nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi SKP, jak i zatrudnionymi w nich diagnostami, czyli najważniejszymi ogniwami w systemie badań technicznych pojazdów.

Starostwa powszechnie nie były przygotowane do wywiązywania się z nałożonych na nie ustawowo zadań, zarówno pod względem organizacyjnym, jak i kadrowym. W szeregu przypadków nie przywiązywano do wykonywania tych obowiązków należytej wagi. Praktycznie nie funkcjonował system nadzoru i kontroli w sprawach dotyczących zagadnień będących przedmiotem niniejszej kontroli. Nie wykorzystywano w należyтым stopniu podstawowych instrumentów prawnych do wypełniania funkcji nadzorczych. Przede wszystkim nieprawidłowo wykonywano obowiązki z zakresu przeprowadzania okresowych kontroli w stacjach oraz nadawania i cofania uprawnień diagnostom.

Wskutek wymienionych nieprawidłowości funkcjonowały SKP, które nie spełniały wymaganych warunków lokalowych i organizacyjnych oraz nie posiadały odpowiedniego sprzętu i wyposażenia kontrolno - pomiarowego. W stacjach tych pracowali nawet diagnosty, którzy zostali skazani prawomocnymi wyrokami za nieuczciwe wykonywanie badań technicznych pojazdów.

Konsekwencją zasygnalizowanego stanu jest to, że system badań technicznych pojazdów samochodowych w Polsce tylko częściowo spełnia postawione przed nim zadania. Dzieje się tak przede wszystkim dlatego, że stosunkowo łatwo dopuszcza on do ruchu pojazdy znajdujące się w złym stanie technicznym.

Brak skutecznego nadzoru starostów nad SKP oraz będące pochodną tego stanu - pobłażliwe i łagodne orzekanie w postępowaniach administracyjnych o cofnięcie uprawnień do wykonywania zawodu diagnosty prowadziły do bezkarności wśród osób wykonujących badania techniczne pojazdów. Bezkarność ta sprawiała, że działalność w zakresie dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego w sposób szczególny narażona była na powstawanie mechanizmów sprzyjających korupcji. Ustalono, że na terenie 42% skontrolowanych starostw funkcjonowały stacje, w których wobec zatrudnionego tam personelu prowadzone były postępowania karne.

¹⁰Spośród 52 skontrolowanych jednostek, nieprawidłowości – aczkolwiek w zróżnicowanym zakresie - stwierdzono w 49. Z tej liczby 34 jednostki otrzymały oceny negatywne, zaś 15 pozytywne z nieprawidłowościami lub uchybieniami. Natomiast 3 pozostałe jednostki oceniono pozytywnie.

2.2. Synteza wyników kontroli

2.2.1. Starostwa nie były przygotowane kadrowo i organizacyjnie do pełnienia nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów, w zakresie określonym w przepisach ustawy Prawo o ruchu drogowym¹¹ (art. 83 b), zwanej dalej „Prawo o ruchu drogowym”. Pracownicy, którym powierzono zadania z zakresu nadzoru nad SKP, nie mieli odpowiedniego przygotowania teoretycznego i praktycznego. Nie przykładano też należytej wagi do wykonywania nadzoru. Sytuacja ta była podstawową przyczyną powstania aż w 49 skontrolowanych starostw (94,2%) poważnych nieprawidłowości w sprawowaniu nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów.

Przyczyny braku należytego przygotowania starostw do sprawowania nadzoru, tkwiły także w słabości systemu kontroli wewnętrznej. W latach 2006-2007 nie przeprowadzono w starostwach kontroli wewnętrznych w zakresie wykonywania zadań związanych z nadzorem nad SKP. Audyt wewnętrzny w przeprowadzanych badaniach również nie zajmował się tą kwestią.

Nie opracowano także procedur określających zasady systemu kontroli wewnętrznej odnośnie wykonywania zadań nadzorczych nad stacjami diagnostycznymi (*str. 50-60*).

Mimo słabości kadrowej i organizacyjnej, starostowie w znikomym stopniu korzystali z możliwości powierzenia czynności kontrolnych w SKP, Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego (TDT) na podstawie przepisu art. 83b ust. 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym (*str. 53*).

2.2.2. Starostowie nie obejmowali kontrolą przynajmniej raz w roku każdej SKP, w zakresie wymaganym przepisami ustawy Prawo o ruchu drogowym. Tym samym poza kontrolnym zainteresowaniem starostw znajdowały się podstawowe zagadnienia dot. wykonywania przez SKP zadań związanych z dopuszczaniem pojazdów do ruchu drogowego, takich jak: prawidłowość wykonywania badań technicznych pojazdów, prawidłowość prowadzenia dokumentacji z wykonanych badań oraz zgodność działania stacji z wymaganiami ustalonymi w art. 83 ust. 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Kontroli nie podejmowano nawet w sytuacjach drastycznego łamania prawa przez niektóre SKP. Nieprawidłowości w powyższym zakresie stwierdzono w 13 (25%) starostwach objętych kontrolą. W 2007 r. w skontrolowanych starostwach nie objęto jakkolwiek kontrolą 9,6% działających SKP. W 2006 r. odsetek ten wynosił 9,5%. Zaniechanie kontroli przez starostów było działaniem naruszającym zasady legalności i rzetelności (*str. 19-20, 22, 24-27, 29-30*).

2.2.3. Nierzetelnie sprawowany był nadzór nad stacjami kontroli pojazdów w zakresie ich przygotowania pod względem lokalowym i wyposażenia w sprzęt do przeprowadzania badań technicznych pojazdów. Starostowie

¹¹Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (j.t. Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 ze zm.

nie sprawdzali, czy stacje spełniały formalne warunki do prowadzenia badań pojazdów. W rezultacie tych zaniedbań funkcjonowały SKP, które nie zostały dopuszczone do działalności przez Transportowy Dozór Techniczny. Stacje te nie posiadały bowiem wymaganego prawem tzw. *Poświadczenia zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednimi do zakresu badań wpisanego do rejestru przedsiębiorców* (w dalszej części Informacji zwanego *Poświadczeniem*) i tym samym nie spełniały wymagań określonych w art. 83 ust. 3 pkt 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym¹². W tej sytuacji działały więc nielegalnie. Brak wspomnianego *Poświadczenia* stanowił podstawę do wykreślenia stacji z rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje diagnostyczne. Jednakże starostowie w ograniczonym stopniu korzystali z tego prawa. Niepodejmowanie przez starostów działań, mających na celu wykreślanie z rejestru stacji diagnostycznych z dniem utracenia ważności *Poświadczenia*, było niezgodne z przepisem art. 83b ust. 2 pkt 3 lit. c ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Nielegalnie pracujące stacje w skontrolowanych starostwach przeprowadziły badania i dopuściły do ruchu 185.939 pojazdów samochodowych. Pobrane przez te SKP opłaty z tytułu badań wyniosły 18,6 mln zł.

Powyższe nieprawidłowości stwierdzono w 38 starostwach (73,1% skontrolowanych). Największą liczbę SKP (10 i więcej) wykonujących okresowo badania techniczne bez *Poświadczenia* TDT, zarejestrowano na terenie: miasta stołecznego Warszawa - 24 SKP, miasta Toruń - 14 SKP, starostwa wołomińskiego - 13 SKP, miasta Piotrków Trybunalski - 11 SKP oraz miasta Konin, miasta Łódź i starostwa plockiego - po 10 SKP (*str. 31-35*).

2.2.4. Kontrole przeprowadzane przez starostów w SKP nie obejmowały pełnego zakresu badań, wymaganego przepisami ustawy Prawo o ruchu drogowym. Przede wszystkim nie obejmowano kontrolą najistotniejszych zagadnień związanych z dopuszczaniem pojazdów do ruchu, tj. prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów przez diagnostów oraz organizacyjnego przygotowania przedsiębiorców do prowadzenia stacji.

Istotną nieprawidłowością było także nierzetelne dokumentowanie wyników kontroli w protokołach. Z protokołów nie wynikało bowiem, jakie czynności kontrolne zostały przeprowadzone oraz co w ich wyniku ustalono. W szczególności nie dokumentowano, czy skontrolowane stacje spełniają wymogi zawarte w przepisach ustawy Prawo o ruchu drogowym i w przepisach

¹²Art. 83 ust. 3 pkt 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym stanowi, że stację kontroli pojazdów może prowadzić przedsiębiorca, który (m.in.) posiada poświadczenie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań wpisanego do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów.

rozporządzeń¹³ określających szczegółowe wymagania w stosunku do stacji przeprowadzających badanie techniczne pojazdów.

Zasygnalizowane wyżej nieprawidłowości ujawniono w 39 skontrolowanych starostwach (*str. 20-25*).

2.2.5. Pracownicy starostw powiatowych z naruszeniem prawa wykonywali czynności dot. realizowania wyników kontroli. Po przeprowadzeniu kontroli w SKP kończących się ujawnieniem nieprawidłowości nie formułowano wniosków oraz nie wyznaczano terminów usunięcia stwierdzonych uchybień. Naruszano tym samym przepisy art. 83b ust. 2 pkt 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Sytuacje te miały miejsce w 17 skontrolowanych starostwach.

W sposób niezgodny z prawem, pobłażliwie traktowano przedsiębiorców, którzy nie zorganizowali SKP (zgodnie z wymaganiami prawnymi), a także diagnostów nieprawidłowo przeprowadzających badania techniczne pojazdów. Nierzetelnie przeprowadzono postępowania administracyjne o cofnięcie uprawnień nieuczciwym diagnostom lub o wykreślenie z rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP, stacji niespełniających warunków do wykonywania badań. Z reguły ograniczano się jedynie do udzielania ostrzeżeń. Przyczyniało się to do nieprawidłowego przeprowadzania badań i dopuszczania do ruchu pojazdów znajdujących się w złym stanie technicznym. W trakcie czynności przeprowadzanych przez organy kontroli ruchu drogowego, zatrzymywane były z uwagi na zły stan techniczny dowody rejestracyjne pojazdów, które nawet tego samego dnia uzyskały w SKP potwierdzenie badania technicznego. Również kontrole przeprowadzane w SKP przez TDT oraz pracowników nadzoru metrologicznego Głównego Urzędu Miar ujawniały szereg nieprawidłowości w funkcjonowaniu SKP (*str. 26-30*).

2.2.6. Nieprawidłowo, z błędami prowadzono w starostwach rejestr przedsiębiorców prowadzących SKP. Ustalono, że w 13 starostwach¹⁴ wpisy w rejestrze dokonane zostały nierzetelnie, ponieważ nie zamieszczono w nim wszystkich danych wymaganych przepisem art. 83a ust. 6 ustawy Prawo

¹³Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie zakresu i sposobu prowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. Nr 227, poz. 2250 ze zm.). Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 lutego 2005 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badanie techniczne pojazdów (Dz. U. Nr 25, poz. 209) i rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badanie techniczne pojazdów (Dz. U. Nr 40, poz. 275). Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 listopada 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do diagnostów (Dz. U. Nr 208, poz. 1769) i rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2004 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do diagnostów (Dz. U. Nr 246, poz. 2469). Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 października 2004 r. w sprawie wzorów dokumentów wymaganych dla wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów (Dz. U. Nr 223, poz. 2264).

¹⁴W Starostwie Powiatowym w Augustowie, Bielsku Podlaskim, Drawsku Pomorskim, Giżycku, Kwidzynie, Nakle nad Notecią, Oławie, Piasecznie, Poznaniu, Pucku, Wołominie oraz Urzędzie Miasta w Siedlcach i Zamościu.

o ruchu drogowym oraz nie przeprowadzano aktualizacji danych, a także wpisywano dane nie odpowiadające informacjom zawartym w dokumentach źródłowych.

Ustalono również, iż wpisywano do rejestru przedsiębiorców, którzy nie spełniali wszystkich warunków określonych w art. 83a ust. 3 – 5 ww. ustawy Prawo o ruchu drogowym. Wnioski o wpis nie zawierały kompletu wymaganych danych (przede wszystkim w dniu wpisu brakowało oświadczenia przedsiębiorcy lub złożone oświadczenie nie spełniało wymogów formalnych). W świetle ustaleń kontroli stan ten należy ocenić jako korupcjogenną dowolność postępowania. Nieprawidłowości te stwierdzono w 4 starostwach¹⁵ (str. 44-49).

2.2.7. Z naruszeniem prawa nadawano i cofano uprawnienia diagnostom do wykonywania badań technicznych pojazdów. Ustalono, że w co trzecim ze skontrolowanych starostw¹⁶ nadano uprawnienia diagnostom (lub je rozszerzono), którzy nie udokumentowali bądź nie spełniali wymogów określonych w art. 84 ust. 2 i 2a ustawy Prawo o ruchu drogowym, w brzmieniu znowelizowanym przez art. 22 pkt 3 ustawy przepisy wprowadzające ustawę o swobodzie działalności gospodarczej¹⁷. Łącznie, w okresie objętym kontrolą NIK, w sposób niezgodny z prawem w skontrolowanych jednostkach uprawnienia uzyskało 37 diagnostów.

Poważne nieprawidłowości stwierdzono także w zakresie cofania uprawnień diagnostom. Starostowie nie podejmowali działań określonych w art. 84 ust. 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym, tj. nie cofali uprawnień w przypadkach przeprowadzenia przez diagnostę badania technicznego niezgodnie z przepisami lub wydania zaświadczenia albo dokonania wpisu do dowodu rejestracyjnego pojazdu, w sposób niezgodny ze stanem faktycznym. W świetle ustaleń kontroli stan ten należy ocenić jako korupcjogenną dowolność postępowania (str.36-43).

2.2.8. Sprawne funkcjonowanie systemu badań technicznych pojazdów ograniczały bariery prawne. Podstawowa z nich to przede wszystkim brak możliwości sprawdzenia przez starostów osób ubiegających się o uprawnienia diagnosty lub ich rozszerzenie, co do ich karalności, w sytuacji braku obowiązku złożenia zaświadczenia o niekaralności. Dlatego odnotowywane były przypadki zatrudniania diagnostów karanych przez sądy.

Inne bariery prawne to m.in.:

- nierozwiązany w ustawie Prawo o ruchu drogowym problem prowadzenia stacji przez podmioty nie będące przedsiębiorcami (str. 46-47),
- brak przepisów dot. obowiązku okresowych szkoleń diagnostów w ślad za zmieniającym się prawem i postępem w technice motoryzacyjnej (str. 30),

¹⁵W Starostwie Powiatowym w Augustowie, Częstochowie, Oławie oraz Urzędzie Miasta Siedlce.

¹⁶Ustalenia w tym zakresie dotyczą decyzji Starostów: Augustowskiego, Częstochowskiego, Elckiego, Giżyckiego, Kwidzińskiego, Miechowskiego, Płockiego, Polickiego i Wołomińskiego oraz Prezydentów Miast: Białej Podlaskiej, Elbląga, Koszalina, Łodzi, Opola, Warszawy, Torunia i Zamościa.

¹⁷Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. (Dz. U. Nr 173, poz. 1808, ze zm.).

- brak regulacji w kwestii nadzoru nad ośrodkami szkolącymi diagnostów do egzaminów kwalifikacyjnych (*str. 29-30*).

2.2.9. W ograniczonym stopniu wykorzystywane były przez starostów przepisy dot. podejmowania decyzji o cofnięciu uprawnień nieuczciwym diagnostom, co było działaniem nielegalnym (naruszało przepisy art. 84 ust. 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym). Sytuacja ta sprzyjała powstawaniu mechanizmów korupcyjnych. Postępowanie w tych sprawach (również w sytuacjach rażącego naruszenia prawa) ograniczało się głównie do wydawania pouczeń i ostrzeżeń. Tolerancyjne i niezgodne z prawem postępowanie wobec diagnostów powodowało poczucie bezkarności wśród osób naruszających prawo. Mechanizmami sprzyjającymi korupcji było także:

- a) dowolność postępowania starostów w zakresie nadawania i cofania uprawnień diagnostom;
- b) nieegzekwowanie odpowiedzialności osobistej od diagnostów;
- c) brak rozwiązań antykorupcyjnych, tj. brak przeciwdziałania w zatrudnianiu osób, które wcześniej naruszyły prawo (w tym poświadczaly nieprawdę w dowodach rejestracyjnych pojazdów i w dokumentacji prowadzonej w SKP, a także przyjmowały korzyści materialne lub nierzetelnie wykonywały powierzone im zadania) oraz brak wewnętrznych procedur postępowania i szkoleń;
- d) słabość systemu kontroli wewnętrznej w starostwach i wynikające z tego stanu niedostatki w nadzorze, ułatwiające powstawanie praktyk korupcyjnych w SKP;
- e) brak współpracy starostów z Policją i Prokuraturą, prowadzącymi postępowania karne przeciwko diagnostom i przedsiębiorcom naruszającym prawo.

Biorąc pod uwagę skalę i zakres stwierdzonych nieprawidłowości, należy podkreślić, że cały system nadzoru nad SKP, z uwagi na swoją słabość i nierzetelność, jest sam w sobie korupcyjny¹⁸.

O skali zagrożenia korupcją w obszarze poddanych kontroli świadczy fakt, że w okresie objętym kontrolą, postępowania karne wobec pracowników SKP prowadzone były na terenie 23 starostw (na 52 objęte kontrolą) – (*str.54-57*).

2.2.10. Ustalenia kontroli miały także wymiar finansowy. Nieprawidłowości ustalone w toku postępowania kontrolnego w wymiarze finansowym wyniosły łącznie 20.061,3 tys. zł. (*str. 66*)

¹⁸ Walka z korupcją może być skuteczna wtedy, gdy zostaną rozpoznane i wyeliminowane okoliczności, które jej sprzyjają. Wśród rozpoznanych przez NIK mechanizmów korupcyjnych należy wymienić: nieprawidłowości w sposobie stanowienia prawa; dowolność postępowania; konflikt interesów; brak jawności postępowania; słabość systemu nadzoru i kontroli; nadmiar kompetencji w ręku jednego urzędnika; brak odpowiedzialności osobistej; lekceważenie dokumentacji i sprawozdawczości; nadmierne korzystanie z usług zewnętrznych i pośrednictwa oraz uchylanie się przed kontrolą państwową.

2.3. Uwagi końcowe i wnioski

W aktualnej sytuacji organizacyjno - prawnej ustawowo nałożone na starostów obowiązki w zakresie sprawowania nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów przerastają możliwości organizacyjne i kadrowe ich aparatów pomocniczych. Starostowie wraz ze stacjami kontroli pojazdów są najsłabszymi podmiotami funkcjonującymi w systemie badań technicznych pojazdów w Polsce ¹⁹.

Zła sytuacja w obszarze dotyczącym badań technicznych pojazdów, wymaga zmian organizacyjnych, wzmocnienia systemu kontroli wewnętrznej w starostwach oraz zmian w zakresie legislacji prawnej.

Zdaniem Najwyższej Izby Kontroli celowe jest wprowadzenie mechanizmów, które pozwolą na polepszenie przygotowania organizacyjnego i kadrowego starostw, a tym samym na poprawę jakości nadzoru nad SKP. Mogłoby to nastąpić np. w wyniku wprowadzenia przez **Radę Ministrów** obowiązku zatrudniania w starostwach osób z odpowiednim wykształceniem kierunkowym, w rozporządzeniu wykonawczym do art. 37 ust.1 pkt 2 ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o pracownikach samorządowych (Dz. U. Nr 223, poz.1458).

Ponadto NIK wnosi do **Ministra Infrastruktury** o podjęcie działań zmierzających do znowelizowania przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym w części dot. dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego. Celem proponowanych zmian w ustawie Prawo o ruchu drogowym jest usprawnienie obecnego systemu badań technicznych pojazdów, na podstawie wyników przeprowadzonej kontroli.

Zdaniem NIK zmiany powinny dotyczyć:

1. Przyznania prawa do prowadzenia stacji kontroli pojazdów podmiotom, które nie są przedsiębiorcami, takim jak: jednostki budżetowe, zakłady budżetowe, gospodarstwa pomocnicze, jednostki straży pożarnej.
Jednostki te od wielu lat przeprowadzają we własnych SKP badania techniczne pojazdów, mimo braku podstaw prawnych do ich działania. Postulowane rozwiązanie pozwoliłoby na uregulowanie działalności przez około 180 stacji kontroli pojazdów, które działają obecnie w obrocie gospodarczym w tzw. „pustce legislacyjnej”.
2. Wprowadzenia obowiązku okresowych szkoleń diagnostów.
Nie sprawdzilo się w praktyce zniesienie z dniem 26 listopada 2004 r. obowiązku odbywania co 2 lata uzupełniających szkoleń przez diagnostów. Diagnosta orzeka o stanie technicznym pojazdu, który uczestniczy w ruchu drogowym

¹⁹Zasadniczym celem istniejącego systemu badań technicznych jest poprawa bezpieczeństwa użytkowania pojazdów drogowych z uwzględnieniem zagadnień dotyczących ochrony środowiska. Podmiotami funkcjonującymi w systemie badań technicznych pojazdów są:

- **Organy władzy państwowej**, określające przepisy dotyczące badań technicznych,
- **Władze lokalne (starostowie)**, czyli organy upoważniające do wykonywania badań technicznych i sprawujące nadzór nad stacjami kontroli pojazdów,
- **Stacje kontroli pojazdów**, diagności.

i dlatego osoby te powinny posiadać określony zakres zadań i wysokie kompetencje. Zmieniające się przepisy i postęp techniczny w dziedzinie motoryzacji powinny nakładać na diagnostów stały wymóg kształcenia i uzupełniania kwalifikacji.

3. Ustanowienia nadzoru administracji publicznej nad ośrodkami szkolenia (w zakresie działalności szkoleniowej), które przygotowują diagnostów do egzaminu kwalifikacyjnego.

Aktualnie szkoły nie podlegają kontroli i ich działalność szkoleniowa odbywa się na zasadzie prowadzenia zwykłej działalności gospodarczej. Nie jest nadzorowany zarówno program nauczania, jak i dobór wykładowców do edukacji zawodowej przyszłych diagnostów (przykładowo nadzorowi starostów w zakresie szkolenia podlegają m.in. przedsiębiorcy prowadzący ośrodki szkolenia kierowców). Ustalenia kontroli wskazują na bardzo niski stopień przygotowania kandydatów na diagnostów do egzaminów, które przeprowadza Transportowy Dozór Techniczny.

4. Nałożenia na przedsiębiorców, ubiegających się (w trybie art. 83a ust. 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym) o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP, przedłożenia staroście Poświadczenia zgodności, o którym mowa w ustawie Prawo o ruchu drogowym oraz informacji z Krajowego Rejestru Karnego na temat karalności zatrudnianych diagnostów.

Brak tych danych we wniosku przedsiębiorców ubiegających się o wpis do rejestru, w poważnym stopniu utrudnia starostom wykonywanie skutecznego nadzoru nad przygotowaniem SKP do wykonywania badań technicznych pojazdów oraz zatrudnionymi w tych stacjach diagnostami.

5. Uporządkowanie kwestii związanych z ważnością Poświadczenia TDT w przypadkach zmiany przedsiębiorcy prowadzącego SKP.

Nowe przepisy powinny poprawić i usprawnić procedury uzyskiwania przez przedsiębiorcę prowadzącego SKP Poświadczenia, że stacja odpowiada wymaganym warunkom lokalowo – organizacyjnym oraz że posiada odpowiedni sprzęt i wyposażenie kontrolno pomiarowe, w przypadku zmian w prowadzonej działalności lub zmiany przedsiębiorcy prowadzącego SKP.

6. Możliwość nakładania kar pieniężnych na przedsiębiorców i diagnostów za nieprawidłowe przeprowadzenie badań technicznych pojazdów.

Tolerancyjne traktowanie nieuczciwych diagnostów w postępowaniach administracyjnych o cofnięcie uprawnień uzasadnia wprowadzenie przepisów karnych za łamanie prawa. Odpowiedni rodzaj i nieuchronność kar może przyczynić się do poprawy sytuacji.

7. Rozszerzenie zawartego w art. 84 ust.3 ustawy Prawo o ruchu drogowym katalogu przypadków, w których starosta cofa uprawnienia diagnostom, o przypadek wyroku sądowego, uznającego diagnostów winnych popełnienia przestępstwa przy wykonywaniu badań technicznych pojazdów.

Nadanie powyższego uprawnienia umożliwiłoby starostom skuteczne eliminowanie przypadków zatrudniania diagnostów skazanych za przestępstwa związane z nieprawidłowym przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów.

8. Nadanie Transportowemu Dozorowi Technicznemu uprawnień do przeprowadzania kontroli SKP w pełnym zakresie (tj. poza możliwościami przeprowadzania kontroli na drodze porozumienie ze starostami).

Wykonywanie kontroli SKP (w pełnym zakresie określonym w ustawie Prawo o ruchu drogowym) przerasta możliwości starostów. Nadanie szerszych uprawnień kontrolnych TDT, w tym (w przypadkach negatywnego wyniku sprawdzenia) polegających na wnioskowaniu do starostów o zamknięcie SKP, pozwoliłoby na wyeliminowanie stacji nie spełniających ustawowych wymagań.

Należy również zauważyć, że wyniki kontroli wskazują na celowość wyłączenia z dotychczasowej ustawy Prawo o ruchu drogowym przepisów dot. dopuszczania pojazdów samochodowych do ruchu drogowego i przygotowanie nowej ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu. W ocenie NIK nowa ustawa powinna na nowo zapisać cały obszar prawa związany z badaniami technicznymi i działalnością SKP, w tym uwzględnić regulacje wynikające z prawa europejskiego (w szczególności z Dyrektywy Rady Unii Europejskiej Nr 96/96/WE z dnia 20 grudnia 1996 r., w sprawie zbliżenia ustawodawstwa Państw Członkowskich dotyczącego badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep).

Obecna ustawa, w swej dotychczasowej rozproszonej formie dot. wszystkich aspektów ruchu drogowego jest nieczytelna w tym - w obrębie przepisów regulujących dopuszczanie pojazdów do ruchu. Przygotowanie projektu nowej ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu podyktowane jest również potrzebą zmian w systemie badań technicznych pojazdów oraz zmian w systemie funkcjonowania stacji kontroli pojazdów. Zapoczątkowane w 2006 r. w tym kierunku inicjatywy, nie zostały jak dotychczas sfinalizowane.

3. Ważniejsze wyniki kontroli

3.1. Charakterystyka stanu prawnego oraz uwarunkowań organizacyjnych

3.1.1. Stan prawny

Zasady przeprowadzania badań technicznych pojazdów

Badania techniczne²⁰ polegają na sprawdzeniu, czy pojazd odpowiada warunkom technicznym, określonym w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (dalej: Prawo o ruchu drogowym), rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia²¹, a także w przepisach o przewozie drogowym materiałów niebezpiecznych²², jeżeli pojazd jest przystosowany do przewozu tych towarów. Badania techniczne dzieli się na: przeprowadzane przed pierwszą rejestracją, okresowe, dodatkowe oraz sprawdzające²³. W zależności od rodzaju i zakresu badań są one przeprowadzane przez podstawową lub okręgową stację kontroli pojazdów²⁴. Stacje kontroli pojazdów prowadzą, w systemie informatycznym, rejestr badań technicznych pojazdów²⁵, w którym zamieszczają dane i informacje o wykonanych badaniach technicznych i innych czynnościach związanych z dopuszczeniem pojazdów do ruchu.

Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów

Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów (dalej również: SKP) jest regulowana przepisami ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej²⁶ i wymaga wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP²⁷.

Stację kontroli pojazdów może prowadzić przedsiębiorca, który spełnia następujące warunki²⁸:

- 1) posiada siedzibę lub miejsce zamieszkania na terytorium RP,
- 2) nie jest przedsiębiorcą, w stosunku do którego otwarto likwidację lub ogłoszono upadłość,

²⁰Pojęcie „badania techniczne” zostało wyjaśnione w § 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2004 r. Nr 249, poz. 2499 ze zm.).

²¹Dz. U. Nr 32, poz. 262 ze zm.

²²Ustawa z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym materiałów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 199, poz. 1671 ze zm.).

²³Por.: art. 81 Prawa o ruchu drogowym, w którym określono terminy i zakres przeprowadzania wymienionych badań, a także przepisy powołanego wyżej rozporządzenia z dnia 16 grudnia 2003 r.

²⁴Zgodnie z art. 83 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym.

²⁵Obowiązek ten jest określony w § 11 rozporządzenia z dnia 16 grudnia 2003 r. Wzór rejestru jest określony w zał. Nr 7 do rozporządzenia.

²⁶T. j. Dz. U. z 2007 r. Nr 155, poz. 1095 ze zm.

²⁷Por. art. 83 ust. 2 Prawa o ruchu drogowym. Zgodnie z art. 5 pkt 5 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej, działalność regulowana jest to działalność gospodarcza, której wykonywanie wymaga spełnienia szczególnych warunków, określonych przepisami prawa. Działalność regulowanej dotyczą przepisy art. 64 - 74 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej.

²⁸Warunki te określa art. 83 ust. 3 Prawa o ruchu drogowym.

- 3) nie był prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub przestępstwo przeciwko dokumentom,
- 4) posiada poświadczenie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzonych badań, wpisanego do rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP,
- 5) zatrudnia uprawnionych diagnostów.

Poświadczenie zgodności wydaje za opłatą, w formie decyzji administracyjnej, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, po dokonaniu sprawdzenia stacji. Poświadczenie zachowuje ważność do czasu zmiany stanu faktycznego, dla którego zostało wydane, jednak nie dłużej niż przez 5 lat od daty wydania.

Szczegółowe wymagania w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów określa rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa.²⁹

Organem właściwym do prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP jest starosta właściwy ze względu na miejsce wykonywania działalności objętej wpisem; przedsiębiorca prowadzący SKP w jednostkach organizacyjnych położonych na obszarze różnych powiatów jest obowiązany uzyskać wpis w odrębnych właściwych rejestrach na każdą z tych jednostek.³⁰ Wpis do rejestru, dokonywany na wniosek przedsiębiorcy, zawiera dane określone w art. 83a ust. 3 Prawa o ruchu drogowym.³¹ Wraz z wnioskiem przedsiębiorca składa oświadczenie o treści określonej w art. 83a ust. 4 i 5. Przedsiębiorca oświadcza m. in., że zna i spełnia warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia SKP, określone w ustawie Prawo o ruchu drogowym.

Zgodnie z przepisami ustawy o swobodzie działalności gospodarczej³² 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

²⁹Rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów (Dz. U. Nr 40, poz. 275). Do dnia 25 marca 2006 r. obowiązywało rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 lutego 2005 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów (Dz. U. Nr 25, poz. 209 ze zm.).

³⁰Art. 83a ust. 1 i 2.

³¹Wzór wniosku o wpis do rejestru oraz wzór zaświadczenia potwierdzającego dokonanie wpisu określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 października 2004 r. w sprawie wzoru dokumentów wymaganych dla wykonywania działalności w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów (Dz. U. Nr 223, poz. 2264).

³²Art. 67 ust. 1 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej. Ponadto, zgodnie z art. 67 ust. 2, jeżeli właściwy organ nie dokona wpisu w terminie, określonym w art. 67 ust. 1, a od dnia wpływu wniosku do tego organu upłynęło 14 dni, przedsiębiorca może rozpocząć działalność po uprzednim zawiadomieniu o tym na piśmie organu, który nie dokonał wpisu. Nie dotyczy to przypadku, gdy organ wezwał przedsiębiorcę do uzupełnienia wniosku o wpis nie później niż przed upływem 7 dni od dnia jego otrzymania – wówczas termin, o którym mowa w zdaniu pierwszym, biegnie od dnia wpływu uzupełnienia wniosku.

wymaganych do wykonywania działalności gospodarczej, dla której rejestr jest prowadzony.

Organ prowadzący rejestr działalności regulowanej wydaje z urzędu zaświadczenie o dokonaniu wpisu do rejestru.³³

Wykonywanie działalności gospodarczej bez wpisu do rejestru działalności regulowanej, stanowi wykroczenie zagrożone karą ograniczenia wolności albo grzywny.³⁴

Nadzór nad prowadzeniem stacji kontroli pojazdów

Zgodnie z art. 83b Prawa o ruchu drogowym, nadzór nad stacjami kontroli pojazdów sprawuje starosta, który w ramach realizacji kompetencji nadzorczych podejmuje następujące działania:

- 1) co najmniej raz w roku przeprowadza kontrolę stacji kontroli pojazdów w zakresie:
 - a) zgodności stacji z wymaganiami określonymi w art. 83 ust. 3,
 - b) prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów,
 - c) prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji;
- 2) wydaje zalecenia pokontrolne i wyznacza termin usunięcia naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji;
- 3) wydaje decyzję o zakazie prowadzenia stacji przez przedsiębiorcę, skreślając przedsiębiorcę z rejestru działalności regulowanej, jeżeli przedsiębiorca:
 - a) złożył oświadczenie, o którym mowa w art. 83a ust. 4, niezgodne ze stanem faktycznym,
 - b) nie usunął naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia SKP w wyznaczonym przez starostę terminie,
 - c) rażąco naruszył warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia SKP.

Wymieniona decyzja o zakazie prowadzenia stacji przez przedsiębiorcę podlega natychmiastowemu wykonaniu.³⁵

W przypadku wykreślenia przedsiębiorcy z rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP, ponowny wpis do rejestru działalności regulowanej w tym zakresie może nastąpić jedynie na zasadach i w terminie określonym w art. 72 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej.³⁶

Ustawa upoważnia starostę³⁷ do powierzenia, w drodze porozumienia, czynności kontrolnych Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego.

³³Art. 65 ust. 5 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej.

³⁴Art. 60 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń (t. j. Dz. U. z 2007 r. Nr 109, poz. 756 ze zm.).

³⁵Na podstawie art. 71 ust. 2 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej.

³⁶Art. 83b ust. 4 Prawa o ruchu drogowym.

³⁷Art. 83b ust. 3 Prawa o ruchu drogowym.

Nadawanie uprawnień diagnostom

Badania techniczne pojazdów wykonuje, zatrudniony w stacji kontroli pojazdów, uprawniony diagnosta.³⁸ Starosta wydaje uprawnienie do wykonywania badań technicznych, jeżeli osoba ubiegająca się o wydanie posiada wymagane wykształcenie techniczne i praktykę, odbyła wymagane szkolenie oraz zdała z wynikiem pozytywnym egzamin kwalifikacyjny przed komisją powołaną przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.

Starosta cofa diagnoście uprawnienie do wykonywania badań technicznych, jeżeli w wyniku przeprowadzonej kontroli stwierdzono:

- 1) przeprowadzenie przez diagnostę badania technicznego niezgodnie z określonym zakresem i sposobem wykonania,
- 2) wydanie przez diagnostę zaświadczenia albo dokonanie wpisu do dowodu rejestracyjnego niezgodnie ze stanem faktycznym lub przepisami.

W przypadku cofnięcia diagnoście uprawnienia do wykonywania badań, ponowne uprawnienie nie może być wydane wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja o cofnięciu stała się ostateczna.

Skutki wejścia w życie przepisów ustawy – Przepisy wprowadzające ustawę o swobodzie działalności gospodarczej.³⁹

Do dnia 21 sierpnia 2004 r., czyli przed zmianą ustawy Prawo o ruchu drogowym, dokonaną przepisami ustawy – Przepisy wprowadzające ustawę o swobodzie działalności gospodarczej (dalej: „ustawa o swobodzie działalności gospodarczej”), działalność w zakresie prowadzenia badań technicznych pojazdów była prowadzona na podstawie zezwoleń⁴⁰. Aktualnie obowiązujące zasady działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia SKP zostały określone przepisami Prawa o ruchu drogowym w brzmieniu ustalonym przez art. 22 pkt 1-5 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej.

Na podstawie przepisów przejściowych, zawartych w art. 73 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej:

- 1) udzielone przez starostę przed dniem 21 sierpnia 2004 r. zezwolenia na przeprowadzanie badań technicznych pojazdów zachowują ważność do dnia upływu terminu, na który zostały udzielone;
- 2) przedsiębiorców, którzy w dniu 21 sierpnia 2004 r. posiadali ważne zezwolenia na przeprowadzanie badań technicznych pojazdów, starosta

³⁸Nadawanie uprawnień diagnostom reguluje art. 84 Prawa o ruchu drogowym oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2004 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do diagnostów (Dz. U. Nr 246, poz. 2469).

³⁹Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. Nr 173, poz. 1808 ze zm.).

⁴⁰Art. 83 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym, w brzmieniu wprowadzonym przepisami ustawy z dnia 6 września 2001 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 129, poz. 1444 ze zm.) stanowił, że badanie techniczne przeprowadzane jest w stacji kontroli pojazdów posiadającej zezwolenie starosty. Jednym z warunków określonych w art. 83 ust. 2, które musiał spełnić przedsiębiorca w celu uzyskania zezwolenia, było posiadanie certyfikatu na zgodność wyposażenia i warunków lokalowych stacji z warunkami technicznymi, wydanego przez jednostkę naukowo-badawczą.

wpisuje z urzędu do rejestru przedsiębiorców, prowadzących stacje kontroli pojazdów, zgodnie z zakresem tych zezwoleń, potwierdzając dokonanie wpisu (nie później niż do dnia 31 grudnia 2004 r.) poprzez wydanie zaświadczenia;

- 3) do dnia doręczenia przedsiębiorcy zaświadczenia o dokonaniu wpisu do rejestru zachowują moc zezwolenia na przeprowadzanie badań;
- 4) starosta może wezwać przedsiębiorcę do uzupełnienia danych objętych zakresem wpisu, w terminie 90 dni od dnia doręczenia wezwania, a po bezskutecznym upływie tego terminu – wydaje decyzję o wykreśleniu przedsiębiorcy z rejestru działalności regulowanej.

Certyfikaty na zgodność wyposażenia i warunków lokalowych stacji z warunkami technicznymi uznaje się za równoważne z poświadczeniem zgodności z wymaganiami, odpowiednio do zakresu badań wpisanego do rejestru, jednak nie dłużej niż przez okres na który zostały wydane⁴¹.

Uprawnienia diagnostów do wykonywania badań technicznych pojazdów, wydane na podstawie art. 84 ust. 2 Prawa o ruchu drogowym przed 21 sierpnia 2004 r., zachowują swoją ważność⁴². Przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury⁴³ umożliwiają tym diagnostom uzupełnienie uprawnień w przypadku ukończenia odpowiedniej części szkolenia i zdania egzaminu kwalifikacyjnego przed komisją powołaną przez Dyrektora TDT.

3.1.2. Uwarunkowania organizacyjne

Na podstawie art. 81 ustawy Prawo o ruchu drogowym badaniom technicznym podlegają pojazdy samochodowe, ciągniki rolnicze, motorowery i przyczepy. Badanie techniczne jest przeprowadzane na koszt właściciela pojazdu w stacji kontroli pojazdów i ma na celu sprawdzenie cech identyfikacyjnych pojazdu, sprawdzenie pojazdu pod względem bezpieczeństwa użytkowania zarówno dla osób nim jadących, jak i innych uczestników ruchu, ochrony środowiska oraz obowiązkowego wyposażenia.

System badań technicznych obejmuje różne rodzaje badań, od okresowych, którym cyklicznie podlegają prawie wszystkie pojazdy poruszające się po drogach, przez pierwsze badania techniczne np. dla pojazdów sprowadzonych z zagranicy, badania dodatkowe aż po specjalistyczne badania, którym muszą być poddane np. pojazdy uczestniczące w wypadku drogowym.

W polskim systemie badań technicznych funkcjonują trzy rodzaje stacji, okręgowe oraz dwa rodzaje stacji podstawowych. Stacje okręgowe są upoważnione do przeprowadzania wszystkich rodzajów badań, wszelkiego rodzaju pojazdów, natomiast stacje podstawowe są upoważnione do badania pojazdów w ograniczonym zakresie. Zakres badań stacji podstawowej zależy od jej możliwości technicznych, jak również od tego, w okresie

⁴¹Art. 77 ust. 3 ustawy PWSDG.

⁴²Art. 77 ust. 5 ustawy PWSDG.

⁴³Zgodnie z § 12 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2004 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do diagnostów (Dz. U. Nr 246, poz. 2469).

obowiązywania jakich przepisów prawnych uzyskała zezwolenie starosty na przeprowadzanie badań. Od momentu wejścia w życie przepisów, wprowadzających ustawę o swobodzie działalności gospodarczej, stacje podstawowe mogą jedynie uzyskać uprawnienia do przeprowadzania badań w zakresie ograniczonym do kontroli pojazdów pod względem bezpieczeństwa jazdy i ochrony środowiska.

W skontrolowanych starostwach zarejestrowanych zostało 706 SKP (20,4% ogółu stacji). Stacje te zatrudniały 2.116 diagnostów (około 23% ogółu, którzy uzyskali uprawnienia).

3.2. Istotne ustalenia kontroli

3.2.1. Przeprowadzanie kontroli w SKP

W 13 skontrolowanych starostwach (tj. w 25%) spośród 52 objętych badaniami stwierdzono nieprawidłowości polegające na niewywiązywaniu się z obowiązku przeprowadzenia co najmniej raz w roku kontroli każdej SKP. Opóźnienia wynosiły od kilku tygodni do kilkudziesięciu miesięcy. Najdłuższy czas pomiędzy kolejnymi kontrolami (30 miesięcy) odnotowano w starostwie w Ełku. Najwięcej SKP, które skontrolowano z naruszeniem wymaganego terminu, znajdowało się na terenie powiatów: częstochowskiego (12 SKP), wołomińskiego (10 SKP), piaseczyńskiego (9 SKP), strzyżowskiego (5 SKP) oraz plockiego (5 SKP). Obowiązek wykonywania kontroli z wymienioną wyżej częstotliwością wynika z przepisu art. 83b ust. 2 pkt 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Nie podejmowano kontroli nawet w przypadkach rażącego i systematycznego naruszania prawa przez stacje. Dotyczyło to w szczególności przypadków, gdy wobec diagnostów prowadzone były (bądź zostały zakończone) postępowania karne w sprawach związanych z nierzetelnym przeprowadzaniem badań. Najczęściej postępowania te prowadzone były wobec nieuczciwych diagnostów, którzy w zamian za przyjmowane korzyści majątkowe potwierdzali przeprowadzenie przeglądu technicznego pojazdów poprzez dokonanie stosownych wpisów w dowodach rejestracyjnych pojazdów. W rzeczywistości badania takie nie były przeprowadzane i pojazdy nie spełniały wymaganych standardów technicznych, niezbędnych do bezpiecznego poruszania się po drogach.

- **W Starostwie Powiatowym w Bełchatowie** nie realizowano obowiązku dokonywania, co najmniej raz w roku, kontroli SKP, który wynika z przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym. Żadna z zaplanowanych rocznych kontroli SKP nie została przeprowadzona. Dokonano jedynie czterech kontroli doraźnych SKP, mających na celu sprawdzenie wykonania zaleceń pokontrolnych, wydanych dla tych stacji przez Transportowy Dozór Techniczny (TDT). Wyjaśnienia osób odpowiedzialnych za ten stan, że „nie docierały też do mnie informacje o braku realizacji ww. zadania przez upoważnionego pracownika...” „nie miałem zatem podstaw, aby sądzić, iż kontrole nie są realizowane w sposób prawidłowy”, potwierdzają brak wystarczającego nadzoru nad SKP.

Dopiero kontrole trzech SKP, przeprowadzone w trakcie obecnej kontroli NIK, zostały zrealizowane zgodnie z przepisami prawa (obejmowały zagadnienia określone przepisami).

Ponadto nierzetelnie dobierano skład osobowy do kontroli SKP, gdyż 3 pracowników Starostwa, przeprowadzających kontrole SKP, nie posiadało praktyki z zakresu wykonywania badań technicznych pojazdów.

- **W Starostwie Powiatowym w Drawsku** w latach 2006-2007 nadzorowi podlegało 6 SKP wpisanych do rejestru przedsiębiorców, prowadzących stacje kontroli pojazdów. W tym okresie nie przeprowadzono, co najmniej raz w roku kontroli w żadnej stacji diagnostycznej, wpisanej do ww. rejestru. Do kontrolowania SKP wyznaczono 2 pracownice Starostwa, które nie miały merytorycznego przygotowania do wykonywania kontroli w zakresie prawidłowości badań technicznych oraz spełniania przez SKP kryteriów dot. wyposażenia w odpowiedni sprzęt do badań.
- **W Starostwie Powiatowym w Łosicach** na dziewięć zarejestrowanych SKP tylko w przypadku jednej stacji (WLS/009/P) udokumentowano - i tylko w formie notatki służbowej - fakt przeprowadzenia kontroli. Starosta nie wykorzystał możliwości wynikających z art. 83 b ust. 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym, zgodnie z którym przeprowadzanie czynności kontrolnych w SKP mógł powierzyć, w drodze porozumienia, Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego(TDT). Porozumienie takie z TDT zostało podpisane dopiero w dniu 14 kwietnia 2008 r. tj. w trakcie niniejszej kontroli NIK, w związku z jej ustaleniami (na okres do końca 2008 r.). W czasie kontroli NIK, tj. w dniu 16 maja 2008 r., pracownicy TDT przeprowadzili kontrolę jednej SKP (WLS/002), w wyniku której ustalili, że znajdujący się na tej stacji „opóźniomierz AMX-520 nie jest dostosowany do kontroli hamulców motocykli”.

W większości starostw (za wyjątkiem Będzina, Koszalina i Tarnobrzegu) kontrole przeprowadzono nierzetelnie. Wykonywano je bowiem pobieżnie, niezgodnie z wymogami określonymi w przepisach art. 83b ust. 2 pkt 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Badaniami nie obejmowano całości problematyki określonej we wspomnianych przepisach. Natomiast przedmiotem kontroli, zgodnie z przepisami, powinna być: prawidłowość wykonywania badań technicznych pojazdów, prawidłowość prowadzenia wymaganej dokumentacji oraz zgodność stacji z wymaganiami ustalonymi w art. 83 ust. 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym, w tym sprawdzenie, czy SKP posiada wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz warunki lokalowe gwarantujące wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów, a także sprawdzenie, czy posiada poświadczenie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań wpisanego do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów oraz czy zatrudnia uprawnionych diagnostów.

Kontrole przeprowadzali pracownicy nieprzeszkoleni w zakresie problematyki będącej przedmiotem nadzoru, w tym prawidłowości przeprowadzenia badań technicznych pojazdów. Pracownicy ci nie posiadali również praktyki z zakresu wykonywania badań technicznych pojazdów.

W szczególności nie badano zagadnień dotyczących m.in.:

- posiadania przez SKP wymaganego do przeprowadzania badań wyposażenia, w tym kontrolno - pomiarowego, wyszczególnionego w załączniku nr 2 do rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów⁴⁴,
- spełniania wymagań rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów, tj. wymagań lokalowych; wymagań dla stanowisk kontrolnych; posiadania przez diagnostów identyfikatorów; zabezpieczenia pieczętek stacji i diagnostów oraz umieszczania w widocznym miejscu wykazów diagnostów, czynności kontrolnych, tabeli opłat, metod i kryteriów oceny,
- posiadania aktualnych świadectw legalizacyjnych (pierwotnych i ponownych) urządzeń podlegających okresowym badaniom, przeprowadzanym przez właściwe organy dozoru technicznego, wymaganych § 14 ust. 11 ww. rozporządzenia,
- wykorzystywania przez SKP wyposażenia kontrolno - pomiarowego do przeprowadzania badań, wyszczególnionego w *Poświadczeniu Transportowego Dozoru Technicznego* (§ 14 ust. 1-3),
- ważności badań urządzeń, podlegających okresowemu badaniu przeprowadzanemu przez właściwy organ dozoru technicznego (§ 14 ust. 11),
- dysponowania przez stacje: instrukcjami (w języku polskim) obsługi urządzeń i przyrządów, stanowiących wyposażenie stacji; informacjami dot. kryteriów oceny badanych pojazdów; obowiązującymi przepisami prawnymi, określającymi wymagania dotyczące warunków technicznych i badań technicznych pojazdów zgodnie z zakresem przeprowadzanych przez daną stację badań; kopią decyzji w sprawie pozwolenia na użytkowanie obiektu budowlanego (§ 8 ust. 1),
- sprawdzania zgodności uprawnień diagnostów zatrudnionych w kontrolowanych stacjach, z zakresem wykonywanych badań, do jakich te stacje były uprawnione w myśl art. 83b ust. 2 pkt. 1 lit. a *ustawy Prawo o ruchu drogowym*,
- prowadzenia kart kontroli eksploatacyjnej wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz innego wyposażenia stacji, wykorzystywanego do przeprowadzania badań (§ 14 ust.10 i 11 ww. rozporządzenia),
- prowadzenia rejestru badań pojazdów w formie elektronicznej, wymaganej przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie zakresu i sposobu prowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach⁴⁵,
- prawidłowości pobierania opłat za przeprowadzone badania, zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 29 września

⁴⁴Dz. U. Nr 40, poz. 275.

⁴⁵Dz. U. Nr 227, poz. 2250 ze zm.

- 2004 r. sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów⁴⁶,
- sprawdzania spełnienia przez SKP wymagań stawianych w przepisach dot. prowadzenia rejestru badań pojazdów marki SAM, prawidłowości obliczania terminu następnego badania, terminowości wysyłania raportów w sprawie pobranych opłat do Cepik,
 - należytego zabezpieczenia przed dostępem osób nieuprawnionych pieczętek stacji oraz imiennych i identyfikacyjnych diagnostów (§ 8 ust. 2),
- **W Starostwie Powiatowym w Augustowie** kontrole stacji diagnostycznych przeprowadzane były w sposób budzący zastrzeżenia, co do rzetelności wykonanych badań:
 - w protokołach z kontroli stacji nie było bowiem potwierdzenia sprawdzenia spełniania wymagań, o których mowa w art. 83 ust. 3 pkt 2 i 3 w związku z 83b ust. 2 pkt 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym, dotyczących spełniania warunków dopuszczających przedsiębiorców do wykonywania tego rodzaju działalności gospodarczej,
 - w 4 z 13 protokołów potwierdzono, że stacje kontroli pojazdów posiadały „wymagane przepisami” wyposażenie w przyrządy i urządzenia kontrolno-pomiarowe, chociaż (jak przyznał były pracownik Starostwa przeprowadzający kontrole) tego nie sprawdzano.Kontrole przeprowadzane były przez pracownika Wydziału Komunikacji i Transportu Starostwa, który nadzorem nad stacjami zajmował się od ponad 8 lat, natomiast nie został przeszkolony w zakresie sposobu przeprowadzania tego nadzoru, w tym prawidłowości przeprowadzenia badań technicznych pojazdów.
 - **W Urzędzie Miasta Biała Podlaska** kontrolami nie obejmowano pełnego zakresu spraw określonych w art. 83b ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym i przepisów wykonawczych do tej ustawy. Nie sprawdzano prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów oraz prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji. W żadnej z przeprowadzonych kontroli nie sprawdzano ważności badań urządzeń podlegających okresowym badaniom przez właściwy organ dozoru technicznego, nie odnotowano potwierdzenia zgodności uprawnień zatrudnionych diagnostów z zakresem wykonywanych przez nich badań oraz zakresem badań, do jakich uprawniona była stacja. Protokoły kontroli nie zawierały informacji, czy wyposażenie kontrolno - pomiarowe oraz warunki lokalowe gwarantują wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów oraz czy przedsiębiorca posiada poświadczenie TDT w zakresie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymogami odpowiednio do zakresu prowadzonych badań, czy zatrudniał uprawnionych diagnostów. Tylko w 10 protokołach - na 26 dokonanych kontroli SKP - oceniono jakość wykonywanych badań przez diagnostów. Pozostałe kontrole przeprowadzono w dniach w których do stacji nie podstawiono pojazdów do przeprowadzenia badań technicznych. Nie oceniano także prawidłowości prowadzenia przez SKP wymaganej dokumentacji. Konsekwencją nierzetelnie przeprowadzonych kontroli było to, że nie wykazywano żadnych nieprawidłowości i nie sformułowano pod adresem

⁴⁶Dz. U. Nr 223, poz. 2261 ze zm.

przedsiębiorców wniosków pokontrolnych. Natomiast w toku kontroli NIK ujawniono, że w skontrolowanym okresie wystąpiły nieprawidłowości w funkcjonowaniu SKP. Przez okres 3 miesięcy prowadziły działalność dwie stacje, tj. Sp. z o.o. „PZMot” i Sp. „PROTRANS” bez wymaganego Poświadczenia TDT zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami wynikającymi z zakresu prowadzonych badań. Stacja „PZMot” przeprowadziła w tym okresie 928 badań pojazdów, natomiast Stacja „PROTRANS” wykonała 371 badań.

Poza wymienionymi wyżej nieprawidłowościami poważną, powtarzającą się usterką było niesprawdzenie, w czasie kontroli przeprowadzanych w SKP, poprawności przeprowadzenia badań technicznych pojazdów przez diagnostów oraz wyposażenia stacji w niezbędny sprzęt do przeprowadzania badań. Było to szczególnie niepokojące, gdyż zaniechanie kontroli w tym zakresie lub pobieżne jej przeprowadzenie, bezpośrednio wpływało na dopuszczanie do ruchu pojazdów o złym stanie technicznym.

- **W Starostwie Powiatowym w Giżycku** przeprowadzane kontrole nie obejmowały sprawdzania prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów przez diagnostów. Z wyjaśnień Naczelnika Wydziału Komunikacji wynika, że w czasie planowych kontroli, o których Starostwo przed ich podjęciem pisemnie informowało przedsiębiorców, na terenie SKP nie było żadnych pojazdów zgłoszonych do badań technicznych. Należy jednak zauważyć, że kontrolujący nie wykorzystali w tym celu kontroli doraźnych ani też nie podejmowali innych działań na rzecz realizacji ww. obowiązku.
- **W Urzędzie Miasta Kielce** kontrole w SKP dokonywane były przez osoby, które nie posiadały odpowiednich kwalifikacji, czego skutkiem było niewłaściwe przeprowadzenie i dokumentowanie czynności kontrolnych. W protokołach z kontroli nie zawarto zapisów o czynnościach kontrolnych, dotyczących spełnienia wymogów przez stacje w zakresie wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz warunków lokalowych, co było niezgodne z § 7, § 8 ust. 1 i 2, § 14 ust. 10 i 11 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów (Dz. U. nr 40, poz. 275). W protokołach nie wpisywano również szczegółowego zakresu kontroli dotyczącego sprawdzenia prawidłowości wykonywania przez diagnostów badań technicznych pojazdów. Na podstawie nieprawidłowo sporządzonych protokołów kontroli nie była możliwa ocena prawidłowości wykonywania przez diagnostów badań technicznych pojazdów, których zakres i sposób przeprowadzania określały np. § 3 i § 4 oraz załączniki od 1 do 6 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. nr 227, poz. 2250 ze zm.). Nie wykazywano również w protokołach, czy SKP prawidłowo prowadzą wymaganą dokumentację, a w szczególności, czy wpisy do rejestru badań pojazdów są prawidłowe i kompletne, czy w rejestrze zamieszczane są numery protokołów TDT i UDT, dotyczące urządzeń technicznych zamontowanych na pojeździe, czy poprawne są zaświadczenia z wykonywanych badań, dotyczących pojazdów zabytkowych

„SAM” i autobusów o dopuszczalnej prędkości do 100 km/h. Ww. czynności powinny być udokumentowane w protokołach z kontroli SKP i obejmować zakres szczegółowo opisany w ww. rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 grudnia 2003 r. oraz w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 22 października 2004 r. w sprawie badań zgodności pojazdów zabytkowych i pojazdów marki „SAM” z warunkami technicznymi (Dz. U. nr 238, poz. 2395 ze zm.).

Nierzetelnie przeprowadzano czynności kontrolne w SKP w zakresie sprawdzania dokumentacji, stanowiącej podstawę prowadzenia działalności przez stacje. Stwierdzono przypadki, że nawet mimo kilkakrotnych kontroli nie zauważono istotnych różnic między danymi zawartymi w dokumentach posiadanych przez stacje, a znajdującymi się w starostwach.

- **W Urzędzie Miasta w Elblągu** nierzetelnie sprawdzano dokumentację dot. prowadzonej działalności. Pomimo kilkakrotnej kontroli jednej ze stacji nie dostrzeżono bowiem istotnych różnic między dokumentami posiadаныmi przez stację a znajdującymi się w Urzędzie. I tak:
 - Jedna z SKP posiadała certyfikat nr 2713/ITS, wydany w 2003 r. przez Instytut Transportu Samochodowego (ITS) z okresem ważności do 31 grudnia 2006 r., a Urząd dysponował egzemplarzem tego dokumentu z terminem ważności do końca 2009 r. Zaistniało podejrzenie, iż dokument znajdujący się w Urzędzie został przerobiony lub podrobiony. Kontrolujący stację pracownicy Urzędu nie porównywali jednak dat ważności certyfikatu. Nie zauważyli również, że w myśl art. 77 ust. 3 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. Przepisy wprowadzające ustawę o swobodzie działalności gospodarczej⁴⁷, certyfikaty ITS zachowywały swoją ważność nie dłużej niż przez okres, na który zostały wydane. Zważywszy, że wydane były one przez ITS na okres trzech lat, a od dnia 21 sierpnia 2004 r., tj. od wejścia w życie nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym, przedsiębiorca zobowiązany był do uzyskania (na potwierdzenie posiadania odpowiedniego wyposażenia i spełnienia warunków lokalowych) poświadczenia Transportowego Dozoru Technicznego (TDT), zachowywały one ważność najpóźniej do dnia 20 sierpnia 2007 roku. W rezultacie, od 1 stycznia 2007 r. do 25 kwietnia 2008 r., tj. od daty upływu ważności certyfikatu ITS do dnia ostatniej kontroli SKP, przeprowadzonej przez pracowników Urzędu, w wyniku kontroli NIK (a więc przez 480 dni), stacja ta nie posiadała poświadczenia TDT, a zatem nie mogła świadczyć usług w zakresie wykonywania badań technicznych pojazdów. W tym okresie wykonała ona jednak 5.627 badań technicznych, za które pobrała łącznie 647.709,80 zł.
 - W toku obecnej kontroli NIK ujawniono, że ta sama SKP posiadała zezwolenie na przeprowadzanie badań technicznych pojazdów (wydane w 2004 r.), ważne do 19 maja 2009 r., natomiast w Urzędzie znajdowało się zezwolenie z datą ważności do 19 maja 2007 r. Z ustaleń kontroli wynika, że przerobione lub podrobione zostało zezwolenie będące w dyspozycji przedsiębiorcy.

⁴⁷Dz. U. z 2004 r. Nr 173, poz. 1808, ze zm.

W związku z powyższymi nieprawidłowościami, Prezydent Miasta Elbląga w toku kontroli NIK zawiadomił Prokuraturę Rejonową w Elblągu i wniósł o wszczęcie postępowania przygotowawczego.

Ujawnione nieprawidłowości w zakresie nierzetelnego przeprowadzania kontroli sprawiały, że ich wyniki tylko w ograniczonym stopniu były przydatne starostom do sprawowania nadzoru nad SKP. Nierzetelne przeprowadzanie kontroli umożliwiało przedsiębiorcom posługiwanie się podrobionymi dokumentami dot. np. posiadania poświadczenia zgodności. W skrajnych przypadkach w starostwach fałszowano protokoły kontroli SKP. W związku z powyższym Delegatura NIK w Katowicach skierowała do Prokuratury Rejonowej w Częstochowie zawiadomienie o uzasadnionym podejrzeniu popełnieniu przestępstwa przez pracownika Starostwa Powiatowego w Częstochowie (fałszowanie dokumentów).

Powszechnie stwierdzano w starostwach nierzetelne dokumentowanie wyników kontroli w sporządzanych protokołach. Z protokołów tych nie wynikało, czy skontrolowane stacje spełniają wymogi zawarte w przepisach ustawy Prawo o ruchu drogowym i rozporządzeń⁴⁸ określających szczegółowe wymagania w stosunku do stacji przeprowadzających badanie techniczne pojazdów, zakres i sposób prowadzenia badań technicznych, wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach, wzory dokumentów wymaganych dla wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów, szczegółowe wymagania w stosunku do diagnostów, wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzanie badań technicznych pojazdów.

Dopiero w związku z wynikami kontroli NIK, w starostwach wprowadzano procedury w zakresie wykonywania kontroli SKP i dokumentowania ich ustaleń, pozwalające na określenie, czy stacje spełniają wymogi określone w ustawie Prawo o ruchu drogowym i rozporządzeniach do tej ustawy określających szczegółowe wymagania w stosunku do SKP.

Wadliwie wystawiano upoważnienia do kontroli stacji diagnostycznych. Ustalono, iż upoważnienia nie spełniały wszystkich wymogów określonych

⁴⁸Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie zakresu i sposobu prowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. Nr 227, poz. 2250 ze zm.).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 lutego 2005 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badanie techniczne pojazdów (Dz. U. Nr 25, poz. 209) i rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badanie techniczne pojazdów (Dz. U. Nr 40, poz. 275).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 listopada 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do diagnostów (Dz. U. Nr 208, poz. 1769) i rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2004 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do diagnostów (Dz. U. Nr 246, poz. 2469).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 października 2004 r. w sprawie wzorów dokumentów wymaganych dla wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów (Dz. U. Nr 223, poz. 2264).

ustawą o swobodzie działalności gospodarczej⁴⁹, tj. nie posiadały określenia podmiotu kontrolowanego (art. 79 ust. 4 pkt 5), wskazania daty rozpoczęcia i przewidywanej daty zakończenia kontroli (art. 79 ust. 4 pkt 7), pouczenia o prawach i obowiązkach kontrolowanego (art. 79 ust. 4 pkt 9), potwierdzenia doręczenia upoważnienia (art. 79 ust. 1 w zw. z art. 81 ust.1). Częstym zjawiskiem było posługiwanie się przez kontrolerów starostw upoważnieniem, w którym za podstawę przeprowadzenia kontroli przywołane zostały przepisy ustawy Prawo o ruchu drogowym, przepisy nieaktualne, niezgodne z obowiązującym w okresie objętym kontrolą stanem prawnym. W trakcie kontroli NIK likwidowane były tego rodzaju nieprawidłowości. Upoważnienia nie były również każdorazowo przedstawiane kontrolowanemu, co stanowiło naruszenie art. 79 ust. 1 wspomnianej wcześniej ustawy.

- *W Starostwie Powiatowym w Bielsku Podlaskim, w przypadku wszystkich 14 kontroli, upoważnienia do ich przeprowadzenia nie zawierały daty rozpoczęcia kontroli, numerów legitymacji służbowych oraz pouczenia o prawach i obowiązkach kontrolowanego, wymaganych art. 79 ust. 4 pkt 4, 7 i 9 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r.⁵⁰ Upoważnienia nie zostały również doręczone kontrolowanemu, co stanowiło naruszenie przepisu art. 79 ust. 1 tej ustawy.*

Konsekwencją nierzetelnie przeprowadzonych kontroli było to, że nie wskazywano nieprawidłowości i nie formułowano pod adresem właścicieli skontrolowanych stacji wniosków pokontrolnych. Z kolei w stacjach, w których wnioski sformułowano, nie określano terminów usunięcia stwierdzonych naruszeń. Niewyznaczenie terminu wykonania zaleceń pokontrolnych (do ich wyznaczenia zobowiązuje art. 83b ust. 2 pkt. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym) pozbawiało starostów możliwości wydawania decyzji o ewentualnym zakazie wykonywania badań przez SKP i wszczęcia procedury w sprawie wykreślenia SKP z rejestru przedsiębiorców.

Nagminnym zjawiskiem w przypadku ujawniania powtarzających się nieprawidłowości było ostrzeżenie (ustne, jak i pisemne), że w przypadku ponownego stwierdzenia naruszenia przepisów może zostać wszczęte postępowanie administracyjne. Należy podkreślić, że zgodnie z art. 71 ust. 1 ustawy o swobodzie gospodarczej, organ prowadzący rejestr działalności regulowanej winien, zamiast ostrzeżenia, wydać decyzję (w wyniku wszczęcia postępowania administracyjnego) o zakazie wykonywania przez przedsiębiorcę działalności objętej wpisem, gdy przedsiębiorca nie usunął naruszeń warunków wymaganych do wykonywania działalności gospodarczej w wyznaczonym przez urząd terminie. Taka decyzja, zgodnie z art. 71 ust. 2 ww. ustawy, podlega natychmiastowemu wykonaniu.

- *W Urzędzie Miasta Krakowa podczas kontroli jednej ze SKP stwierdzono tę samą nieprawidłowość, co w poprzedniej kontroli, tj. brak w SKP jednego z wymaganych urządzeń diagnostycznych. Postępowanie pracowników Urzędu sprowadziło się do pisemnego ostrzeżenia, że w przypadku ponownego*

⁴⁹Dz. U. z 2007 r. Nr 155, poz. 1095 ze zm.

⁵⁰Ustawa o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2007 r. Nr 155, poz. 1095 ze zm.).

stwierdzenia naruszenia przepisów może zostać wszczęte postępowanie administracyjne.

- *W Starostwie Powiatowym w Ełku przeprowadzone kontrole nie były w pełni skuteczne. Od pięciu stacji nie wyegzekwowano bowiem informacji o sposobie wykonania zaleceń, przez co Starostwo nie posiadało rozeznania, czy przedsiębiorca w ogóle przystąpił do ich wykonywania. Według wyjaśnienia Naczelnika Wydziału Komunikacji wykonanie zaleceń sprawdzano podczas kontroli planowych. W toku obecnej kontroli NIK ustalono jednak, że we wszystkich protokołach kontroli, w których zawarto zalecenia, nie zamieszczono nawet wzmianki o sprawdzeniu ich wykonania.*
- *W Starostwie Powiatowym w Częstochowie przewlekłe prowadzono postępowanie zmierzające do wydania decyzji o zakazie prowadzenia stacji Nr SCZ-03 dla przedsiębiorcy i wykreślenie wpisu z rejestru działalności regulowanej. Skutkiem tego stanu było wykonywanie przez wymienioną stację badań technicznych pojazdów w okresie od 4 grudnia 2005 r. do 3 lipca 2006 r. (przez 191 dni), pomimo że nie posiadała ona zgodnego z wymaganiami wyposażenia potwierdzonego przez Dyrektora TDT i dlatego - zgodnie z przepisami - nie mogła wykonywać takich badań.*

Starosta w dniu 27 lutego 2006 r. wszczął postępowanie o wykreślenie z rejestru przedsiębiorcy prowadzącego ww. SKP. Przeprowadzona przez pracownika Starostwa w dniu 7 marca 2006 r. kontrola wykazała, że ww. SKP nie posiada dokumentów poświadczających zgodność wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami. Dyrektor TDT w decyzji z dnia 14 marca 2006 r. odmówił stacji poświadczenia takiej zgodności. Powyższe ustalenia wskazywały na rażące naruszenie warunków prowadzenia SKP. Pomimo tego Starosta nie wydał decyzji o skreśleniu ww. przedsiębiorcy z rejestru działalności regulowanej, wydając w dniu 18 kwietnia 2006 r. postanowienie zawieszające to postępowanie. Postępowanie pozostawało zawieszane do czasu, gdy przedsiębiorca doprowadzi wyposażenie i warunki lokalowe do stanu zgodnego z wymaganym i uzyska potwierdzenie zgodności na mocy decyzji Dyrektora TDT.

Przedsiębiorca nie został wykreślony z rejestru nawet pomimo tego, że nie dotrzymał wyznaczonego na dzień 30 kwietnia 2006 r. postanowieniem Starosty terminu przedstawienia decyzji Dyrektora TDT, poświadczającej zgodność wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami.

Konsekwencją nieprawidłowego przeprowadzania kontroli była niska ich skuteczność. Nie zapobiegały one bowiem skutecznie eliminowaniu z ruchu drogowego pojazdów o złym stanie technicznym. Szczególnie niepokojącym zjawiskiem było dopuszczanie przez SKP do eksploatacji na drogach pojazdów publicznej komunikacji zbiorowej, np. autobusów komunikacji miejskiej. Nie były też eliminowane SKP, które nie posiadały odpowiedniego wyposażenia do przeprowadzania badań technicznych pojazdów.

- *W czasie kontroli autobusów komunikacji miejskiej, przeprowadzonej przez funkcjonariuszy Wydziału Ruchu Drogowego **Komendy Stołecznej Policji w Warszawie** w 2006 r., spośród 55 zbadanych autobusów, posiadających badanie techniczne wykonane w SKP przy ul. Woronicza, Ostrobramska*

i Stalowa, zatrzymano dowody rejestracyjne 33 pojazdów, z uwagi na ich zły stan techniczny.

Ustalono przy tym, że w zbadanym okresie pracownicy Wydziału Transportu Urzędu Miasta dwukrotnie kontrolowali każdą z trzech stacji prowadzonych przez Miejskie Zakłady Autobusowe Spółkę z o.o., mimo to w żadnym przypadku kontrolującym nie udało się zbadać prawidłowości wykonywanych badań technicznych pojazdów samochodowych, które to zagadnienie powinno być przedmiotem przeprowadzanych w tym zakresie kontroli zgodnie z art. 83b ust. 2 pkt 1 lit. b ustawy Prawo o ruchu drogowym. We wszystkich przypadkach, w protokołach odnotowano, że w trakcie kontroli nie podstawiono żadnego pojazdu do badania technicznego.

W dniu 16 lipca 2008 r. (w związku z obecną kontrolą NIK) funkcjonariusze Wydziału Ruchu Drogowego **Komendy Stołecznej Policji w Warszawie**, przeprowadzili kontrolę 37 autobusów. Zatrzymano 11 dowodów rejestracyjnych z uwagi na zły stan techniczny autobusów. Najczęstsze nieprawidłowości to niesprawny układ kierowniczy oraz wycieki płynów eksploatacyjnych.

- Wskutek nierzetelnego sprawowania nadzoru możliwe było funkcjonowanie SKP niedostatecznie przygotowanych pod względem wyposażenia w przyrządy pomiarowe. Potwierdzają ten stan wyniki kontroli przeprowadzanych w stacjach kontroli pojazdów, przez służby nadzoru metrologicznego **Głównego Urzędu Miar** w zakresie przestrzegania ustawy prawo o miarach⁵¹. Podczas przeprowadzonych w latach 2006 - 2008 (I półrocze) kontroli 1.064 SKP, podczas których skontrolowano 2.844 przyrządów pomiarowych podlegających prawnej kontroli metrologicznej, stwierdzono nieprawidłowości w 156 stacjach kontroli pojazdów (14,7%). Zakwestionowano w czasie kontroli, ze względu na brak ważnych dowodów legalizacji, łącznie 275 przyrządów (9,7% użytkowanych) głównie analizatorów spalin⁵².
- O nieprawidłowym funkcjonowaniu SKP świadczą również wyniki kontroli przeprowadzanych przez **Transportowy Dozór Techniczny** - w ramach porozumień zawartych ze starostami, na podstawie art. 83b ust. 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym⁵³. Podczas tych kontroli stwierdzano m.in.⁵⁴:
 1. Nieprawidłowości w zakresie wyposażenia w wymagane urządzenia: brak kart kontroli eksploatacyjnej, brak lub nieaktualne świadectwa legalizacyjne lub badania techniczne urządzeń podlegających dozorowi technicznemu, brak lub stosowanie urządzeń i wyposażenia niespełniającego wymogów, nieużywanie wszystkich urządzeń diagnostycznych niezbędnych do poprawnego przeprowadzenia badania technicznego pojazdu;

Urządzenia często w opakowaniach fabrycznych lub bez śladów świadczących o tym, że kiedykolwiek były użyte. W szczególności były to przyrządy: do badania geometrii kół i osi pojazdów, do pomiaru ciśnienia w cylindrach hamulcowych, do pomiaru nacisku na pedał hamulca, a także do wymuszania

⁵¹Ustawa z dnia 11 maja 2001 r. Prawo o miarach (j.t. Dz. U. z 2004 r. Nr 243, poz. 2441 ze zm.).

⁵²Wg informacji Biura Nadzoru Głównego Urzędu Miar z 30 października 2008 r.

⁵³Dyrektorowi TDT czynności kontrolne powierzyło w 2006 r. – 41 starostów a w 2007 r. – 44 starostów, w tym m.in. objęci kontrolą NIK: Starosta Piaseczyński i Starosta Oleski (w 2006 r.), Starosta Poznański oraz Prezydenci miast: Krakowa i Krosna (w roku 2006 i 2007).

⁵⁴Wg informacji TDT z 28.12.2008 r., uzyskanej w trybie art. 29 ust. 2 lit. f ustawy o NIK.

nacisku na mechanizm sterowania hamulcem najazdowym przyczepy, elektroniczny detektor gazu.

2. *Nieprawidłowości dot. wykonywania badań przez diagnostów: niezatrzymywanie (za pokwitowaniem) dowodów rejestracyjnych i dopuszczanie pojazdu do ruchu w przypadkach określonych w art. 132 ust. 1 pkt 1, 3 i 4⁵⁵ ustawy Prawo o ruchu drogowym; w sytuacji stwierdzenia usterek podczas badania, niewpisywanie badań do rejestru, niewystawianie zaświadczenia z przeprowadzonego badania oraz niepobieranie opłaty za przeprowadzone badanie; niewłaściwy sposób przeprowadzania badań pojazdów, dla których określone zostały dodatkowe warunki techniczne (nagminnie w przypadkach badań pojazdów przystosowanych do zasilania gazem lub z urządzeniem sprzęgającym z przyczepą); niewykonywanie pomiaru zadymienia i analizy spalin lub nieprawidłowe przeprowadzanie tych badań;*

Podczas badań nie podłączono sondy temperatury oleju i obrotów silnika, badanie wykonywano jedynie na obrotach jałowych, pomimo że pojazd został wyprodukowany po 1.06.1995 r. Diagnosty nie potrafią prawidłowo uruchomić dynamometra.

3. *W sprawach prowadzenia dokumentacji stwierdzano: rejestr nie jest prowadzony w formie elektronicznej; nieprawidłowo wystawiane zaświadczenia z przeprowadzonych badań technicznych; nieprawidłowe ustalanie daty następnego badania; nieprawidłowe pobieranie opłaty za badania; diagnosty wykazują braki w wiedzy dotyczącej obowiązujących przepisów.*
4. *W sprawach kwalifikacji pracowników starostw, wykonujących kontrole, stwierdzano: osoby uczestniczące w kontrolach przeprowadzanych wspólnie z TDT, przy generalnie dobrej znajomości prawa w dziedzinie administracji, nie posiadały żadnej wiedzy specjalistycznej z zakresu techniki motoryzacyjnej.*

Przyczyną nierzetelnego przeprowadzania badań technicznych pojazdów (poza opisanymi wyżej, wynikającymi z nierzetelnego sprawowania nadzoru nad stacjami) był ogólnie słaby poziom przygotowania zawodowego osób wykonujących czynności diagnostów. Nie przyniosła poprawy w tym zakresie wprowadzona w sierpniu 2004 r. nowelizacja ustawy Prawo o ruchu drogowym i zaostrenie po tej dacie wymagań wobec kandydatów na diagnostów bądź diagnostów rozszerzających uprawnienia⁵⁶.

O słabym przygotowaniu osób przystępujących do egzaminu kwalifikacyjnego, przeprowadzanego przez TDT, świadczy niski poziom zdawalności tych egzaminów (ok. 30 %), który zmniejsza się z roku na rok⁵⁷.

⁵⁵Tj. w sytuacji, gdy podczas badań stwierdzono, że: pojazd zagraża bezpieczeństwu, porządkowi publicznemu lub narusza wymagania ochrony środowiska bądź stwierdzenia zniszczenia lub uzasadnionego podejrzenia podrobienia lub przerobienia dowodu rejestracyjnego poddanego badaniom technicznym pojazdu.

⁵⁶Przed nowelizacją ustawy Prawo o ruchu drogowym w 2004 r. egzamin przeprowadzał ośrodek, w którym odbywało się szkolenie dla diagnostów.

⁵⁷Łącznie w całym okresie działalności TDT, tj. od 2004 r. do egzaminu kwalifikacyjnego zakwalifikowano 6930 osób, z czego zaświadczenie potwierdzające zdanie tego egzaminu wydano dla 2118 osób. W 2004 r. egzamin zdało 50 % osób zakwalifikowanych do egzaminu, w 2005 r. – 39.9%, w 2006 r. – 33.9%, w 2007 r. 27.8% a w 2008 (III kwartały) tylko 22.1% - informacja TDT z 4 listopada 2008 r., uzyskana w trybie art. 29 ust. 2 lit. f ustawy o NIK.

- Według Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego „...poziom osób przystępujących do egzaminu kwalifikacyjnego jest żenujący. Osoby przygotowujące się w ramach szkolenia, są oszukiwane i godzą się na to. Kopie zaświadczeń o odbytym szkoleniu, załączone do wniosku o zakwalifikowanie świadczą o tym. Często czas trwania szkolenia nie jest zgodny z określonym w programie szkolenia (...) Z rozmów prowadzonych ze zdającymi w trakcie egzaminu wynika, że najczęściej żadnych zajęć praktycznych nie mieli w trakcie szkolenia, że szkolenie praktyczne polegało na pokazie przeprowadzenia niektórych badań. Tymczasem, zgodnie z wymaganiami rozporządzenia, egzamin praktyczny uważa się za zdany w przypadku wykazania się praktyczną umiejętnością prawidłowego wykonania badania technicznego i wydania prawidłowej oceny w zakresie stanu technicznego badanego pojazdu oraz poprawnego wypełnienia dokumentów, stosowanych przy tych badaniach. (...) Obecnie prowadzenie szkoleń specjalistycznych w zakresie przygotowania do zawodu diagnosty jest działalnością podlegającą pełnej swobodzie gospodarczej. Tak więc każdy, kto uzyska wpis w rejestrze działalności gospodarczej lub w KRS, może tę działalność prowadzić i wydane zaświadczenia muszą zostać uznane za właściwe”⁵⁸.

Przyczyną niedostatecznych kwalifikacji diagnostów i wynikających skutków z tego stanu, było także uchylene z dniem 26 listopada 2004 r. przepisu dotyczącego obowiązku odbywania okresowego (co 2 lata) szkolenia uzupełniającego dla diagnostów. Brak takich szkoleń, w sytuacji szybkiego postępu technicznego oraz zmieniających się przepisów, przyczynił się do obniżenia jakości badań, wykonywanych przez diagnostów.

W toku obecnej kontroli w 2 starostwach powiatowych (Bełchatowie i Będzinie) oraz w 3 urzędach miast (Tarnobrzeg, Opole i Warszawa) przeprowadzono kontrole sprawdzające wykonanie wniosków z poprzedniej kontroli *Wykonywanie przewozów materiałów niebezpiecznych transportem drogowym i kolejowym (Nr Ew. 6/2003/P/02/118/KKT, Warszawa luty 2003 r.)*. Wnioski dotyczyły wyeliminowania przypadków wydawania uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów osobom, które nie spełniały wymaganych prawem warunków. Ustalenia obecnej kontroli wykazały, że w 3 jednostkach nie zrealizowano skierowanych do nich wniosków. Nadal nadawały one uprawnienia osobom, które nie spełniały wymagań określonych w art.84 ust.2 ustawy Prawo o ruchu drogowym.

- W **Urzędzie Miasta Opole** wydano uprawnienia diagnoście (w 1 na 5 przypadków), mimo że nie udokumentował on wymaganego przepisami wykształcenia i praktyki. Natomiast w **Urzędzie Miasta st. Warszawy** w 2 przypadkach (na 18) nie wyegzekwowano zaświadczenia o ukończeniu szkolenia dla diagnostów.
- W **Starostwie Powiatowym w Bełchatowie** tylko jeden z 3 diagnostów wezwanych przez starostę (w związku z realizacją wniosku pokontrolnego NIK) do uzupełnienia brakujących dokumentów warunkujących wydanie uprawnień

⁵⁸ Informacja z dnia 4 listopada 2008 r. uzyskana w toku kontroli z TDT w trybie art. 29 ust. 2 lit. f ustawy o NIK.

diagnosty, przedłożył dokumenty potwierdzające odbycie wymaganej praktyki zawodowej.

3.2.2. Sprawowanie nadzoru nad SKP w zakresie wyposażenia i warunków lokalowych

Spośród 52 skontrolowanych starostw w 38 (73,1%) nierzetelnie sprawowano nadzór nad SKP, w zakresie wyposażenia stacji w urządzenia i sprzęt diagnostyczny oraz posiadania warunków lokalowych do wykonywania badań technicznych pojazdów. Następstwem tego stanu była sytuacja, w której w starostwach tych funkcjonowały stacje, niespełniające ustawowych wymogów w zakresie prowadzenia działalności, tj. nie dysponowały tzw. *Poświadczeniem zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednimi do zakresu badań wpisanego do rejestru przedsiębiorców* (zwanego w dalszej części *Poświadczeniem*). *Poświadczenie* wydawane jest przedsiębiorcom prowadzącym stacje kontroli pojazdów (w drodze decyzji) przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, po uprzednim dokonaniu sprawdzenia stacji. Obowiązek posiadania *Poświadczenia* przez każdą stację kontroli pojazdów wynika z przepisu art. 83 ust. 3 pkt 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym i jest jednym z niezbędnych warunków do prowadzenia i prawidłowego funkcjonowania SKP. Dokument ten zachowuje ważność do czasu zmiany stanu faktycznego na stacji, dla którego zostało wydane, nie dłużej jednak niż przez 5 lat od daty jego wydania.

- *W Starostwie Powiatowym w Bełchatowie nieskuteczne były działania, podejmowane w odniesieniu do przedsiębiorców, którzy (jak wykazała kontrola NIK) przeprowadzali badania techniczne pojazdów, pomimo braku Poświadczeń zgodności wyposażenia i warunków lokalowych wydawanych przez Dyrektora TDT – w trybie art. 83 ust. 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Starostwo nie informowało przedsiębiorców, że prowadzenie badań technicznych pojazdów bez Poświadczenia TDT stanowi naruszenie postanowień przepisu art. 83 ust. 3 pkt 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym. W 9 SKP, które nie posiadały Poświadczeń TDT (na 15 zarejestrowanych) przeprowadzono 9.293 badań technicznych pojazdów, za które pobrano opłaty w wysokości 1.069.537zł. Okresy funkcjonowania SKP bez ważnych poświadczeń zgodności wynosiły od 24 do 730 dni.*
- *W Urzędzie Miasta Siedlce w 9 SKP (na 11 funkcjonujących na terenie Siedlec) przeprowadzano w latach 2005 - 2007 badania techniczne pojazdów samochodowych, pomimo że przedsiębiorcy prowadzący te stacje nie posiadali przez pewien okres (od 7 dni do 2 lat) Poświadczeń TDT. W 7 z tych stacji (o numerach: WS/02; WS/05/P; WS/07/P; WS/08/P; WS/09; WS/11/P; WS/12/P) w okresie braku ważnych Poświadczeń wykonano łącznie 10.226 badań technicznych pojazdów, za które pobrano opłaty w łącznej kwocie 1.215.541 zł. Najdłużej bez ważnego Poświadczenia TDT, prowadziła działalność stacja WS/09 (od 29 kwietnia 2006 r. do 28 kwietnia 2008 r.). Było to możliwe, z uwagi na nierzetelność kolejnych kontroli, przeprowadzonych w tej stacji, w dniach: 27 września 2006 r. i 4 października 2007 r., w trakcie których nie*

zwrócono uwagi na nieposiadanie przez prowadzącego ją przedsiębiorcę ważnego Poświadczenia TDT, pomimo iż zgodnie z art. 83b ust. 2 pkt 1 lit. a ustawy Prawo o ruchu drogowym, kontrole te powinny obejmować m.in. zbadanie zgodności stacji z wymaganiami, o których mowa w art. 83 ust. 3 ustawy (tj. m.in. w zakresie posiadania Poświadczenia TDT).

- ***W Urzędzie Miasta Torunia** z 20 SKP aż w 14 z nich odnotowano przerwę w posiadaniu dokumentów poświadczających zgodność wyposażenia i warunków lokalowych z obowiązującymi przepisami. W skrajnym przypadku wynosiły one 933 dni i dotyczyły stacji prowadzonej przez Komendę Miejską Państwowej Straży Pożarnej. 7 SKP, które wykonywały badania techniczne pojazdów, pomimo niespełnienia wymogu zgodności wyposażenia i warunków lokalowych przez okres dłuższy niż 30 dni, wykonało badania 13.296 pojazdów, pobierając za te czynności kwotę ponad 1.300 tys. zł.*

Przyczyną wymienionych nieprawidłowości, polegających na dopuszczeniu do nielegalnego funkcjonowania SKP, było niepodjęcie przez starostów kontroli w zakresie sprawdzenia zgodności działania SKP z Poświadczeniem lub nierzetelne przeprowadzanie tych kontroli. W krańcowych przypadkach, mimo że dokumenty, którymi dysponowały stacje straciły ważność, to i tak stwierdzano ich aktualność. Tym samym starostwa nie zapewniały sobie dopływu informacji niezbędnych do sprawowania w tym zakresie nadzoru nad SKP. Nie uzyskiwano bowiem informacji, czy stacje spełniają wymogi do prowadzenia działalności określone w art. 83 ust. 3 pkt 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym, zgodnie z którymi stację może prowadzić przedsiębiorca, który posiada aktualne poświadczenie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednimi do zakresu przeprowadzanych badań, wpisanego do rejestru przedsiębiorców, prowadzących stację kontroli pojazdów.

- ***W Starostwie Powiatowym w Poznaniu** 4 SKP (z 40 działających na tym terenie) wykonywały badania, mimo że nie posiadały obowiązkowych Poświadczeń zgodności wyposażenia i warunków lokalowych, od 22 grudnia 2004 r. (3 przedsiębiorców) i od 20 grudnia 2005 r. (1 przedsiębiorca). Wobec tych przedsiębiorców starosta nie podejmował żadnych działań mających na celu doprowadzenie do zgodności ich działania z prawem lub zastosowanie sankcji, o której mowa w art. 83b ust. 2 pkt 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Tolerowanie przez tak długi okres niespełniania przez przedsiębiorców ustawowych wymogów prowadzenia działalności regulowanej, wskazuje na możliwość występowania w tym obszarze mechanizmów korupcyjnych. Jeden z ww. przedsiębiorców, prowadzących SKP, był radnym powiatowym. Ustalenia kontroli NIK wykazały, że nie podejmowano również takich działań w stosunku do 6 innych przedsiębiorców, którzy przez co najmniej 3 lata prowadzili SKP, nie spełniając ustawowych wymogów. Kolejnych 15 SKP prowadzonych było przez przedsiębiorców, którzy nie uzyskali wymaganych poświadczeń TDT, a posiadane przez nich certyfikaty ITS straciły już ważność. Okresy takiej działalności wynosiły od 3 do 177 dni.*
- ***W Urzędzie Miejskim w Łomży** w latach 2006-2007, naruszając zasady legalności i rzetelności, dopuszczono do wykonywania badań pojazdów przez 9 stacji (z 10 nadzorowanych), które nie posiadały Poświadczenia zgodności*

wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami, o których mowa w art. 83 ust. 3 pkt 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Urząd, mając informacje o nie uzyskaniu Poświadczeń TDT, nie wyznaczył przedsiębiorcom terminu usunięcia naruszeń warunków wykonywania działalności w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów, jak też nie wszczął postępowań w sprawie wydania decyzji zakazujących prowadzenia stacji, wymaganych przepisami art. 83 b ust. 2 pkt 2 i pkt 3 lit. b ustawy Prawo o ruchu drogowym. Przy tym w protokołach kontroli 2 stacji, mimo braku Poświadczeń, potwierdzono „aktualność dokumentacji przedsiębiorcy”.

Wskutek zaniedbywania obowiązków nadzorczych i ograniczenia kontroli w SKP starostowie dopuszczali do wykonywania badań technicznych pojazdów przez SKP, które nie dysponowały poświadczeniami wydawanymi przez Transportowy Dozór Techniczny. Nieuzyskanie bowiem wymaganych prawem Poświadczeń stanowiło podstawę do wykreślenia tych stacji z rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje diagnostyczne. Niepodejmowanie przez starostów działań mających na celu wykreślanie z rejestru stacji diagnostycznych, z dniem utracenia ważności poświadczenia było niezgodne z przepisem art. 83b ust. 2 pkt 3 lit. c ustawy Prawo o ruchu drogowym. Przepis ten stanowi, że w ramach wykonywanego nadzoru starosta wydaje decyzję o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę stacji kontroli pojazdów, skreślając przedsiębiorcę z rejestru działalności regulowanej, jeżeli przedsiębiorca rażąco naruszył warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia SKP. Prowadzenie przez przedsiębiorców SKP bez ww. poświadczeń było rażącym naruszeniem warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów w rozumieniu art. 83b ust. 2 pkt. 3 lit. c ustawy Prawo o ruchu drogowym i stanowiło podstawę do wydania w tych przypadkach – na podstawie powołanego przepisu - decyzji o zakazie prowadzenia stacji kontroli pojazdów i skreśleniu przedsiębiorców z rejestru działalności regulowanej.

- ***W Starostwie Powiatowym w Piasecznie stwierdzono, że 6 SKP spośród 9 funkcjonujących, działało nielegalnie przez okres od 6 do 285 dni, tj. bez Poświadczenia Transportowego Dozoru Technicznego w zakresie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednimi do przeprowadzanych przez stację badań. W czasie nielegalnego działania, stacje wykonały ogółem 6 029 badań technicznych pojazdów, pobierając w okresie od lipca 2005 r. do końca maja 2008 r. opłaty w wysokości 515. 762 zł. Spośród stacji nie posiadających poświadczenia TDT, najdłużej – 285 dni – działała Stacja Kontroli Pojazdów Nr WPI/008/P, a największe wpływy za wykonane w ten sposób badania uzyskała okręgowa Stacja Kontroli Pojazdów Nr WPI/007, tj. ponad 200 tys. PLN.***

Starostwo nie podejmowało skutecznych działań i tolerowało dalsze funkcjonowanie stacji po stwierdzeniu braku Poświadczenia TDT. Przepis art. 83b ust. 2 pkt. 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym zobowiązuje starostę do wydania decyzji o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę stacji kontroli pojazdów, poprzez skreślenie go z rejestru działalności regulowanej, gdy przedsiębiorca rażąco naruszył warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów lub jeśli

przedsiębiorca, po upływie wyznaczonego przez Starostę terminu, nie usunął naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia SKP. W przypadku stacji Nr WPI/008/P, mimo wyznaczenia w zaleceniach pokontrolnych przekazanych SKP w dniu 3 kwietnia 2008 r. czternastodniowego terminu na uzyskanie poświadczenia TDT, warunek ten został spełniony przez stację dopiero po upływie niespełna 2 miesięcy.

- **W Urzędzie Miasta Zamość** nie podjęto decyzji o cofnięciu uprawnień do prowadzenia SKP przedsiębiorcom nie posiadającym Poświadczeń TDT dotyczących zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymogami wynikającymi z zakresu prowadzonych badań diagnostycznych wykazanych w rejestrze przedsiębiorców. Tylko jedna stacja „Speed Car” spośród 10, posiadała ważne uprawnienia do wykonywania badań. Pięć stacji uzyskało poświadczenie dopiero po upływie od jednego do 16 miesięcy od utraty ważności wcześniej posiadanych uprawnień. Pomimo braku wymaganego poświadczenia w tym okresie, stacje te wykonywały badania techniczne pojazdów. Stacja Okręgowa PPKS nie posiadała poświadczenia TDT od 30.10.2005 r. (po upływie ważności certyfikatu) do 21.02.2007 r. Dwukrotnie, tj. we wrześniu i grudniu 2006 r. TDT odmówił tej stacji wydania poświadczenia w wyniku stwierdzenia niespełnienia wymagań określonych w § 8 i 14 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badanie techniczne pojazdów⁵⁹. SKP „Autonaprawa” poświadczenie uzyskała po pięciu miesiącach, EURO CAR – po miesiącu, a Energozam i CRH Żagiel Auto po upływie około trzech miesięcy.

Trzy stacje nie uzyskały poświadczenia TDT do dnia zakończenia kontroli NIK, a mimo to od chwili utraty uprawnień (luty, marzec, październik 2006 r.) prowadziły badania pojazdów. TDT odmówił w dniu 6.11.2006 r. stacji R. Skiba „VISAN” poświadczenia, gdyż stwierdzono niespełnienie wymagań §§ 1, 5, 7, 8, 14 §15 pkt 1,3,7, § 16 i 17 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. Natomiast dwie stacje: Polski Związek Motorowy i Centrum Kształcenia Praktycznego otrzymały postanowienie TDT o zawieszeniu postępowania odpowiednio 15.03.2006 r. i 06.03.2006 r. Od czasu otrzymania decyzji o zawieszeniu stacje te nie podjęły żadnych działań w kierunku uzyskania poświadczenia. Nie otrzymała również poświadczenia TDT stacja Energozam, ale zakończyła ona działalność 31.10.2006 r. (uprawnienie straciło ważność 30.09.2006 r.).

Stacjom tym (10) Prezydent udzielił zezwolenia na przeprowadzanie badań technicznych pojazdów, w tym 9 bezterminowo.

O skali nieprawidłowości, wynikających z nieskutecznego nadzoru w zakresie sprawdzania przygotowania SKP pod względem technicznym i organizacyjnym, świadczy fakt, że w co trzecim ze skontrolowanych przez NIK starostw, liczba SKP wykonujących badania techniczne bez decyzji Dyrektora TDT poświadczającej zgodność wyposażenia i warunków

⁵⁹Dz. U. Nr 40, poz. 275

lokalowych, przekraczała połowę⁶⁰ funkcjonujących na danym terenie. Największą liczbę SKP (10 i więcej), wykonujących okresowo badania techniczne bez poświadczenia, odnotowano na terenie powiatów: M. St. Warszawa - 24 SKP, miasta Toruń - 14 SKP, wołomińskiego - 13 SKP oraz miasta Piotrków Trybunalski – 11 SKP. Najczęściej okres nielegalnego funkcjonowania SKP (bez ważnego *Poświadczenia TDT*) wynosił w skontrolowanych jednostkach od kilku tygodni do kilkunastu miesięcy. We wskazanym okresie stacje te przeprowadziły badania techniczne i dopuściły do ruchu 185.939 pojazdów, pobierając z tego tytułu opłaty w kwocie 18.615,5 tys. zł.

- *Najwięcej badań bez posiadania Poświadczeń TDT (powyżej 10 tysięcy) wykonały stacje nadzorowane przez: **Prezydenta M. St. Warszawy** – 37.691 badań, za które pobrano opłaty w łącznej wysokości 3.571,5 tys. zł; **Starostę Rawickiego** – odpowiednio 14.033 badań/2.044,2 tys. zł; **Starostę Poznańskiego** – 11.546 badań / 1.120,3 tys. zł; **Prezydenta M. Siedlec** – 10.226 badań / 1.215,5 tys. zł; **Starostę Nakielskiego** – 10.471 badań / 1.116,8 tys. zł.*
- ***W Urzędzie Miejskim w Koninie** dopuszczono do wykonywania badań technicznych pojazdów w SKP niespełniających wymogów określonych w art. 83 ust. 3 pkt 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Ustalenia kontroli NIK wykazały, że 10 SKP spośród 12 funkcjonujących na terenie Konina, wykonywało badania techniczne pojazdów w okresach, w których nie posiadały ważnych Poświadczeń TDT o zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednimi do zakresu prowadzonych badań. Okres funkcjonowania bez tego dokumentu wynosił od 94 do 539 dni. SKP wykonały w tym czasie 7.556 badań technicznych pojazdów, za które pobrane zostały opłaty w łącznej kwocie 792.373,44 zł. Pomimo obowiązku określonego w art. 83b ust. 2 pkt 3 lit. „c” ustawy Prawo o ruchu drogowym, Prezydent w tych przypadkach, nie wszczął postępowań o wydanie decyzji o zakazie prowadzenia SKP przez przedsiębiorców i skreślenie ich z rejestru działalności regulowanej.*
- ***W Urzędzie m.st. Warszawy** ustalono, że w 24 SKP spośród 76 prowadzących działalność na terenie Warszawy (według stanu na dzień 31 marca 2008 r.), przeprowadzano badania techniczne pojazdów samochodowych, pomimo że przedsiębiorcy prowadzący te stacje nie posiadali przez pewien okres (w skrajnym przypadku przez 719 dni) Poświadczeń TDT. W okresie braku ważnego Poświadczenia TDT, w stacjach tych wykonano w zbadanym okresie łącznie 37.691 badań technicznych pojazdów, za które pobrano opłaty na łączną kwotę 3.571.478 zł. Nie wydano decyzji o zakazie prowadzenia stacji kontroli pojazdów oraz o skreśleniu z rejestru działalności regulowanej sześciu przedsiębiorców (prowadzących stacje: WX/055/P; WX/063/P; WX/066/P; WX/079/P; WX/095/P; WX/096/P), którzy (co stwierdzono w toku przeprowadzanych*

⁶⁰Podano w kolejności największego udziału liczby SKP wykonujących badania bez Poświadczenia do liczby SKP wykonujących badania na terenie tego powiatu: M. Łomża i M. Zamość (9 na 10 SKP); łosicki (7 na 8 SKP); M. Konin (10 na 12 SKP); M. Elbląg i M. Siedlce (9 na 11 SKP); wołomiński (13 na 16 SKP); M. Piotrków Trybunalski (11 na 14 SKP); M. Toruń (14 na 20 SKP); augustowski, brzeski i drawski (4 na 6 SKP); piaseczyński (6 na 9 SKP); płocki (10 na 15 SKP); słubicki (4 na 6 SKP); policki (5 na 8 SKP); bełchatowski (9 na 15 SKP).

corocznych kontroli SKP) nie posiadali ważnego Poświadczenia TDT. W stacjach tych wykonano w latach 2006-2007, w okresie braku ważnego poświadczenia TDT, łącznie 20.063 badań technicznych pojazdów.

Zgodnie z art. 83b ust. 2 pkt 3 lit. c ustawy Prawo o ruchu drogowym, w przypadku stwierdzenia rażącego naruszenia warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów (a do takich przypadków należy zaliczyć wykonywanie badań technicznych pojazdów bez ważnego poświadczenia TDT) Prezydent powinien wydać decyzję o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę stacji kontroli pojazdów, skreślając go z rejestru działalności regulowanej.

Działania podjęte w stosunku do pięciu z tych przedsiębiorców ograniczono do skierowania zaleceń pokontrolnych, w których nakazano uzyskanie Poświadczenia TDT w ciągu 30 dni od daty otrzymania zalecenia, informując jednocześnie, że niewykonanie zalecenia w wyznaczonym terminie będzie podstawą do wydania decyzji o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę stacji kontroli pojazdów, co oznaczało, że badania techniczne pojazdów w tych stacjach nadal można było prowadzić (przez określony w ww. zaleceniach okres), pomimo niespełnienia przez przedsiębiorców wymogów określonych w art. 83 ust. 3 pkt 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym.

W jednym przypadku (dotyczącym stacji WX/096/P), pomimo odnotowania w protokole z kontroli braku posiadania przez przedsiębiorcę Poświadczenia TDT nie podjęto żadnych działań, mimo iż zachodziły przesłanki określone w art. 83b ust. 2 pkt 3 lit. c ustawy Prawo o ruchu drogowym. Nie wydano decyzji o zakazie prowadzenia działalności i wykreśleniu przedsiębiorcy z rejestru w stosunku do podmiotu prowadzącego stację WX/066/P, mimo iż w wyniku kolejnej kontroli tej stacji stwierdzono, że podmiot ten nadal nie ma ważnego Poświadczenia TDT. Powyższe stanowiło naruszenie art. 83b ust. 2, pkt 3 lit. b ustawy Prawo o ruchu drogowym, zgodnie z którym, w ramach wykonywanego nadzoru Prezydent wydaje decyzję o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę stacji kontroli pojazdów, skreślając przedsiębiorcę z rejestru działalności regulowanej, jeżeli przedsiębiorca nie usunął naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów w wyznaczonym terminie.

3.2.3. Wydawanie uprawnień diagnostom do wykonywania badań technicznych pojazdów

W co trzecim ze skontrolowanych starostw⁶¹ ujawnione zostały nieprawidłowości w zakresie wykonywania przez starostów zadań określonych w art. 84 ust. 2-4 ustawy Prawo o ruchu drogowym, dotyczących nadawania uprawnień diagnostom. Decyzje o nadaniu uprawnień diagnostom wydawano bowiem z naruszeniem przepisów art. 84 ust. 2 wspomnianej ustawy stanowiących, że starosta wydaje uprawnienie do wykonywania badań technicznych osobie, która posiada wymagane wykształcenie techniczne i praktykę, odbyła wymagane szkolenie oraz zdała z wynikiem pozytywnym

⁶¹Ustalenia w tym zakresie dotyczą decyzji Starostów: Augustowskiego, Częstochowskiego, Elckiego, Giżyckiego, Kwidzińskiego, Miechowskiego, Płockiego, i Polickiego oraz Prezydentów Miast: Białej Podlaskiej, Elbląga, Konina, Koszalina, Łodzi, Opola, Torunia i Zamościa.

egzamin kwalifikacyjny. Nieprzestrzegane były również przepisy § 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2004 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do diagnostów⁶². Przepisy te stanowią, że uprawnionym do wykonywania badań technicznych pojazdów może być osoba, która posiada przynajmniej wykształcenie średnie techniczne i udokumentowaną praktykę w stacji obsługi pojazdów lub w zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów.

W 10 ze skontrolowanych starostw wydano decyzje o nadaniu uprawnień diagnostom bez przedłożenia przez nich zaświadczenia o zdaniu egzaminu kwalifikacyjnego przed komisją powołaną przez Dyrektora TDT. W ten nieprawidłowy sposób uprawnienia diagnosty nabyły 22 osoby.

- **W Starostwie Powiatowym w Płocku**, w okresie objętym kontrolą, Starosta wydał trzy decyzje w sprawie nadania diagnostom uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów.

Ustalono jednak, że w przypadku jednej z tych decyzji (z dnia 24 lutego 2006 r.) Starosta nadał uprawnienia diagnosty (Nr WPL/D/0031) osobie, która nie spełniała wymogów określonych w art. 84 ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym, w związku z treścią ust. 2a tego artykułu. Do wniosku o wydanie tej decyzji osoba ta nie przedstawiła zaświadczenia o zdaniu egzaminu kwalifikacyjnego przed komisją powołaną przez Dyrektora TDT, który to dokument zgodnie z § 11 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2004 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do diagnostów (Dz. U. Nr 246, poz. 2469) stanowi podstawę ubiegania się o wydanie uprawnienia do wykonywania badań technicznych pojazdów. Zamiast powyższego dokumentu, do wniosku dołączono zaświadczenia z dnia 31 grudnia 2003 r. o ukończeniu poszczególnych rodzajów szkoleń dla diagnostów oraz o zdaniu przez wnioskodawcę egzaminów w tym zakresie, przeprowadzonych przez podmiot prowadzący szkolenia na podstawie przepisów obowiązujących przed wejściem w życie ww. rozporządzenia.

W 7 starostwach nadano uprawnienia osobom bez zaświadczenia o ukończeniu wymaganego szkolenia (uprawnienia diagnosty uzyskało 15 osób). Nadawano też uprawnienia osobom bez praktyki zawodowej w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów. Wśród pozostałych uchybień można wskazać na brak odpowiedniego wykształcenia technicznego.

- **W Starostwie Powiatowym w Policach** na podstawie art. 84 ustawy Prawo o ruchu drogowym, w latach 2006 – 2008 (I kwartał) wydano 6 decyzji administracyjnych w sprawach nadania uprawnień diagnostów do wykonywania badań technicznych, z tego 5 decyzji dotyczyło wydania uprawnień, a 1 rozszerzenia posiadanych uprawnień.

Z ustaleń kontroli wynika, że ww. decyzje wydano z naruszeniem przepisów art. 84 ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym, który stanowi, że Starosta wydaje uprawnienie do wykonywania badań technicznych, jeżeli osoba ubiegająca się o jego wydanie posiada wymagane wykształcenie techniczne i praktykę, odbyła

⁶²Dz. U. Nr 246, poz. 2469

wymagane szkolenie oraz zdała z wynikiem pozytywnym egzamin kwalifikacyjny. W Starostwie brakowało dokumentów potwierdzających:

- zdanie egzaminu kwalifikacyjnego przez osobę ubiegającą się o uzyskanie uprawnień diagnosty - 4 decyzje (dot. diagnostów o nr ZPL/D/0017, ZPL/D/0030, ZPL/D/0031 oraz ZPL/D/010);
- praktykę zawodową w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów - 2 decyzje (ZPL/D/0017 i ZPL/D/0030);
- odbycie przez osobę wymaganego szkolenia - 2 decyzje (ZPL/D/0028 i ZPL/D/0019);
- posiadanie wymaganego wykształcenia technicznego - 1 decyzja (ZPL/D/0030).

Ponadto wydając 3 decyzje (nr ZPL/D/0017, ZPL/D/0030 i ZPL/D/0031) o udzieleniu uprawnień i 1 decyzję o ich rozszerzeniu (nr ZPL/D/0019) zmieniono diagnostom dotychczas posiadane numery uprawnień, co było niezgodne z postanowieniami załącznika nr 6 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 4.11.2004 r.⁶³

Z informacji uzyskanych w toku kontroli z jednostek Policji wynika, że w czasie przeprowadzonych od 1 maja do 31 czerwca 2008 r. kontroli pojazdów, z uwagi na usterki techniczne, zatrzymane zostały dowody rejestracyjne 3 pojazdów, które stosunkowo niedawno (od 6 do 36 dni) zostały dopuszczone do ruchu przez diagnostów zatrudnionych w SKP nadzorowanych przez starostę polickiego, tj. ZPL/04, ZPL/06/P oraz ZPL/08/P. Usterki zagrażające bezpieczeństwu ruchu wykryto głównie w układzie kierowniczym, zawieszeniu pojazdu. Stwierdzono też wycieki płynów eksploatacyjnych oraz niesprawne oświetlenie.

Dopuszczano do pracy w SKP diagnostów skazanych wyrokami sądowymi za popełnienie przestępstw związanych z nieprawidłowym przeprowadzeniem badań technicznych pojazdów samochodowych. W 6 starostwach zatrudniano do badania pojazdów pracowników, w stosunku do których sądy orzekały kary za poświadczanie nieprawdy w dowodach rejestracyjnych i przyjmowanie korzyści majątkowych, w tym kary polegające na okresowym zakazie zajmowania stanowiska diagnosty.

- **W Starostwie Powiatowym w Starachowicach** postępowanie w sprawie cofnięcia uprawnień diagnoście oraz właścicielowi stacji podstawowej w Starachowicach (nr TST/006/P), zatrudniającego tego diagnostę (w związku z wyrokiem Sądu Rejonowego w Starachowicach ww. diagnosta został skazany za przestępstwo z art. 271 § 1 kk), wszczęto dopiero po upływie 3 miesięcy od uzyskania informacji z sądu rejonowego. Spowodowało to, że ww. diagnosta skazany za poświadczenie nieprawdy, wykonywał przez ten okres badania techniczne pojazdów.
- **W Starostwie Powiatowym w Częstochowie** w okresie od 1 stycznia 2006 r. do 31 marca 2008 r. Starosta wydał uprawnienia 6 diagnostom. W toku kontroli ujawniono, że wydanie uprawnień nr SCZ/D/002 dla 1 diagnosty nastąpiło

⁶³Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2004 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do diagnostów (Dz. U. Nr 246, poz. 2469).

z naruszeniem przepisów prawa. Starosta w dniu 5 czerwca 2003 r. wydał dla ww. diagnosty decyzję orzekającą o cofnięciu uprawnień diagnosty z rygorem natychmiastowej wykonalności w związku z wyrokiem Sądu Rejonowego w Częstochowie z dnia 26 marca 2003 r., w którym orzeczono zakaz wykonywania zawodu diagnosty na okres 1 roku za poświadczenie nieprawdy w dowodzie rejestracyjnym. W dniu 26 marca 2008 r. diagnosta, któremu cofnięto uprawnienia wystąpił do Starosty z wnioskiem o „przywrócenie” uprawnień bez potwierdzenia, że odbył wymagane szkolenie oraz zdał z wynikiem pozytywnym egzamin kwalifikacyjny. Starosta w tym samym dniu wydał decyzję o nadaniu uprawnień diagnoście. Powyższe działania dokonane zostały niezgodnie z następującymi przepisami:

- a. przepisem art. 84 ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym, w myśl którego Starosta mógł wydać uprawnienie do wykonywania badań technicznych, jeżeli osoba ubiegająca się o jego wydanie odbyła wymagane szkolenie oraz zdała z wynikiem pozytywnym egzamin kwalifikacyjny,
- b. przepisem art. 84 ust. 4 cyt. ustawy, w myśl którego w przypadku cofnięcia diagnoście uprawnienia do wykonywania badań technicznych, ponowne uprawnienie nie może być wydane wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja o cofnięciu stała się ostateczna.

Nieprawidłowo rozszerzano diagnostom wcześniej nabyte uprawnienia. Diagnosty nie przedstawiali zaświadczeń potwierdzających zdanie egzaminów kwalifikacyjnych, odpowiadających uzupełnianym uprawnieniom. Ponadto w starostwach brakowało niektórych zaświadczeń o ukończeniu szkoleń i zdaniu egzaminów kwalifikacyjnych, potwierdzających - zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym- posiadane dotychczas przez diagnostów uprawnienia.

- **W Starostwie Powiatowym w Kwidzynie** w odniesieniu do dwóch decyzji w sprawie rozszerzenia uprawnień diagnostów, nie było kompletu zaświadczeń, potwierdzających odbycie szkoleń i zdanie egzaminów kwalifikacyjnych, co zgodnie przepisem art. 84 ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym było podstawą nabytych wcześniej uprawnień. Ponadto, jeden z diagnostów o uprawnieniach nr GKW/D/0004 nie posiadał wykształcenia technicznego, niezbędnego do zajmowania stanowiska. I tak:
 - w przypadku diagnosty o uprawnieniach nr GKW/D/0012 brakowało zaświadczeń dotyczących posiadania kwalifikacji do przeprowadzania badań technicznych określonych w pkt 5 wzoru decyzji będącego załącznikiem nr 6 do Rozporządzenia w sprawie diagnostów,
 - w przypadku diagnosty o uprawnieniach nr GKW/D/0004 brakowało wymaganych zaświadczeń, dotyczących posiadania kwalifikacji do przeprowadzania części badań technicznych pojazdów określonych w ww. pkt 5 ww. wzoru decyzji, a mianowicie: pojazdów nowego typu wyprodukowanych lub importowanych w ilości jednej sztuki rocznie oraz pojazdów, w których dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym.
- **W Starostwie Powiatowym w Augustowie** w latach 2006-2007 nadano uprawnienia 4 diagnostom i rozszerzono uprawnienia 1 diagnoście, mimo nieprzedłożenia przez nich dokumentów świadczących o ukończeniu przez nich wymaganego szkolenia. Ponadto jednemu z diagnostów nadano uprawnienia (12 czerwca 2006 r.), mimo że osoba ta legitymowała się wykształceniem

technika ekonomisty, zamiast wymaganego (co najmniej) średniego wykształcenia technicznego. Naczelnik Wydziału Komunikacji i Transportu uważała bowiem, że do nadania uprawnień wystarczy przedłożenie wyłącznie zaświadczenia o zdaniu egzaminu kwalifikacyjnego, mimo że zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym, starosta wydaje uprawnienia do badań technicznych pojazdów osobie, która nie tylko zdała ten egzamin, ale też posiada wykształcenie techniczne, praktykę i odbyła wymagane szkolenie. Diagnosta ten od 12 czerwca 2006 r. do 30 kwietnia 2008 r. wykonał 1.283 badań technicznych, pojazdów dopuszczając je do ruchu drogowego.

- **W Urzędzie Miejskim w Koninie** rozszerzono uprawnienia dwóm diagnostom, którzy nie spełniali wymogów określonych w art. 84 ust. 2 i 2a ustawy Prawo o ruchu drogowym, w brzmieniu znowelizowanym przez art. 22 pkt 3 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. Przepisy wprowadzające ustawę o swobodzie działalności gospodarczej. Ustalenia kontroli NIK wykazały, że diagnosty nie złożyli egzaminu kwalifikacyjnego przed komisją powołaną przez Dyrektora TDT, warunkującego rozszerzenie tych uprawnień.

Z informacji uzyskanych w toku kontroli z jednostek Policji wynika, że w czasie przeprowadzonych od 1 maja do 31 czerwca 2008 r. kontroli pojazdów, z uwagi na usterki techniczne, zatrzymane zostały dowody rejestracyjne 7 pojazdów, które stosunkowo niedawno (od 12 do 20 dni, w jednym przypadku tego samego dnia) zostały dopuszczone do ruchu przez diagnostów zatrudnionych w SKP nadzorowanych przez starostę konińskiego, tj. PN/007, PN/008, PN/02, PN/04, PN/1, PN/10/P oraz PN/11/P. Usterki zagrażające bezpieczeństwu ruchu wykryto głównie w układzie kierowniczym i układzie wydechowym. Niesprawne było też oświetlenie oraz zniszczone szyby. W jednym autobusie w niedozwolony sposób przerobiono miejsca do siedzenia (liczba miejsc była niezgodna z dowodem rejestracyjnym), pojazd miał też wycieki płynów eksploatacyjnych.

Nieprawidłowości stwierdzono także w zakresie cofania uprawnień diagnostom. Nie cofano uprawnień diagnostom, stosownie do dyspozycji art. 84 ust. 3 pkt 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym, pomimo posiadania przez urzędy informacji (uzyskanych zarówno ze źródeł zewnętrznych, jak i własnych kontroli) o nieprawidłowym przeprowadzaniu przez nich badań technicznych. Nieprawidłowości te polegały m.in. na poświadczaniu nieprawdy w dowodach rejestracyjnych pojazdów, np. poprzez dokonanie wpisu w dowodzie rejestracyjnym bez wykonania badania technicznego pojazdu.

Sprawców tego rodzaju zdarzeń traktowano pobłażliwie. Najczęściej postępowanie w tych sprawach sprowadzono do udzielenia diagnostom ostrzeżenia lub przesłania im pisma instruktażowego. Informowano, że w przypadku powtórzenia się nieprawidłowości może zostać wszczęte postępowanie administracyjne o cofnięcie uprawnień. Należy podkreślić, że zgodnie z art. 84 ust. 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym, zamiast pouczenia należało wszcząć postępowanie w sprawie cofnięcia uprawnień diagnostom do wykonywania badań technicznych pojazdów, jeżeli w wyniku przeprowadzonej kontroli stwierdzono, m.in. wydanie zaświadczenia albo wpisu do dowodu rejestracyjnego niezgodnie ze stanem faktycznym lub przepisami.

- **W Urzędzie Miasta Krakowa** nie zastosowano przewidzianej prawem procedury wobec dwóch diagnostów, którzy poświadczyli przeprowadzenie badania technicznego niezgodnie z zakresem uprawnień, tj. naruszony został art. 83 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy z 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym oraz dokonali wpisu do dowodu rejestracyjnego pojazdu, niezgodnie z przepisami (art. 81 ust. 4a ww. ustawy). Odpowiedzialni za powyższe naruszenia przepisów diagności zostali przez Dyrektora Wydziału jedynie ostrzeżeni, że w przypadku powtórzenia się nieprawidłowości mogą być im cofnięte uprawnienia.
- **W Starostwie Powiatowym w Miechowie** nie cofnięto uprawnień 2 diagnostom, pomimo nieprawidłowego przeprowadzenia przez nich badań technicznych. W SKP w Książu Wielkim i Miechowie odnotowano 3 przypadki wydania przez diagnostów zaświadczenia o wyniku badania technicznego pojazdów, pomimo braku numerów rejestracyjnych i dowodów rejestracyjnych. Dotyczyło to ciągnika rolniczego (kontrola SKP w Książu Wielkim - 27 listopada 2007 r.) oraz ciągnika rolniczego i samochodu osobowego (kontrola SKP w Miechowie z 11 grudnia 2007 r.). Diagnosty nie sprawdzili zgodności faktycznych danych z zapisami w dowodzie rejestracyjnym oraz prawidłowości oznaczeń i stanu tablic rejestracyjnych, do czego byli zobowiązani przepisem § 4 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie zakresu i sposobu prowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2003 r. Nr 227 poz. 2250 ze zm.). W przypadku wydania przez diagnostę zaświadczenia albo dokonania wpisu w dowodzie rejestracyjnym niezgodnie ze stanem faktycznym, ponosi on odpowiedzialność za przestępstwo wynikające z art. 271 kodeksu karnego, a wg art. 84 ust. 3 ww. ustawy Prawo o ruchu drogowym. Stwierdzenie popełnienia ww. czynu, zobowiązuje starostę do wszczęcia postępowania administracyjnego w sprawie cofnięcia uprawnień. Jednakże działania podjęte wobec obu diagnostów były pobłażliwe (potraktowano je jako uchybienia). W toku kontroli Starosta wyjaśniał, że dalsze uchybienia w pracy wskazanych SKP będą skutkować wszczęciem postępowania o cofnięcie uprawnień. Na uwagę zasługuje, że przy stwierdzeniu analogicznej nieprawidłowości przy wykonaniu badania technicznego ciągnika „Władimiriec” przez diagnostę nr TJE/D/0008 z SKP w Książu Wielkim oraz w wyniku poinformowania Starosty przez Naczelnika Wydziału Komunikacji, Transportu i Dróg, zostało wszczęte postępowanie.
Należy zauważyć, że nieprawidłowości w sprawowaniu nadzoru ułatwiały nierzetelne przeprowadzanie badań. Prokuratura Rejonowa w Miechowie zakończyła w zbadanym okresie 2 postępowania, z których jedno dotyczyło poświadczania nieprawdy przez diagnostę w SKP w Charsznicy. W tej sprawie został skierowany akt oskarżenia do Sądu Rejonowego w Miechowie. Do maja 2008 r. postępowanie sądowe nie zostało jeszcze zakończone.
- **W Starostwie Powiatowym w Oławie** w zbadanym okresie nie cofnięto uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów dla diagnostów zatrudnionych w SKP na terenie powiatu olawskiego, mimo iż zaistniały ku temu odpowiednie przesłanki. Starostwo uzyskało bowiem informacje z Urzędu Miejskiego we Wrocławiu, Transportowego Dozoru Technicznego Oddziału Terenowego we Wrocławiu i Departamentu Dróg i Transportu Drogowego w Warszawie o złej pracy nadzorowanych diagnostów. Informacje te

wskazywały na wydawanie przez diagnostów zaświadczeń albo dokonaniu wpisu do dowodu rejestracyjnego pojazdu, niezgodnie ze stanem faktycznym lub przepisami. Ponadto diagności m.in. błędnie potwierdzali parametry pojazdu dotyczące tzw. wartości administracyjnych (masy, nośności), wydawali pozytywne zaświadczenia z badań pojazdów ponadnormatywnych bez określenia dla nich wszystkich parametrów o ich przekroczeniu. W tych sprawach przeprowadzono tylko postępowania wyjaśniające. Prowadzono je w stosunku do 3 osób w 2006 r., 11 w 2007 r. i 9 w I kwartale 2008 r. Diagnosty zostali poinformowani o grożących im konsekwencjach służbowych z tytułu niewłaściwego wystawienia zaświadczeń z przeprowadzonych badań technicznych, tj. o cofnięciu uprawnień do wykonywania badań technicznych.

Pobłażliwe traktowanie diagnostów nierzetelnie wykonujących badania, sprzyjało powstawaniu nieprawidłowości polegających na dopuszczaniu do ruchu drogowego pojazdów znajdujących się w złym stanie technicznym. Z informacji uzyskanych w toku niniejszej kontroli z jednostek Policji wynika, że w czasie przeprowadzonych od 1 maja do 31 czerwca 2008 r. kontroli pojazdów, z uwagi na usterki techniczne zatrzymane zostały dowody rejestracyjne 5 pojazdów, które stosunkowo niedawno (od 7 do 42 dni) zostały dopuszczone do ruchu przez SKP nadzorowane przez starostę oławskiego, tj. DOA: 003P, 005, 007 (trzykrotnie, w tym dwukrotnie przez tego samego diagnostę). Usterki zagrażające bezpieczeństwu ruchu wykryto głównie w układzie hamulcowym, zawieszeniu i układzie kierowniczym pojazdów.

- **W Starostwie Powiatowym w Poznaniu** w toku kontroli SKP, przeprowadzonych przez pracowników Starostwa stwierdzone zostały nieprawidłowości, które dotyczyły prowadzenia badań technicznych pojazdów niezgodnie z obowiązującymi przepisami oraz wykonywania ich w zakresie, do którego diagnosta nie posiadał wymaganych uprawnień. Dyrektor i zastępca dyrektora Wydziału Komunikacji i Transportu (WKiT) nie podjęli w stosunku do tych osób działań określonych w art. 84 ust. 3 pkt 1 i 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Z informacji uzyskanych w toku kontroli z jednostek Policji wynika, że w czasie przeprowadzonych od 1 maja do 31 czerwca 2008 r. kontroli pojazdów, z uwagi na usterki techniczne zatrzymane zostały dowody rejestracyjne 3 pojazdów, które stosunkowo niedawno (od 10 do 27 dni) zostały dopuszczone do ruchu przez diagnostów z SKP nadzorowanych przez starostę poznańskiego, tj. POZ/008, POZ/050 i PZ/003/P. Usterki zagrażające bezpieczeństwu ruchu wykryto głównie w układzie hamulcowym. Niesprawne były też światła – drogowe i kierunkowskazów oraz zniszczone były szyby w stopniu uniemożliwiającym bezpieczną jazdę.

Ustalenia kontroli wskazują, że starostowie nie w każdym przypadku podejmowali działania, określone w art. 84 ust. 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym, odnośnie cofnięcia nadanych uprawnień diagnostom, skazanym prawomocnymi wyrokami sądów, w tym na karę okresowego zakazu wykonywania zawodu. Nie podejmowali bowiem kontroli w Stacjach Kontroli Pojazdów, w których zatrudnieni byli skazani diagności. Przepisy art. 84 ust. 3 stanowią, że starosta cofa diagnoście uprawnienia do wykonywania badań technicznych pojazdów, jeżeli w wyniku kontroli przeprowadzonej w ramach sprawowanego nadzoru stwierdzono:

- przeprowadzenie przez diagnostę badania technicznego niezgodnie z określonym zakresem i sposobem wykonania,
- wydanie przez diagnostę zaświadczenia albo dokonanie wpisu do dowodu rejestracyjnego pojazdu niezgodnie ze stanem faktycznym lub przepisami.

Ustawa nie nakłada na starostów obowiązku cofnięcia uprawnień diagnosty, gdy nieprawidłowości w zakresie wykonywania badań technicznych zostały ujawnione w innym trybie, niż kontrola, tj. na przykład przez policję, prokuraturę - nawet jeżeli w określonej sprawie zapadł wyrok skazujący. Należy jednak podkreślić, że powyższa sytuacja wskazuje na nieuzasadnione zróżnicowanie sankcji przewidzianych w przepisach prawa wobec nierzetelnych diagnostów, uzależnionych od tego, który organ i w jakim trybie stwierdził nieprawidłowości w wykonywaniu przez diagnostów badań technicznych pojazdów.

- **W Starostwie Powiatowym w Łosicach** nie podjęto działań określonych w art. 84 ust. 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym, odnośnie cofnięcia nadanych uprawnień diagnosty, pomimo otrzymania w sierpniu 2006 r. prawomocnego wyroku Sądu Rejonowego w Białej Podlaskiej z dnia 13 czerwca 2006 r., w którym Sąd ten skazał osobę, która miała takie uprawnienia nadane przez Starostę, na karę 1 roku pozbawienia wolności w zawieszeniu na dwa lata za poświadczenie nieprawdy (w okresie zatrudnienia w SKP w Białej Podlaskiej) polegające na dokonaniu wpisu, w dowodzie rejestracyjnym badania technicznego pojazdu w dniu 18 września 2004 r., podczas gdy w rzeczywistości badań tych nie dokonał. Diagnosta ten, na dzień zakończenia kontroli NIK, zatrudniony był na jednej ze stacji kontroli pojazdów w Łosicach.
- **W Starostwie Powiatowym w Płocku** w związku z ustaleniami kontroli NIK, Starosta wydał w dniu 10 czerwca 2008 r. decyzję o wykreśleniu z rejestru działalności regulowanej stacji kontroli pojazdów oraz wszczął w dniu 11 czerwca 2008 r. postępowanie administracyjne w sprawie cofnięcia uprawnień diagnosty, który był jednocześnie właścicielem tej stacji, w związku z wyrokiem Sądu Rejonowego w Płocku z dnia 1 czerwca 2007 r. odnoszącym się do poświadczenia nieprawdy o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. Jednakże w wyniku złożenia przez diagnostę odwołania od decyzji, Samorządowe Kolegium Odwoławcze w dniu 13 sierpnia 2008 r. uchylilo decyzję starosty płockiego dotyczącą cofnięcia uprawnień (która wydana została w związku z prawomocnym wyrokiem sądowym, w którym uznano diagnostę winnym popełnienia przestępstwa przeciwko wiarygodności dokumentów – wydanie zaświadczenia bez badania). W uzasadnieniu Kolegium wskazało, że odpowiedzialność zawodowa diagnosty musi zostać stwierdzona w wyniku przeprowadzonej kontroli, natomiast prawomocne orzeczenie sądu nie może stanowić podstawy do cofnięcia uprawnień.

Wskutek tolerowania nieuczciwych diagnostów starostowie umożliwiali wykonywanie badań technicznych osobom skazanym za przestępstwa poświadczenia nieprawdy lub przyjmowania korzyści majątkowych za dopuszczenie do ruchu niesprawnych technicznie pojazdów.

- *W Starostwie Powiatowym w Pucku diagnosta, któremu nie cofnięto uprawnień, pomimo wyroku skazującego z dnia 19 lipca 2006 r., nadal wykonywał badania techniczne. W latach 2006-2007 wykonał ich łącznie 6.385.*
- *Prezydent Miasta Elbląga cofnął uprawnienia diagnoście dopiero wskutek ustaleń kontroli przeprowadzonej w dniu 31.01.2006 r. w SKP NE 05. Zatrudniony w tej stacji diagnosta od dnia 24.11.2005 r. do dnia 09.01.2006 r. wykonywał badania techniczne, pomimo że wyrokiem Sądu Rejonowego w Elblągu z dnia 15.09.2005 r. orzeczono wobec niego zakaz zajmowania stanowiska diagnosty przeprowadzającego badania techniczne pojazdów mechanicznych na okres dwóch lat. Wyrok uprawomocnił się 24.11.2005 r.*
- *W Urzędzie Miasta Zamość stwierdzono, że Sąd Rejonowy w Zamościu, w dniu 31.07.2007 r. (wyrok uprawomocnił się 08.08.2007 r.) w związku z poświadczeniem nieprawdy skazał diagnostę na karę pozbawienia wolności z warunkowym zawieszeniem wykonania kary tytułem próby, karę grzywny oraz orzekł wobec oskarżonego zakaz wykonywania zawodu diagnosty na okres 1 roku. Kontrola doraźna przeprowadzona w tej stacji (w czasie kontroli NIK) wykazała, że diagnosta ten pomimo wyroku Sądu, w okresie od 13.08.2007 r. do 12.09.2007 r. wykonał 97 badań technicznych pojazdów. Stacja dopiero po otrzymaniu z sądu (07.09.2007 r.) tego wyroku zatrudniła skazanego na innym stanowisku nie związanym z przeprowadzaniem badań diagnostycznych.*

3.2.4. Rejestr przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów

W 23 starostwach (spośród 52 skontrolowanych) nieprawidłowo wykonywano zadania określone w art. 83 a ustawy Prawo o ruchu drogowym, dotyczące rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP oraz rozpatrywania wniosków o wpis do tego rejestru. Rejestry przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów (dalej „rejestr”) zakładano i prowadzono z naruszeniem zasad legalności i rzetelności. Odnotowano również skrajny przypadek, polegający na tym, że rejestr nie został w ogóle utworzony (Łosice).

Dokonywano wpisów do rejestru działalności regulowanej przedsiębiorców prowadzących SKP, mimo że nie zostały spełnione wszystkie warunki określone w art. 83 a ust. 3 – 5 ww. ustawy Prawo o ruchu drogowym. Wnioski przedsiębiorców o dokonanie wpisu nie zawierały wszystkich wymaganych danych. Od części przedsiębiorców nie egzekwowano złożenia właściwych wniosków o wpis do rejestru. Wnioski sporządzone były bowiem według wzoru określonego w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Ministra Obrony Narodowej z dnia 24 stycznia 2005 r. w sprawie badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. Nr 25, poz. 211), zamiast według wzoru określonego w załączniku Nr 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 października 2004 r. w sprawie wzorów dokumentów wymaganych dla wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów (Dz. U. Nr 223, poz. 2264).

- *W Urzędzie Miasta Siedlce negatywnie oceniono wykonywanie przez Prezydenta Miasta zadań określonych w art. 83a ustawy Prawo o ruchu drogowym, dotyczących prowadzenia rejestru przedsiębiorców zarządzających SKP oraz rozpatrywania wniosków o wpis do tego rejestru, z uwagi na nielegalność i nierzetelność podejmowanych w tym zakresie działań. W zbadanym okresie rozpatrzono w Urzędzie jeden wniosek o wpis do ww. rejestru, z dnia 25 października 2006 r., złożony przez Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej „RM-MEDITRANS”, Stację Pogotowia Ratunkowego i Transportu Sanitarnego w Siedlcach. Ustalono, że Prezydent Miasta dokonał w dniu 2 listopada 2006 r. wpisu tej działalności do rejestru w zakresie prowadzenia podstawowej stacji kontroli pojazdów z uprawnieniami do wykonywania niektórych dodatkowych badań technicznych (oznaczonych symbolami: c) i f), zastrzeżonych dla okręgowych stacji kontroli pojazdów, pomimo że podmiot ten nie spełniał w tym zakresie wymogów określonych w art. 83 ust. 1 lit. b ustawy Prawo o ruchu drogowym.*

Stwierdzono również, że od SPZOZ nie wyegzekwowano złożenia właściwego wniosku o wpis do rejestru. Wniosek tego podmiotu sporządzony został bowiem według wzoru określonego w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Ministra Obrony Narodowej z dnia 24 stycznia 2005 r. w sprawie badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. Nr 25, poz. 211), zamiast według wzoru określonego w załączniku Nr 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 października 2004 r. w sprawie wzorów dokumentów wymaganych dla wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów (Dz. U. Nr 223, poz. 2264).

Należy dodać, że SPZOZ nie dysponował ważnym poświadczeniem TDT wymaganym na podstawie art. 83 ust. 3 pkt 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Do wniosku o wpis do rejestru dołączył poświadczenie TDT wydane w dniu 3 października 2006 r. dla innego podmiotu, który wcześniej prowadził przedmiotową stację. Bez poświadczenia TDT wydanego dla SPZOZ, SKP prowadzona przez tę jednostkę wykonała w okresie od daty wpisu do rejestru do dnia 19 kwietnia 2008 r., 1962 badania techniczne pojazdów, za które pobrano opłaty na łączną kwotę 256.526 zł. W dodatkowych wyjaśnieniach z dnia 25 lipca 2008 r. Prezydent Miasta poinformował, że po przeprowadzonej w dniu 12 czerwca 2008 r. kontroli w SKP Nr WS/04, zobowiązano jej właściciela, tj. SPZOZ „RM-MEDITRANS”, do wyjaśnienia sprawy Poświadczenia TDT. W związku z ww. zaleceniem jednostka ta skierowała pismo do Ministra Infrastruktury, za pośrednictwem TDT, w sprawie możliwości przepisania na nią ww. decyzji TDT (poświadczenia) z dnia 3 października 2006 r.

Dokonując wpisu SPZOZ do rejestru, Prezydent Miasta nie wykreślił z niego przedsiębiorcy, który wcześniej prowadził SKP Nr WS/04/P, pomimo pisma tego podmiotu z dnia 4 listopada 2006 r., w którym poinformowano o zamknięciu tej stacji. Skutkiem powyższego w rejestrze figurowały dwa podmioty prowadzące tę samą stację. Dopiero w trakcie kontroli NIK, w związku z jej ustaleniami, wykreślono z rejestru ten podmiot.

Nieprawidłowości w prowadzeniu rejestru polegały także na tym, że przedsiębiorcy nie składali wymaganych prawem oświadczeń⁶⁴ w dniu dokonania wpisu lub złożone oświadczenie nie spełniało wymogów formalnych.

Odnotowano przypadki wpisywania do rejestru przedsiębiorców, pomimo niezyskania przez nich (wymaganego na podstawie art. 83 ust. 3 pkt 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym) *Poświadczenia* TDT o spełnieniu warunków do wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów. Sytuacje takie najczęściej miały miejsce w przypadkach zmian właścicielskich, ponieważ nowych przedsiębiorców rejestrowano na podstawie *Poświadczeń* uzyskanych wcześniej przez poprzednich właścicieli. Nowi przedsiębiorcy do wniosku o wpis do rejestru dołączali *Poświadczenie* TDT wydane dla innego podmiotu, który wcześniej prowadził stację. W konsekwencji tego stanu nowe stacje prowadziły badania techniczne pojazdów, korzystając z poświadczeń (certyfikatów) poprzedników. Jednakże tego rodzaju wpisy do rejestru działalności regulowanej, wprowadzone na podstawie *Poświadczenia* wydanego przez TDT dla poprzedników, dokonane zostały z naruszeniem prawa. Wydana bowiem decyzja administracyjna na podstawie art. 104 kpa, zawierająca elementy określone w art. 107 kpa jest aktem administracyjnym skierowanym do konkretnego przedsiębiorcy, który jest uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej m.in. na podstawie rozstrzygnięcia zawartego w tej decyzji.

- *W Starostwie Powiatowym w Bełchatowie wpisano jedną ze stacji (Nr 14) do Rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP - na podstawie certyfikatu wydanego na rzecz firmy, która uprzednio prowadziła tę stację. Nowa firma, przejmująca ww. stację nie uzyskała poświadczenia TDT, lecz skorzystała z certyfikatu poprzednika. Stacja prowadziła więc badania techniczne pojazdów, mimo że poświadczenie TDT nie było wydane dla przedsiębiorcy, będącego nowym właścicielem stacji. Przedsiębiorca, który nabył SKP w drodze czynności cywilnoprawnej, nie uzyskał decyzji o poświadczeniu zgodności na swoje nazwisko, bądź firmę. W rezultacie wpis do rejestru działalności regulowanej, dokonany na podstawie poświadczenia zgodności wydanego dla poprzednika, wprowadzony został z naruszeniem prawa.*

Do Rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów wpisywano błędnie jednostki nie będące przedsiębiorcami, np. warsztaty szkolne, jednostki Policji, Straży Pożarnej. Jednostki te w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej ww. przepisów nie są przedsiębiorcami. Ustawowy wymóg prowadzenia SKP przez przedsiębiorców obowiązuje od 1 stycznia 2002 r., kiedy to weszła

⁶⁴Przedsiębiorca składa oświadczenie o treści określonej w art. 83a ust. 4 i 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym, oświadcza m. in., że zna i spełnia warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia SKP, określone w ustawie Prawo o ruchu drogowym.

w życie ustawa z dnia 1 września 2001 r. o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym⁶⁵.

Do rejestru działalności regulowanej wpisywano przedsiębiorców z urzędu, co było niezgodne z przepisem art. 73 ust. 3 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. *Przepisy wprowadzające ustawę o swobodzie działalności gospodarczej*). Podstawą takich wpisów były zezwolenia udzielone przedsiębiorcy na wykonywanie badań technicznych pojazdów. Ustalenia kontroli NIK wykazały, że zezwolenia te wydany jednak na podstawie nieważnych (utraciły ważność w dniu 31 czerwca 2002 r.) opinii Instytutu Transportu Samochodowego o spełnianiu wymagań techniczno-organizacyjnych, określonych w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 7 września 1999 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji kontroli pojazdów.

- *W Starostwie Powiatowy w Rawiczu wpisano przedsiębiorcę z urzędu do rejestru działalności regulowanej, co było niezgodne z przepisem art. 73 ust. 3 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. Przepisy wprowadzające ustawę o swobodzie działalności gospodarczej. Podstawą tego wpisu było zezwolenie z dnia 31 grudnia 2002 r. udzielone przedsiębiorcy na wykonywanie badań technicznych pojazdów. Zezwolenie to wydane zostało jednak na podstawie nieważnej (utraciła ważność w dniu 31 czerwca 2002 r.) opinii Instytutu Transportu Samochodowego o spełnianiu wymagań techniczno-organizacyjnych, określonych w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 7 września 1999 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji kontroli pojazdów. Stosownie do postanowień określonych w art. 73 ust. 6 ww. ustawy. Starosta, jako organ prowadzący rejestr działalności regulowanej, miał obowiązek wezwać przedsiębiorcę do uzupełnienia danych objętych zakresem wpisu.*

Nieprawidłowości dot. wykonywania zadań związanych z wpisem przedsiębiorców do rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP polegały również na tym, że:

- wpisywano w rejestrze nieprzewidziane dla SKP w rozporządzeniu z 16 grudnia 2003 r. symbole rodzaju badań, np. „b”,
- nie ujmowano w rejestrze pełnego zakresu badań technicznych, do których upoważnione zostały SKP,
- w rejestrach dane dotyczące zakresów badań technicznych SKP nie odpowiadały zakresom badań określonym w decyzjach Dyrektora TDT, poświadczających posiadanie przez SKP odpowiedniego wyposażenia i warunków lokalowych,
- wykazane w rejestrze informacje o stanie zatrudnienia diagnostów nie odpowiadały danym w tym zakresie, stwierdzonym w wyniku kontroli,
- wpisy w rejestrze nie zawierały danych wymaganych przepisem art. 83a ust. 6 ustawy Prawo o ruchu drogowym: brakowało numerów uprawnień diagnostów, numeru NIP przedsiębiorcy, adresu SKP oraz numeru w rejestrze przedsiębiorców lub w ewidencji działalności gospodarczej,

⁶⁵Dz. U. Nr 129, poz. 1444.

- wpisem do rejestru SKP obejmowano stacje, w których zatrudnieni diagnostyci posiadali mniejszy zakres uprawnień, niż uprawnienia SKP zatrudniającej tych diagnostów,
 - numery uprawnień diagnostów wykazane w rejestrze nie odpowiadały numerom zawartym w decyzjach starostów o nadaniu im uprawnień,
 - prowadzony rejestr działalności regulowanej nie zawierał wszystkich danych określonych w art. 83a ust. 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym, tj. stosownych zapisów w pozycji „zakres badań” - symboli określających rodzaje pojazdów oraz symboli określających rodzaj badania, do których jest uprawniona,
 - wykazane w rejestrze informacje o stanie zatrudnienia diagnostów nie odpowiadały danym, stwierdzonym w wyniku ich kontroli,
 - wpisy w rejestrze nie zawierały danych wymaganych przepisem art. 83a ust. 6 ustawy Prawo o ruchu drogowym: brakowało numerów uprawnień diagnostów, numeru NIP przedsiębiorcy, adresu SKP oraz numeru w rejestrze przedsiębiorców lub w ewidencji działalności gospodarczej,
 - wbrew przepisom wpisywano w rejestrze dla podstawowych stacji kontroli pojazdów, uprawnienia do wykonywania niektórych dodatkowych badań technicznych (oznaczonych symbolami: c i f), zastrzeżonych dla okręgowych stacji kontroli pojazdów.
- *W Starostwie Powiatowym w Giżycku stwierdzono, iż zakres badań określony w rejestrze dla jednej ze stacji (na 7 działających) był inny od wskazanego w decyzji Dyrektora TDT, gdyż uwzględniał przeprowadzanie badań „a” i „f”, do których nie była ona uprawniona. Niezgodność ta została wyeliminowana w trakcie kontroli NIK, poprzez korektę wpisu w rejestrze oraz wydanie nowego zaświadczenia przedsiębiorcy prowadzącemu tę stację.*
 - *W Starostwie Powiatowym w Poznaniu nierzetelnie wpisywano niektóre dane do rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP. Ustalono, że przy trzech wpisach w tym rejestrze (spośród ogółem 44) dane dotyczące zakresów badań technicznych SKP nie odpowiadały zakresom badań określonym w decyzjach Dyrektora TDT, poświadczających posiadanie przez SKP odpowiedniego wyposażenia i warunków lokalowych. W kolejnych trzech wpisach zakresy badań wykazane w rejestrze nie były zgodne z wydanymi przedsiębiorcom zaświadczeniami, potwierdzającymi te wpisy. Wykazane w rejestrze informacje o stanie zatrudnienia diagnostów w 7 SKP nie odpowiadały danym w tym zakresie, stwierdzonym w wyniku ich kontroli. Wpisy w rejestrze, dotyczące 11 SKP, nie zawierały danych wymaganych przepisem art. 83a ust. 6 ustawy Prawo o ruchu drogowym: w sześciu przypadkach brakowało numerów uprawnień diagnostów, w trzech – numeru NIP, w dwóch – adresu SKP i w jednym – numeru w rejestrze przedsiębiorców lub w ewidencji działalności gospodarczej.*

Stwierdzono także uchybienia formalne w prowadzeniu rejestru przedsiębiorców i ewidencji diagnostów. Polegały one na braku podpisów lub nieczytelnym podpisie osoby wprowadzającej korekty w rejestrze, niezachowaniu kolejności wpisów danych osobowych diagnostów, nanoszenie aktualizacji bez podania daty zmiany. Rozbieżne były nazwy SKP wpisane do rejestru, podane we wniosku i wymienione w zaświadczeniu wydanym

przedsiębiorcy. W rezultacie używane były przez przedsiębiorców inne nazwy SKP niż wymienione w rejestrze.

- *W Starostwie Powiatowym w Piasecznie stwierdzono uchybienia w prowadzeniu rejestru przedsiębiorców. Polegały one na braku podpisów lub nieczytelnym podpisie osoby wprowadzającej korekty w rejestrze, niezachowaniu porządku w kolejności wpisów danych osobowych diagnostów, nanoszenie aktualizacji bez podania daty zmiany. Istotnym uchybieniem było nieusunięcie rozbieżności między nazwą SKP wpisaną do rejestru a nazwą firmy podaną we wniosku, a następnie w udzielonej 7 kwietnia 2008r zgodzie Starostwa. Wskutek tego używana był przez przedsiębiorcę inna nazwa SKP niż wpisana do rejestru. Błędami obarczona była również korespondencja prowadzona w sprawie rejestru m.in. z Policją i przedsiębiorcami (np. niewłaściwe podane imię diagnosty, niewłaściwa data wydania uprawnień diagnoście, nadanie w piśmie niewłaściwej daty jego sporządzenia).*

Nie zawsze została pobrana opłata skarbową od przedsiębiorcy za dokonanie wpisu, co stanowiło naruszenie art. 64 ust. 2 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej lub opłata została uiszczona przez przedsiębiorców dopiero po złożeniu wniosku o dokonanie ww. wpisu. Stanowiło to naruszenie przepisów art. 6 ust. 1 pkt 1 i ust. 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej⁶⁶, obligujących do uiszczenia opłaty skarbowej z chwilą złożenia wniosku. Niektóre opłaty zostały wyegzekwowane od przedsiębiorców dopiero w związku z wynikami kontroli NIK.

- *W Starostwie Powiatowym w Płocku w zbadanym okresie dokonano z naruszeniem prawa wpisu do rejestru przedsiębiorcy prowadzącego SKP Nr WPL/016/P. Stwierdzone w tym zakresie nieprawidłowości dotyczyły niedotrzymania przez Starostę 7 dniowego terminu przewidzianego na załatwienie tego rodzaju sprawy, określonego w art. 67 ust. 1 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej, ponieważ wpisu dokonano po 10 dniach od daty wpływu stosownego wniosku. Za dokonanie wpisu od przedsiębiorcy nie została pobrana opłata skarbową (w wysokości 400 zł), co stanowiło naruszenie art. 64 ust. 2 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej. Wniesienie tej opłaty wyegzekwowano od przedsiębiorcy dopiero w trakcie kontroli NIK, w związku z jej ustaleniami.*

Starostwa nie aktualizowały Rejestru działalności regulowanej. Nie podejmowano decyzji o wykreśleniu z rejestru stacji, pomimo zawiadomienia Urzędu o zakończeniu jej działalności. Postępowanie takie było niezgodne z art. 66 ust. 2-5 ustawy z 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej⁶⁷. Urzędy nie egzekwowały także zwrotu pieczętek od stacji oraz pieczętek identyfikacyjnych i imiennych zatrudnionych w nich diagnostów. Obowiązek taki wynikał z § 19 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 16 grudnia 2003 r. w sprawie zakresu i sposobu prowadzenia badań technicznych

⁶⁶Dz. U. z 2006 r. Nr 225, poz. 1635 ze zm.

⁶⁷j.t. Dz. U. z 2007 r. Nr 155, poz. 1095 ze zm.

pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach⁶⁸. Nie dokonywano również aktualizacji danych dotyczących zakresu badań technicznych wykonywanych przez stacje. W rejestrze przedsiębiorców zakres ten był szerszy, niż by to wynikało z poświadczenia Transportowego Dozoru Technicznego (TDT). Ponadto dane, dotyczące składu osobowego zatrudnionych w stacjach diagnostów, wykazane w rejestrze odbiegały od stanu faktycznego.

- *W Urzędzie Miasta Zamość stwierdzono, że od 2004 r. Urząd nie aktualizował rejestru działalności regulowanej. Dotyczyło to danych dziewięciu przedsiębiorców prowadzących dziesięć SKP. Nie podjęto decyzji o wykreśleniu z rejestru stacji „Energozam” z siedzibą przy ul. Namysłowskiego 4, pomimo zawiadomienia Urzędu o zakończeniu jej działalności z dniem 31.10.2006 r. Postępowanie takie było niezgodne z art. 66 ust. 2-5 ustawy z 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej. Urząd nie wyegzekwował zwrotu pieczętek od tej stacji oraz pieczętek identyfikacyjnych i imiennych zatrudnionych w niej diagnostów. Obowiązek taki wynikał z § 19 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 16 grudnia 2003 r. w sprawie zakresu i sposobu prowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach⁶⁹. Nie dokonano aktualizacji dotyczącej zakresu badań technicznych wykonywanych przez stacje „Autonaprawa”. W rejestrze przedsiębiorstw zakres ten określono symbolem ABCCDTE/cdef, natomiast w poświadczeniu Transportowego Dozoru Technicznego (TDT) z 2006 r. - BCCDTE/cdef. Ponadto, w 7 stacjach dane, dotyczące składu osobowego zatrudnionych w nich diagnostów, wykazane w rejestrze, odbiegały od składu udokumentowanego w protokołach z ich kontroli.*

3.2.5. Przygotowanie starostw do sprawowania nadzoru nad SKP

Starostwa nie były przygotowane kadrowo i organizacyjnie do pełnienia nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów w zakresie określonym w przepisach ustawy Prawo o ruchu drogowym (art. 83 b). W konsekwencji tego stanu w 49 skontrolowanych starostw wystąpiły nieprawidłowości w zakresie sprawowania nadzoru nad stacjami.

Pracownicy, na których nałożono obowiązki z zakresu sprawowania nadzoru i wykonywania kontroli, nie byli do tego przygotowani merytorycznie. Nie mieli odpowiedniego wykształcenia technicznego o specjalności samochodowej i praktyki zawodowej w sprawach wykonywania badań technicznych pojazdów. Kontrolą SKP zajmowali się na ogół pracownicy o wykształceniu niezwiązanym z transportem, takim m.in. jak nauki polityczne, rolnictwo, wychowanie fizyczne, rybactwo, melioracja wodna. Tę złą sytuację pogarszał fakt, że pracownicy starostw nie odbywali w niezbędnym zakresie szkoleń specjalistycznych dotyczących nadzorowanych zagadnień, w tym zwłaszcza dot. przeprowadzania kontroli w SKP. Skutkiem tego stanu, było

⁶⁸Dz. U. Nr 227, poz. 2250 ze zm.

⁶⁹Dz. U. Nr 227, poz. 2250 ze zm.

m.in. powierzchowne przeprowadzanie kontroli, niepodejmowanie kontroli zagadnień specjalistycznych, a głównie prawidłowości przeprowadzania przez diagnostów badań technicznych pojazdów.

- **W Starostwie Powiatowym w Częstochowie** pracownicy wykonujący kontrole SKP nie mieli praktyki z zakresu badań technicznych pojazdów. Wszystkie kontrole w SKP przeprowadził główny specjalista z Wydziału Komunikacji (ogółem 28 kontroli, w tym 22 samodzielnie) z tytułem magistra inżyniera rybactwa śródlądowego. Pracownik ten co prawda uzupełnił swoje wykształcenie, ale w dziedzinach niezwiązanych z funkcjonowaniem SKP, tj. ukończył Studium Podyplomowe w zakresie prawa wynalazczego i patentowego. W 2 kontrolach przeprowadzonych przez tego pracownika uczestniczyła druga osoba, która z kolei legitymowała się wykształceniem wyższym z tytułem magistra inżyniera w zakresie zaopatrzenia w wodę, unieszkodliwiania ścieków i odpadów.
- **W Starostwie Powiatowym w Poznaniu** żaden z pracowników Wydziału Komunikacji nie posiadał wykształcenia technicznego. Większość z nich przeszła jedynie jednorazowe szkolenie wewnętrzne przeprowadzone przez kierownika Referatu ds. Działalności Gospodarczej. Wykształcenie tych osób to mgr towaroznawstwa, mgr kulturoznawstwa, dwóch magistrów politologii, dwóch magistrów administracji oraz licencjat z zarządzania i marketingu.
- **W Starostwie Powiatowym w Ślubicach** kontrole SKP nie obejmowały swym zakresem prawidłowości przeprowadzania badań technicznych pojazdów. Pracownicy Wydziału Komunikacji i Dróg nie posiadali żadnego doświadczenia w tym zakresie i jak sami wyjaśniali: „... odpowiednich kwalifikacji, by dokonywać oceny, czy ewentualne badania techniczne, wykonywane przez diagnostów, są prawidłowo wykonywane”.

Niedostatecznie określono zadania dla pracowników wykonujących zadania z zakresu nadzoru nad SKP. Przejawiało się to m.in. w niedostosowaniu i niezaktualizowaniu ich zakresów czynności do aktualnie obowiązujących przepisów prawnych oraz regulaminów organizacyjnych starostw. W zakresach czynności odpowiednich pracowników bywały pominięte zadania dotyczące sprawowania nadzoru nad SKP. Pracownicy - bez nałożenia tych zadań - zajmowali się wydawaniem i cofaniem uprawnień diagnostom, gromadzeniem dokumentacji SKP i diagnostów, przygotowywaniem decyzji administracyjnych i przeprowadzaniem kontroli SKP. Utrudniało to egzekwowanie prawidłowego ich wykonywania. W skrajnych przypadkach dochodziło nawet do takich sytuacji, że na żadną z jednostek organizacyjnych w starostwie nie nałożono zadań dotyczących przeprowadzania kontroli SKP. Należy podkreślić, że obowiązek przeprowadzania tego rodzaju kontroli i ich częstotliwość ustalały przepisy art. 57 i art. 70 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej oraz przepisy art. 83b ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym.

- **W Starostwie Powiatowym w Policach** nałożone regulaminami organizacyjnymi Starostwa (obowiązującymi w latach 2004 – 2008) na Wydział Komunikacji zadanie - wydawanie zezwoleń na prowadzenie Stacji Kontroli Pojazdów - było niezgodne z obowiązującymi od 21.08.2004 r. przepisami: z

art. 64 - 67 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej oraz art. 83a ustawy Prawo o ruchu drogowym. Zadania, nałożone na Wydział Komunikacji, nie obejmowały przeprowadzania kontroli SKP. Obowiązek przeprowadzania przez Starostę i częstotliwość takich kontroli wynikały z przepisów art. 57 i art. 70 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej oraz art. 83b ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Zakresy czynności 3 (z 4) pracowników Wydziału Komunikacji, którzy w badanym okresie prowadzili sprawy z zakresu wykonywania nadzoru nad SKP, nie obejmowały zadań i obowiązków w zakresie nadzoru i kontroli SKP oraz wydawania i cofania uprawnień diagnostom. W latach 2006 – 2008 (do czasu zakończenia kontroli NIK) w Starostwie nie było ustanowionych procedur określających sposób postępowania w sprawach: wpisu i prowadzenia rejestru, nadawania uprawnień diagnostom oraz wykonywania czynności kontrolnych w SKP.

W powyższym okresie Starosta nie przeprowadzał kontroli Wydziału Komunikacji w zakresie sprawowania nadzoru nad prawidłowym wykonywaniem przez SKP badań technicznych pojazdów, wydawania uprawnień diagnostom, rozpatrywania wniosków przedsiębiorców o dokonanie wpisu do rejestru. System kontroli wewnętrznej ustalony regulaminami organizacyjnymi Starostwa, nie funkcjonował. Powołane od 31.03.2006 r. uchwałami Rady Powiatu komórki kontroli wewnętrznej, Starostwa (Biuro Audytu i Kontroli od 3.03 2006 r. do 1.01.2008 r. oraz Biuro Kontroli Wewnętrznej od 1.01.2008 r.) nie podjęły dotychczas realizacji zadań regulaminowych – z powodu braku obsady kadrowej.

- **W Starostwie Powiatowym w Drawsku Pomorskim** w regulaminie organizacyjnym nie było zapisu dotyczącego prowadzenia rejestru działalności regulowanej – przedsiębiorców wykonujących działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia SKP. Wymienione sprawy nie zostały także powierzone w zakresach obowiązków pracownikom prowadzącym rejestr.
- **W Urzędzie Miasta Łomża** dopiero w toku kontroli NIK 2 pracownikom w zakresach czynności formalnie przypisano obowiązek wykonywania zadań dotyczących nadzoru nad SKP, w tym 1 z pracowników, który te zadania wykonywał od 1999 r.

Nie zostały ustanowione i nie funkcjonowały procedury określające sposób postępowania pracowników w zakresie dokonywania wpisu do rejestru i jego prowadzenia, nadawania uprawnień diagnostom oraz wykonywania czynności kontrolnych w SKP, a także zasad wydawania zatrzymanych dowodów rejestracyjnych pojazdów.

Brak takich procedur oraz nieskuteczna kontrola wewnętrzna przyczyniały się do powstania nieprawidłowości w zakresie wykonywania kontroli SKP i nadawania uprawnień diagnostom. Również system zarządzania jakością wg normy ISO 9001 nie zawierał procedur postępowania w zakresie: prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP, nadawania diagnostom uprawnień do wykonywania badań technicznych.

- **W Starostwie Powiatowym w Rawiczu** nie było procedur określających sposób wydawania zatrzymanych dowodów rejestracyjnych pojazdów. Skutkiem tego stanu było m. in. wydanie dowodu rejestracyjnego (zatrzymanego wcześniej z powodu złego stanu technicznego pojazdu) na podstawie

zaświadczenia niespełniającego wymogów określonych w § 12 ust. 7 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzoru dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz w załączniku nr 8 do tego rozporządzenia. Na zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu, potwierdzającym spełnianie przez badany pojazd wymogów technicznych, brakowało pieczętki SKP, pieczętki identyfikacyjnej i imiennej oraz podpisu diagnosty, który przeprowadził badanie techniczne pojazdu. Dokumentacja prowadzona w Wydziale Komunikacji i Dróg nie pozwoliła na ustalenie, który z pracowników Wydziału wydał dowód rejestracyjny w oparciu o wadliwe zaświadczenie, co świadczy o niestosowaniu się pracowników Wydziału do postanowień art. 72 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego, zgodnie z którym czynności organu administracji publicznej, mające znaczenie dla sprawy lub toku postępowania, utrwała się w aktach w formie adnotacji podpisanej przez pracownika, dokonującego tych czynności.

- **W Urzędzie Miejskim w Koninie** - wprowadzony w dniu 14 listopada 2001 r. system zarządzania jakością wg normy ISO 9001 nie zawierał procedur postępowania w zakresie: prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP, nadawania diagnostom uprawnień do wykonywania badań technicznych oraz wykonywania i dokumentowania czynności kontrolnych w SKP.
- **W Starostwie Powiatowym w Miechowie** - Zespół Kontroli Wewnętrznej nie planował, jak również nie przeprowadził żadnej kontroli pod względem rzetelności wykonywania zadań przez pracowników Wydziału Komunikacji Dróg (WKTiD). Nieprawidłowo określono zadania dla pracowników WKTiD wykonujących zadania z zakresu nadzoru nad SKP, co przejawiało się m.in. w niedostosowaniu i niezaktualizowaniu ich zakresów czynności do aktualnie obowiązujących przepisów prawnych oraz Regulaminu Organizacyjnego Starostwa. W zakresach czynności na żadnego z pracowników nie nałożono zadań dotyczących kontroli SKP. Nie określono także zadań dla pracownika, który gromadził dokumentację SKP i diagnostów oraz przygotowywał decyzje administracyjne.
- **W Starostwie Powiatowym w Wołominie** do końca października 2007 r. w Wydziale Komunikacji nie było opracowanych procedur określających zasady sprawowania nadzoru nad SKP, jak i przeprowadzania ich kontroli. Pierwszy tego rodzaju dokument pod nazwą „Kontrola SKP”, w którym opisano czynności, jakie powinien podjąć kontrolujący w ramach kontroli stacji, opracowany został w tym Wydziale dopiero w listopadzie 2007 r. Brakowało dokumentacji świadczącej o wykonywaniu nadzoru nad realizacją przedmiotowych zadań przez Wydział Komunikacji przez osoby, którym powierzono te zadania (Sekretarz Powiatu, a następnie od 27 lutego 2007 r. Członek Zarządu Powiatu), jak również dokumentacji zawierającej oceny systemu kontroli wewnętrznej w tym Wydziale. Brakowało wewnętrznych regulacji dotyczących przechowywania i zabezpieczania dokumentacji odnośnie nadzoru na SKP, ich kontroli, wydawania uprawnień dla diagnostów oraz dokonywania wpisów do rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP.

Pomimo że starostwa nie były przygotowane i nie radziły sobie ze sprawowaniem nadzoru nad SKP, w znikomym stopniu korzystały one z -

przewidzianej art. 83b ust. 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym - możliwości powierzenia przeprowadzania czynności kontrolnych w stacjach diagnostycznych Transportowemu Dozorowi Technicznemu. Z możliwości takich nie skorzystały starostwa o stosunkowo dużej liczbie nieprawidłowości ujawnionych w toku kontroli.

Nie zlecano kontroli TDT, mimo że w ocenie Ministerstwa Transportu, przesłanej starostom i prezydentom miast w piśmie z dnia 19 października 2007 r., powierzenie Dyrektorowi TDT obowiązków kontrolnych wynikających z nadzoru Starosty nad działaniami SKP, o których mowa w art. 83b ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym przyczyni się do częstszego monitorowania SKP i rzetelności w badaniu pojazdów, zobliguje stacje diagnostyczne do przestrzegania i śledzenia zmian w obowiązujących przepisach prawa oraz wpłynie na poprawę jakości świadczonych przez nie usług.

W zbadanym okresie nie opracowywano planów kontroli SKP, które zawierałyby wykaz stacji przewidzianych do kontroli i terminy ich wykonania. Nie określono również pełnego zakresu zagadnień, który winien podlegać skontrolowaniu i udokumentowaniu w protokołach kontroli, wg obowiązujących przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz przepisów wykonawczych do tej ustawy. Konsekwencją braku ustalenia powyższych zasad była m.in. dowolność decyzyjna pozostawiona osobom wykonującym kontrole SKP, które dotyczyły zwłaszcza zakresu, jak i liczby przeprowadzanych kontroli w nadzorowanych SKP.

Nieprzygotowanie starostw do sprawowania nadzoru nad SKP przejawiało się także w niewłaściwym zorganizowaniu pracy w urzędach i niesprawnym przepływie informacji pomiędzy poszczególnymi komórkami organizacyjnymi. Przede wszystkim nie było właściwej współpracy pomiędzy jednostkami, do których przekazywane były zatrzymane przez organy kontroli dowody rejestracyjne pojazdów a jednostkami zajmującymi się wydawaniem praw jazdy i rejestrowaniem pojazdów. Dawało to możliwość zwracania zatrzymanych dowodów rejestracyjnych, mimo niedostarczenia przez właścicieli pojazdów odpowiednich dokumentów potwierdzających usunięcie usterek w pojazdach.

- *W Urzędzie Miasta Łodzi ustalenia kontroli wskazują na niedostateczny przepływ informacji pomiędzy Oddziałami Rejestracji i Oznaczenia Pojazdów, do którego są przekazywane, zatrzymane przez organy kontroli dowody rejestracyjne pojazdów a Oddziałem Nadzoru i Kontroli Wydziału Praw Jazdy i Rejestracji Pojazdów Urzędu. Ustalono bowiem, że w badanym okresie organy kontroli przekazały do Urzędu 25.078 zatrzymanych dowodów rejestracyjnych. Jednakże nie prowadzono żadnych analiz dotyczących SKP oraz diagnostów dopuszczających do ruchu pojazdy właścicielom, których organy kontroli zatrzymywały dowody rejestracyjne z przyczyn niesprawności technicznej. Kontrola 85 zatrzymanych z tego powodu dokumentów wykazała, iż najwięcej zatrzymań dowodów z tego powodu (15,3%) nastąpiło w okresie od 5 dni do 6 miesięcy po dokonaniu potwierdzenia sprawności technicznej tych pojazdów przez SKP 02, 14, 56 i 62.*

Powszechnym zjawiskiem w skontrolowanych starostwach było nieprzeprowadzanie analiz zatrzymanych - ze względu na zły stan techniczny pojazdów - dowodów rejestracyjnych pod kątem prawidłowości wykonywania zadań przez diagnostów, zatrudnionych w nadzorowanych stacjach. Stwierdzono bowiem, że pomimo przekazania w zbadanym okresie przez organy kontroli drogowego znacznej liczby zatrzymanych dowodów rejestracyjnych (od kilku do kilkudziesięciu tysięcy) pojazdów, stanowiących zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, nie prowadzono żadnych analiz dotyczących SKP oraz diagnostów, którzy dopuścili do ruchu takie pojazdy. Przeprowadzone natomiast analizy w trakcie kontroli NIK (na podstawie materiałów udostępnionych przez Policję i Inspekcję Transportu Drogowego) wykazały, że w szeregu przypadków zatrzymania dowodów rejestracyjnych następowały w stosunkowo krótkim czasie po przeprowadzeniu badania i uzyskania wpisu w dowodzie rejestracyjnym (do 1 miesiąca), potwierdzającego dopuszczenie pojazdu do ruchu drogowego. Tego rodzaju przypadki mogły wskazywać na nieuczciwe wykonywanie obowiązków przez diagnostów zatrudnionych w SKP. Nie budziło to jednak żadnej reakcji ze strony pracowników odpowiedzialnych za nadzór nad stacjami, chociażby przeprowadzenia w tych SKP kontroli w zakresie prawidłowości przeprowadzania badań technicznych pojazdów. Szczególnie niepokojącym był fakt, że wśród zatrzymanych pojazdów poważną liczbę stanowiły pojazdy używane do zbiorowego transportu osób (m.in. przez Miejskie Przedsiębiorstwa Komunikacji - posiadające własne SKP).

Najczęstsze stwierdzane usterki w pojazdach, ujawnione w krótkim czasie po przeprowadzeniu badań technicznych pojazdów, które nie powinny powstać w drodze normalnej eksploatacji, dotyczyły podstawowych elementów pojazdów.

W układzie hamulcowym występowały wycieki lub uszkodzenia hydrauliczne, pneumatyczne i podciśnieniowe przewodów hamulcowych. Niewłaściwy był poziom płynu hamulcowego w zbiorniku. Nierównomierna była siła hamowania poszczególnych kół. W układzie kierowniczym stwierdzano nieprawidłowy ruch jałowy koła kierownicy, złą zbieżność kół, niedziałanie mechanizmu wspomagającego. W układzie zawieszenia niewłaściwie były zamocowane i posiadały luzy takie elementy, jak resory, drążki reakcyjne, amortyzatory, przewody paliwowe. Usterki w ogumieniu polegały na zamontowaniu na jednej osi ogumienia o różnej konstrukcji i rzeźbie bieżnika. Odnotowywano także nadmierne zużycie bieżnika i uszkodzenia mechaniczne (pęknięcia, przecięcia). W oświetleniu pojazdów stwierdzano złe ustawienie świateł drogowych i mijania w płaszczyźnie poziomej i pionowej, żarówki reflektorowe różnej mocy i barwy, niedziałające światła „stop”, światła pozycyjne, awaryjne i cofania, a w samochodach ciężarowych i autobusach światła obrysowe.

- *W Starostwie w Policach funkcjonariusze Policji (w związku z prowadzoną kontrolą NIK) w czasie przeprowadzonych od 1 maja do 31 czerwca 2008 r. kontroli pojazdów, z uwagi na usterki techniczne, zatrzymali dowody*

rejestracyjne 3 pojazdów, które stosunkowo niedawno (od 6 do 36 dni) zostały dopuszczone do ruchu przez diagnostów zatrudnionych w SKP, nadzorowanych przez starostę polickiego, tj. ZPL/04, ZPL/06/P oraz ZPL/08/P. Usterki wykryto głównie w układzie kierowniczym i zawieszeniu pojazdu. Stwierdzono też wycieki płynów eksploatacyjnych oraz niesprawne oświetlenie.

- **W Urzędzie Miejskim w Koninie** funkcjonariusze Policji, (w związku z prowadzoną kontrolą NIK) w czasie przeprowadzonych od 1 maja do 31 czerwca 2008 r. kontroli pojazdów, zatrzymali z uwagi na stwierdzone usterki techniczne dowody rejestracyjne 7 pojazdów, które w okresie od 12 do 20 dni przed kontrolą Policji, a w jednym przypadku w dniu kontroli Policji zostały dopuszczone do ruchu przez diagnostów zatrudnionych w SKP nadzorowanych przez starostę konińskiego, tj. PN/007, PN/008, PN/02, PN/04, PN/1, PN/10/P oraz PN/11/P. Usterki, zagrażające bezpieczeństwu ruchu, wykryto głównie w układzie kierowniczym i układzie wydechowym. Niesprawne było też oświetlenie oraz zniszczone szyby. W jednym autobusie w niedozwolony sposób przerobiono miejsca do siedzenia (liczba miejsc była niezgodna z dowodem rejestracyjnym), pojazd miał też wycieki płynów eksploatacyjnych.
- **W Starostwie Powiatowym w Oławie** w czasie przeprowadzonych od 1 maja do 31 czerwca 2008 r. kontroli pojazdów, z uwagi na usterki techniczne zatrzymane zostały dowody rejestracyjne 5 pojazdów, które stosunkowo niedawno (od 7 do 42 dni przed zatrzymaniem dowodów) zostały dopuszczone do ruchu przez SKP nadzorowane przez starostę oławskiego, tj. DOA: 003P, 005, 007 (trzykrotnie, w tym dwukrotnie przez tego samego diagnostę). Usterki zagrażające bezpieczeństwu ruchu wykryto głównie w układzie hamulcowym, zawieszeniu i układzie kierowniczym pojazdów.
- **W Starostwie Powiatowym w Poznaniu** w okresie od 1 maja do 31 czerwca 2008 r. zatrzymane zostały dowody rejestracyjne 3 pojazdów, które w okresie od 10 do 27 dni przed zatrzymaniem dowodu zostały dopuszczone do ruchu przez diagnostów z SKP nadzorowanych przez starostę poznańskiego, tj. POZ/008, POZ/050 i PZ/003/P. Usterki zagrażające bezpieczeństwu ruchu wykryto głównie w układzie hamulcowym. Niesprawne były też światła – drogowe i kierunkowskazów - oraz zniszczone były szyby w stopniu uniemożliwiającym bezpieczną jazdę.

Odnutowywano także przypadki świadczące o skrajnie nieuczciwym wykonywaniu badań technicznych pojazdów w SKP.

- W dniu 8 lipca 2008 r. w Świdniku przy ul. Wyszyńskiego w autokarze marki RENAULT FRI (zarejestrowanym w Krośnie) funkcjonariusze Wydziału Ruchu Drogowego KWP w Lublinie stwierdzili:
 - wycieki oleju (miska olejowa),
 - brak przedniego prawego błotnika,
 - uszkodzony klosz przedniej lampy przeciwmgielnej,
 - urwany przewód elektryczny przedniego prawego czujnika zużycia klocków hamulcowych.

Trzy godziny później autokar został ponownie skontrolowany. Okazało się, że kierowca nie usunął usterek, okazał jednak zaświadczenie o przeprowadzeniu badania w SKP, dopuszczające pojazd do eksploatacji.

- *W dniu 2 lipca 2008 r. w Lublinie przy ul. Al. Zygmunta w autokarze marki NEOPLAN (zarejestrowanym w Lublinie), który został poddany kontroli stanu technicznego w SKP niespełna miesiąc wcześniej, policjanci stwierdzili następujące usterki:*
 - wycieki płynów eksploatacyjnych (pompa oraz miska olejowa),
 - niesprawne światło mijania - prawe,
 - niesprawna kontrolka świateł drogowych,
 - niesprawna kontrolka światła przeciwmgielnego – tylnego,
 - za mała liczba wyjść awaryjnych,
 - niesprawny spryskiwacz szyby przedniej,
 - brak dodatkowych badań dla autobusu z ogranicznikiem prędkości do 100 km/h,
 - nieprawidłowo wyznaczony termin badań technicznych przez diagnostę.*Pięć godzin później policyjny patrol po raz kolejny skontrolował ten sam autokar, tym razem przy ul. Kalinowszczyzna. Okazało się, że kierowca nie usunął usterek. Natomiast policjantom przedstawił zaświadczenie z badania technicznego, dopuszczające pojazd do eksploatacji.*

O skali zagrożenia korupcją w obszarze dot. przeprowadzania badań technicznych pojazdów świadczy fakt, że w okresie objętym kontrolą postępowania karne wobec pracowników SKP prowadzone były na terenie 23 starostw (na 52 objęte kontrolą). Postępowaniami tymi obejmowano głównie diagnostów. Zarzuty dotyczyły popełnienia przez nich przestępstw polegających na poświadczeniu nieprawdy w dowodach rejestracyjnych, tj. o czyn z art. 271 §1 i § 3 kk oraz przyjmowaniu korzyści majątkowych w zamian za wydanie zaświadczeń dopuszczających do ruchu drogowego środka transportowe, tj. o czyn z art. 228 § 1 kk. w zw. z art. 12 kk.

- **Komenda Miejska Policji w Słupsku** w latach 2006-2007 prowadziła dwa postępowania przygotowawcze, które dotyczyły korupcji wśród diagnostów. Jedno ze śledztw (o czyn z art. 228 §1 kk w zw. z art. 12 kk) dotyczyło osoby zatrudnionej w SKP Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Słupsku na stanowisku diagnosty, który będąc upoważnionym do przeprowadzania badań technicznych i dopuszczenia pojazdów mechanicznych do ruchu, wykonując funkcję publiczną, przyjął co najmniej 19 razy korzyść majątkową w postaci pieniędzy w łącznej kwocie 1 900 zł od osób reprezentujących firmę przewozową w zamian za wydanie zaświadczeń dopuszczających do ruchu drogowego środka transportu należące do tej firmy. W sprawie tej w dn. 29.06.2007 r. skierowano o czyn z art. 228 §1 kk. w zw. z art. 12 kk. akt oskarżenia do Sądu Rejonowego w Słupsku. Postępowanie zostało zakończone wyrokiem skazującym z dnia 10.02.2008 r.
- **Prokuratura Rejonowa Kielce-Zachód** nadzorowała śledztwo prowadzone od dnia 20 stycznia 2006 r. przez Komendę Wojewódzką Policji w Kielcach, w sprawie uzyskania korzyści majątkowych przez diagnostów zatrudnionych w SKP (kod TK/012/P) w zamian za pozytywny wynik okresowych badań technicznych bez faktycznego dokonania przeglądu technicznego. W dniu 30 grudnia 2006 r. skierowano akt oskarżenia przeciwko 45 osobom. Wyrokiem Sądu Rejonowego w Kielcach z dnia 29 maja 2007 r. (prawomocny od 6 czerwca 2007 r.) diagnosta z uprawnieniami wydanymi przez Prezydenta Kielc otrzymał zakaz wykonywania zawodu diagnosty na okres 5 lat.

Prokuratura Rejonowa Kielce-Zachód prowadziła też postępowanie przeciwko dwóm diagnostom SKP Świętokrzyskiego Centrum Ratownictwa Medycznego i Transportu Sanitarnego w Kielcach o poświadczenie nieprawdy w dowodach rejestracyjnych w celu osiągnięcia korzyści majątkowej poprzez przybicie pieczęci, potwierdzającej przeprowadzenie badania technicznego pojazdów, podczas gdy w rzeczywistości badań takich nie przeprowadzono. W dniu 18 maja 2007 r. akt oskarżenia przeciwko dwóm diagnostom został skierowany do Sądu Rejonowego w Kielcach.

- **Komenda Powiatowa Policji w Starachowicach** w 2007 r. prowadziła postępowanie przygotowawcze w sprawie dotyczącej wykonywania przeglądów przez SKP z terenu powiatu starachowickiego. Sprawa ta dotyczyła wykonania w dniu 16 kwietnia 2007 r. badania technicznego pojazdu Mitsubishi Pajero przez diagnostę SKP „Hermes” w czasie, gdy pojazd fizycznie znajdował się na policyjnym parkingu strzeżonym. Z uwagi na fakt, iż zachodziło uzasadnione podejrzenie popełnienia przestępstwa przez diagnostę, który poświadczył nieprawdę, w dniu 25 kwietnia 2007 r. wszczęto śledztwo, które zakończono skierowaniem aktu oskarżenia o przestępstwo określone w art. 271 §1 kk przeciwko diagnoście.

Ponadto w latach 2006 – 2007 Prokuratura Rejonowa w Starachowicach prowadziła dwa postępowania, w toku których ustalono, iż diagnosty potwierdzali przeprowadzenie przeglądu technicznego pojazdów poprzez dokonanie stosownych wpisów w dowodach rejestracyjnych pojazdów lub wydanych zaświadczeniach, podczas gdy w rzeczywistości badania takie nie były przeprowadzone.

Obie wymienione sprawy zostały zakończone wniesieniem aktów oskarżenia i zapadły w nich prawomocne wyroki skazujące. W pierwszej z tych spraw postępowanie karne dotyczyło dwóch diagnostów zatrudnionych w Okręgowej Stacji Kontroli Pojazdów „Matrans” S.A. w Starachowicach, przy czym jednemu z nich udowodniono popełnienie pięciu przestępstw z art. 271 § 1kk, w tym w trzech przypadkach kwalifikowanych kumulatywnie z art. 228 § 3kk, drugiemu zaś przestępstwo z art. 271 § 1kk. W drugiej z tych spraw postępowanie karne dotyczyło diagnosty zatrudnionego na stacji diagnostycznej „Hermes” w Starachowicach, któremu udowodniono popełnienie przestępstwa z art. 271 § 1kk.

- **Prokuratura Rejonowa w Elblągu** w latach 2006 - 2007 r. zakończyła dwa postępowania korupcyjne, dotyczące poświadczeń nieprawdy w dowodach rejestracyjnych przez pracowników SKP, działających w celu osiągnięcia korzyści majątkowej. Sprawy te obejmowały łącznie ok. 150 przypadków, w których kwestionowano rzetelność przeprowadzonych badań pojazdów w dwóch SKP mieszczących się na terenie Elbląga, z czego dla jednej zakończono postępowanie wobec 4 osób, w tym 2 diagnostów wystawiających zaświadczenia o sprawności pojazdów (4 przypadki) bez przeprowadzenia badania technicznego.

Przyczyny nieskutecznego nadzoru nad SKP tkwiły przede wszystkim w słabości systemu kontroli wewnętrznej w starostwach oraz w nieprzywiązywaniu wagi do problemów związanych z nadzorem nad SKP. Wicestarostowie, do których zadań należało sprawowanie nadzoru nad wykonywaniem tych zadań, nie wywiązywali się z tego obowiązku.

W latach 2006-2007 nie przeprowadzono kontroli wewnętrznych w starostwach w zakresie wykonywania zadań związanych z nadzorem nad SKP, również audyt wewnętrzny nie zajmował się tą kwestią.

Na słabość systemu kontroli wewnętrznej w tym zakresie wskazują ponadto następujące ustalenia kontroli:

- w starostwach nie było opracowanych procedur określających zasady sprawowania nadzoru nad SKP, jak i przeprowadzania ich kontroli,
 - brakowało dokumentacji świadczącej o wykonywaniu nadzoru nad realizacją przedmiotowych zadań przez osoby, którym powierzono te zadania (m.in. Sekretarz Powiatu, czy też Członek Zarządu Powiatu), jak również dokumentacji, zawierającej oceny systemu kontroli wewnętrznej w wydziałach, na które nałożono zadania związane ze sprawowaniem nadzoru nad stacjami,
 - na podstawie zapisów w dokumentacji dotyczącej wydawania decyzji o nadaniu uprawnień diagnostom nie można było określić, którzy z pracowników Wydziału Komunikacji prowadzili postępowania w poszczególnych sprawach, w tym - czy przy przeprowadzaniu tego rodzaju postępowań zachowana została tzw. zasada „wielu oczu”⁷⁰,
 - nie prowadzono rejestru wniosków o nadanie uprawnień diagnostom oraz o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP, co utrudniało kontrolę terminowości i kolejności realizacji spraw w tym zakresie,
 - w stosunku do osób zajmujących się przypadkami, których dotyczyła kontrola NIK, nie przeprowadzono kontroli przestrzegania zakazu wykonywania czynności pozostających w kolizji prawnej,
 - brakowało wewnętrznych regulacji dotyczących przechowywania i zabezpieczania dokumentacji odnośnie do nadzoru nad SKP, ich kontroli, wydawania uprawnień dla diagnostów oraz dokonywania wpisów do rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP.
- *W Starostwie Powiatowym w Limanowej Zespół kontroli wewnętrznej Starostwa działający od 1 maja 2007 r. nie planował, jak również nie przeprowadził w zbadanym okresie żadnej kontroli rzetelności działań pracowników WKTiD w zakresie sprawowania nadzoru nad stacjami diagnostycznymi.*
 - *W Starostwie Powiatowym w Łosicach jedną z przyczyn nieprawidłowego wykonywania zadań była słabość systemu kontroli wewnętrznej. W zbadanym okresie w Starostwie nie przeprowadzono ani jednej kontroli wewnętrznej. Nie opracowano żadnych procedur określających zasady funkcjonowania systemu kontroli wewnętrznej odnośnie wykonywania zadań nadzorczych nad stacjami diagnostycznymi. Wicestarostowie, do zadań których należało sprawowanie nadzoru nad ich wykonywaniem nie wywiązywali się z tego obowiązku.*
 - *W Starostwie Powiatowym w Pucku nie prowadzono audytu wewnętrznego, ponieważ nieobsadzony był etat audytora wewnętrznego. Nabór na to*

⁷⁰ Zasada „wielu oczu” jest jednym z głównych instrumentów przeciwdziałania korupcji, polegającym na rozdzieleniu czynności urzędniczych w obszarach zwiększonego ryzyka korupcyjnego.

stanowisko (ogłoszony 4 kwietnia 2006 r.) był nieskuteczny (nie zgłosił się kandydat spełniający wymagania). Jednak kolejny nabór ogłoszono dopiero w trakcie kontroli NIK, tj. po upływie 2 lat. Nie przeprowadzono także kontroli wewnętrznej w zakresie nadzoru nad SKP, nadawania uprawnień diagnostom oraz wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP i prowadzenia tego rejestru. Ostatnie kontrole wewnętrzne w wydziale zajmującym się ww. sprawami przeprowadzono w 2004 r., a dotyczyły wyłącznie załatwiania skarg i wniosków oraz decyzji administracyjnych odnośnie rejestracji pojazdów i wydawania praw jazdy.

Niedostatki, wynikające z nieprzygotowania organizacyjnego starostw, były przyczyną powstawania nieprawidłowości w planowaniu kontroli. W zbadanym okresie nie opracowywano planów kontroli SKP, które zawierałyby wykaz stacji przewidzianych do kontroli i terminy ich wykonania. Nie określano również pełnego zakresu zagadnień, które powinny podlegać skontrolowaniu i udokumentowaniu. Nieprawidłowości w zakresie planowania kontroli przejawiały się także w bezzasadnym podejmowaniu kontroli zagadnień, ponieważ nie były one - w okresie przewidzianym do kontroli - przedmiotem działań urzędów (np. nie nadawano uprawnień diagnostom). Ponadto planowano przeprowadzenie w ciągu 1 dnia pracy kilku kontroli w zakresie przewidzianym ustawą Prawo o ruchu drogowym, w SKP oddalonych od siebie o kilkadziesiąt kilometrów. W tych warunkach kontrole wykonywane były powierzchownie i nie obejmowały swym zakresem przedmiotowym wszystkich wymaganych prawem elementów. Mankamentem było też uprzedzanie przedsiębiorców prowadzących SKP o planowanej kontroli w zakresie prawidłowości wykonywania zadań przez diagnostów. W konsekwencji mogło to wpływać na fakt, iż w trakcie pobytu kontrolerów nie zgłaszano do stacji żadnych pojazdów w celu przeprowadzenia badań technicznych. Nie oceniono także prawidłowości prowadzenia przez SKP wymaganej dokumentacji.

W zbadanym okresie nie opracowywano planów kontroli SKP zawierających wykaz stacji przewidzianych do kontroli i terminy ich wykonania. Nie określano również pełnego zakresu zagadnień, który winien podlegać skontrolowaniu i udokumentowaniu w protokołach kontroli, wg obowiązujących przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz przepisów wykonawczych do tej ustawy. Konsekwencją braku ustalenia powyższych zasad była m.in. duża dowolność pozostawiona osobom wykonującym kontrole SKP, która dotyczyła zwłaszcza zakresu, jak i liczby przeprowadzanych kontroli w nadzorowanych SKP.

- *W Starostwie Powiatowym w Oleśnie w okresie objętym kontrolą NIK zaplanowano i przeprowadzono w 2006 r. kontrolę m.in. terminowości załatwiania spraw i wydawania uprawnień diagnostom, w sytuacji gdy Starostwo takich spraw nie załatwiała. W tych warunkach kontrola była bezprzedmiotowa.*

Nie bez znaczenia dla skuteczności sprawowania nadzoru nad SKP było obciążenie starostów nadmiernymi w stosunku do zatrudnienia obowiązkami w zakresie przeprowadzania kontroli w różnego rodzaju obszarach działalności

gospodarczej. W urzędach na 1 pracownika przypadało do skontrolowania kilkaset różnego rodzaju jednostek. Powodowało to, że wywiązanie się z obowiązków przeprowadzenia kontroli często przekraczało możliwości samorządów.

- *W Urzędzie Miasta Łodzi na 8 pracowników Oddziału Kontroli i Nadzoru w 2006 r. przypadało do skontrolowania 2 932 jednostek, zajmujących się m.in. zarobkowym osobowym i bagażowym przewozem taksówkami, prowadzeniem szkół nauki jazdy i zatrudnianiem instruktorów nauki jazdy oraz prowadzeniem SKP (57). Z kolei w 2007 r. jednostek takich było 3 006, w tym 59 SKP. W okresie objętym kontrolą nie prowadzono szkoleń pracowników Oddziału w zakresie dokumentacji sporządzanej przez SKP.*

4. Informacje dodatkowe o przeprowadzonej kontroli

4.1. Przygotowanie kontroli

Zgodnie z założeniami programu kontroli badaniami objęto 52 wybrane starostwa powiatowe⁷¹. Dobór jednostek do kontroli przeprowadzono tak, aby uzyskać próbę jak najbardziej zbliżoną do reprezentatywnej. W każdym zbiorze powiatów z terenu województwa określono trzy grupy (o małej, średniej i dużej liczbie pojazdów zarejestrowanych w powiecie, przypadających średnio na jedną funkcjonującą na tym terenie SKP), a następnie spośród każdej z grup wylosowano do kontroli po jednym starostwie.

W skontrolowanych jednostkach, badaniami obejmowano cały rejestr przedsiębiorców prowadzących SKP, wszystkie protokoły kontroli SKP oraz wszystkie postępowania o nadanie lub cofnięcie uprawnień do wykonywania zawodu diagnosty.

4.2. Postępowanie kontrolne i działania podjęte po zakończeniu kontroli

Spośród 52 skontrolowanych jednostek w 51 protokoły kontroli zostały podpisane bez zastrzeżeń. W przypadku kontroli przeprowadzonej w Starostwie Powiatowym w Poznaniu Starosta poznański zgłosił kontrolerom zastrzeżenia do ustaleń zawartych w protokole. Zastrzeżenia te nie zostały uwzględnione przez kontrolujących. Następnie starosta zgłosił zastrzeżenia do Dyrektora Delegatury NIK w Poznaniu, które Komisja Odwoławcza oddaliła w całości. W dniu 18 sierpnia 2008 r. starosta poznański odmówił podpisania protokołu kontroli.

Do kierowników wszystkich skontrolowanych jednostek skierowano wystąpienia pokontrolne, zawierające oceny, uwagi i wnioski zmierzające do usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości. W związku z pozytywną oceną działalności starostw powiatowych: w Będzinie i Koszalinie, wystąpienia skierowane do kierowników tych jednostek nie zawierały wniosków pokontrolnych. Wniosków nie zawierało również wystąpienie pokontrolne adresowane do Prezydenta Miasta Tarnobrzeg, którego działania w kontrolowanym zakresie oceniono pozytywnie z nieprawidłowościami.

Do ocen i wniosków zawartych w 9 wystąpieniach wniesionych zostało łącznie 38 zastrzeżeń, z czego 27 NIK oddaliła. Zastrzeżenia wniesione przez starostę nakielskiego nie zostały przyjęte ponieważ nie spełniały wymogów określonych w § 50 ust. 1 zarządzenia Prezesa NIK z dnia 1 marca 1995 r. w sprawie postępowania kontrolnego⁷². Najczęściej powtarzające się

⁷¹ W miastach na prawach powiatu - urzędy miast.

⁷² M.P. Nr 17, poz. 211.

zastrzeżenia, oddalone przez NIK, dotyczyły: negatywnej oceny ogólnej (5 przypadków⁷³), nierzetelnego sporządzania protokołów kontroli SKP (4 przypadki⁷⁴) oraz dwukrotnie: nieskorzystania z możliwości powierzenia czynności kontrolnych Dyrektorowi TDT⁷⁵, dopuszczenia do wykonywania badań technicznych przez SKP bez poświadczenia⁷⁶. Pozostałe oddalone zastrzeżenia dotyczyły m.in. rozszerzenia uprawnień diagnoście niespełniającemu wymogów oraz wskazania na możliwość występowania mechanizmów korupcyjnych w związku z niecofnięciem uprawnień diagnoście, niepodjęcia działań wobec diagnostów wykonujących badania z naruszeniem prawa, sposobu sprawdzania realizacji zaleceń wynikających z kontroli SKP.

W związku z ustaleniami kontroli i stwierdzonymi nieprawidłowościami NIK skierowała do skontrolowanych jednostek 200 wniosków pokontrolnych. Największą liczbę wniosków stanowiły wnioski dotyczące sprawowania nadzoru nad SKP (45,7%), m.in.: rzetelnego dokumentowania przebiegu kontroli, zapewnienia przeprowadzania kontroli z wymaganą częstotliwością oraz - we wszystkich obszarach objętych nadzorem - egzekwowania realizacji wniosków pokontrolnych, zawarcia porozumień z TDT oraz analizy terminów ważności poświadczeń. Kolejną, pod względem liczby, grupę stanowiły wnioski dotyczące przygotowania organizacyjnego urzędu do wykonywania zadań związanych ze sprawowaniem nadzoru nad SKP (23,1%), m.in.: opracowania i wdrożenia procedur kontroli SKP, funkcjonowania kontroli wewnętrznej, uzupełnienia regulaminów i kart stanowisk, zapewnienia skutecznego nadzoru nad wykonywaniem zadań przez właściwe komórki, szkoleń pracowników. Wnioski, związane z uprawnieniami do prowadzenia SKP (18,6%), dotyczyły m.in.: wpisu oraz prowadzenia rejestru, podejmowania działań wobec podmiotów wykonujących badania techniczne bez ważnego poświadczenia, funkcjonowania podmiotów niebędących przedsiębiorcami oraz wszczynania postępowań administracyjnych o cofnięcie uprawnień do prowadzenia SKP. Kolejną grupę stanowiły wnioski związane z uprawnieniami osób wykonujących badania techniczne (12,6%), tj. dotyczące: wydawania uprawnień osobom nie spełniającym wymogów, wszczynania postępowań administracyjnych o cofnięcie uprawnień wobec diagnostów naruszających określone zasady przeprowadzania badań oraz weryfikacji wydanych z naruszeniem prawa uprawnień diagnosty.

Z otrzymanych odpowiedzi na wystąpienia pokontrolne wynika, że adresaci tych wystąpień zrealizowali 111 wniosków, 57 było w fazie realizacji, natomiast w przypadku 32 wniosków dotychczas nie zostały pojęte działania na rzecz ich wykonania.

⁷³ Wniesione przez Starostów Powiatu: Puckiego, Starachowickiego, Oleskiego i Poznańskiego oraz Prezydenta Miasta Łodzi.

⁷⁴ Wniesione przez Starostów Powiatu: Starachowickiego, Oleskiego i Poznańskiego oraz Prezydenta Miasta Konin.

⁷⁵ Wniesione przez Starostę Powiatu Puckiego oraz Prezydenta Miasta Łodzi.

⁷⁶ Wniesione przez Prezydentów Miast: Konin i Poznań.

Do najważniejszych działań, w związku z dokonanymi ustaleniami, podjętymi przez kierowników skontrolowanych jednostek należało m.in.:

- wszczęcie postępowań w celu weryfikacji nadanych diagnostom uprawnień, wykreślenia z rejestru podmiotów, niebędących przedsiębiorcami oraz podmiotów działających bez poświadczenia TDT,
- opracowanie i wprowadzenie wewnętrznych procedur w zakresie prowadzenia rejestru, nadawania uprawnień diagnostom oraz postępowania podczas kontroli SKP, w tym wprowadzenia wzorów protokołów,
- uzupełnienie regulaminów i zakresów czynności,
- objęcie szkoleniami pracowników zajmujących się sprawami SKP oraz zwiększenie nadzoru nad wykonywaniem przez nich zadań.

W toku kontroli zasięgnięto informacji w 157 jednostkach nieobjętych kontrolą⁷⁷, m.in. w: prokuraturach okręgowych i rejonowych, Komendzie Głównej Policji oraz komendach powiatowych i miejskich Policji, Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego oraz wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego, Transportowym Dozorze Technicznym oraz jego oddziałach terenowych, Głównym Urzędzie Miar oraz Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji (Departamencie Centralnych Ewidencji Państwowych). Informacje udzielone NIK dotyczyły przede wszystkim prowadzonych postępowań karnych, liczby zatrzymanych dowodów rejestracyjnych pojazdów z powodu złego stanu technicznego⁷⁸, a także ustaleń dokonanych podczas kontroli SKP.

Ponadto w charakterze świadka przesłuchano łącznie 21 osób⁷⁹. Przesłuchania dotyczyły m.in. kwestii związanych z fałszowaniem protokołów kontroli przeprowadzonych w SKP (Starostwo Powiatowe w Częstochowie) oraz sfalszowaniem certyfikatu w sprawie wyposażenia SKP (kontrola w Urzędzie Miasta Elbląg).

Delegatura NIK w Katowicach skierowała do Prokuratury Rejonowej w Częstochowie zawiadomienie o uzasadnionym podejrzeniu popełnienia przestępstwa, przez pracownika Starostwa Powiatowego w Częstochowie (fałszowanie protokołów kontroli SKP).

Delegatura NIK w Poznaniu skierowała do Prokuratury Rejonowej w Rawiczu i Prokuratury Rejonowej w Koninie zawiadomienie o popełnieniu przestępstwa polegającego na poświadczeniu nieprawdy w zakresie wpisu do rejestru przedsiębiorców. Ponadto Delegatura przygotowała zawiadomienie o popełnieniu przestępstwa poświadczenia nieprawdy w zakresie wpisu do rejestru przedsiębiorców, które skierowane zostanie do Prokuratury Rejonowej w Poznaniu.

⁷⁷ W trybie art. 29 ust. 2 lit. f ustawy o NIK.

⁷⁸ Przyjęto, że stwierdzenie usterek w kontrolowanym pojeździe do jednego miesiąca od daty wykonania przeglądu technicznego pojazdu może być skutkiem nierzetelnej pracy diagnosty.

⁷⁹ W trybie art. 42 ust. 1 ustawy o NIK.

Prezydent Miasta Elbląga, w związku z ustaleniami kontroli NIK, zawiadomił Prokuraturę Rejonową w Elblągu o uzasadnionym podejrzeniu popełnienia przestępstwa i wniósł o wszczęcie postępowania przygotowawczego (w sprawie sfałszowania certyfikatu jednej z SKP).

Zawiadomienie o uzasadnionym podejrzeniu popełnienia przestępstwa przez dwóch diagnostów złożył do Prokuratury Rejonowej w Miechowie Starosta Miechowski.

W związku ze stwierdzeniem, w trakcie kontroli, dwóch przypadków sfałszowania w dowodach rejestracyjnych pieczętek diagnosty, o podejrzeniu popełnienia przestępstwa Prezydent Miasta Łodzi zawiadomił Komendę Miejską Policji w Łodzi.

Zawiadomienie o podejrzeniu popełnienia przestępstwa przeciwko wiarygodności dokumentów oraz bezpieczeństwu ruchu drogowego przez 3 przedsiębiorców prowadzących SKP złożył do Komendanta Miejskiego Policji w Krośnie Prezydent Miasta Krosna.

Stwierdzone nieprawidłowości miały także wymierny skutek finansowy, w łącznej wysokości 20.061,3 tys. zł. Były to przede wszystkim kwoty uzyskane z naruszeniem prawa w wysokości 16.442,2 zł (opłaty pobrane przez SKP, które nie spełniały ustawowych wymogów w zakresie legalności działania). Pozostałą kwotę w wysokości 3.619,1 zł stanowiły inne nieprawidłowości w wymiarze finansowym.

Natomiast korzyści finansowe (pożytki finansowe w postaci należnych środków publicznych) w kwocie 0,4 tys. zł wynikały z niepobrania opłaty skarbowej za dokonanie wpisu przedsiębiorcy do rejestru⁸⁰. Opłaty wyegzekwowano w trakcie kontroli NIK.

W 24 jednostkach przeprowadzono narady pokontrolne z udziałem kierownictwa jednostek i osób odpowiedzialnych za skontrolowane zagadnienia, podczas których omówione zostały stwierdzone nieprawidłowości oraz wnioski wynikające z ustaleń kontroli.

⁸⁰ Stanowiło to naruszenie art. 64 ust. 2 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej.

5. Załączniki

5.1. Wykaz skontrolowanych podmiotów oraz jednostek organizacyjnych NIK, które przeprowadziły w nich kontrole

Departament Komunikacji i Systemów Transportowych NIK przeprowadził kontrolę w Starostwie Powiatowym w Piasecznie, natomiast delegatury NIK przeprowadziły kontrole w nw. starostwach (miastach na prawach powiatu):

1. **Delegatura NIK w Białymstoku:** w Urzędzie Miasta Łomża oraz w Starostwach Powiatowych w Augustowie i w Bielsku Podlaskim.
2. **Delegatura NIK w Bydgoszczy:** w Urzędach Miast Grudziądz i Toruń oraz w Starostwie Powiatowym w Nakle nad Notecią.
3. **Delegatura NIK w Gdańsku:** w Urzędzie Miasta Słupsk oraz w Starostwach Powiatowych w Kwidzynie i w Pucku.
4. **Delegatura NIK w Katowicach:** w Urzędzie Miasta Częstochowa oraz w Starostwach Powiatowych w Częstochowie i w Będzinie.
5. **Delegatura NIK w Kielcach:** w Urzędzie Miasta Kielce oraz w Starostwach Powiatowych we Włoszczowie i w Starachowicach.
6. **Delegatura NIK w Krakowie:** w Urzędzie Miasta Kraków oraz w Starostwach Powiatowych w Limanowej i w Miechowie.
7. **Delegatura NIK w Lublinie:** w Urzędach Miast Biała Podlaska i Zamość oraz w Starostwie Powiatowym w Radzynie Podlaskim.
8. **Delegatura NIK w Łodzi:** w Urzędach Miast Piotrków Trybunalski i Łódź oraz w Starostwie Powiatowym w Bełchatowie.
9. **Delegatura NIK w Olsztynie:** w Urzędzie Miasta Elbląg oraz w Starostwach Powiatowych w Giżycku i w Ełku.
10. **Delegatura NIK w Opolu:** w Urzędzie Miasta Opole oraz w Starostwach Powiatowych w Oleśnie i w Brzegu.
11. **Delegatura NIK w Poznaniu:** w Urzędzie Miasta Konin oraz w Starostwach Powiatowych w Poznaniu i w Rawiczu.
12. **Delegatura NIK w Rzeszowie:** w Urzędach Miast Krosno i Tarnobrzeg oraz w Starostwie Powiatowym w Strzyżowie.
13. **Delegatura NIK w Szczecinie:** w Urzędzie Miasta Koszalin oraz w Starostwach Powiatowych w Drawsku Pomorskim, Koszalinie i w Policach.
14. **Delegatura NIK w Warszawie:** w Urzędach Miast Siedlce i Warszawa oraz w Starostwach Powiatowych w Łosicach, Płocku i w Wołominie.
15. **Delegatura NIK we Wrocławiu:** w Urzędzie Miasta Jelenia Góra oraz w Starostwach Powiatowych w Jeleniej Górze i w Oławie.
16. **Delegatura NIK w Zielonej Górze:** w Urzędzie Miasta Zielona Góra oraz w Starostwach Powiatowych w Słubicach i w Zielonej Górze.

5.2. Lista osób zajmujących kierownicze stanowiska, odpowiedzialnych za kontrolowaną działalność

W okresie objętym kontrolą:

a) stanowisko Prezydenta miasta:

- Biała Podlaska od dnia 1 grudnia 1998 r. pełnił Pan Andrzej Czapski,

- Częstochowa od dnia 10 listopada 2002 r. pełnił Pan Tadeusz Wrona,
- Elbląg od dnia 29 października 1998 r. pełnił Pan Henryk Słonina,
- Grudziądz od dnia 4 grudnia 2006 r. pełnił Pan Robert Malinowski, uprzednio Pan Andrzej Wiśniewski,
- Jelenia Góra od dnia 26 listopada 2006 r. pełnił Pan Marek Adam Obrębalski, poprzednio Pan Józef Kusiak,
- Kielce od dnia 19 listopada 2002 r. pełnił Pan Wojciech Lubawski,
- Konin od dnia 5 listopada 1994 r. pełnił Pan Kazimierz Pałasz,
- Koszalin od dnia 14 listopada 2002 r. pełnił Pan Mirosław Mikietyński,
- Kraków od dnia 19 listopada 2002 r. pełnił Pan Jacek Majchrowski,
- Krosno od dnia 19 listopada 2002 r. pełnił Pan Piotr Przytocki,
- Łomża od dnia 25 listopada 2002 r. pełnił Pan Jerzy Brzeziński,
- Łódź od dnia 10 listopada 2002 r. pełnił Pan Jerzy Kropiwnicki,
- Opole od dnia 22 października 2002 r. pełnił Pan Ryszard Zembaczyński,
- Piotrków Trybunalski od dnia 30 listopada 2006 r. pełnił Pan Krzysztof Chojniak, uprzednio Pan Waldemar Matuszewicz,
- Siedlce od dnia 4 grudnia 2006 r. pełnił Pan Wojciech Józef Kudelski, uprzednio Pan Mirosław Symanowicz,
- Słupsk od dnia 10 listopada 2002 r. pełnił Pan Maciej Kobyliński,
- Tarnobrzeg od dnia 9 czerwca 1998 r. pełnił Pan Jan Dziubiński,
- Toruń od dnia 18 listopada 2002 r. pełnił Pan Michał Zaleski,
- Warszawa od dnia 2 grudnia 2006 r. pełniła Pani Hanna Gronkiewicz-Waltz, a uprzednio: w okresie od 20 lipca 2006 r. do 2 grudnia 2006 r. obowiązki Prezydenta pełnił Pan Kazimierz Marcinkiewicz (wcześniej Pan Mirosław Kochalski),
- Zamość od dnia 10 listopada 2002 r. pełnił Pan Marcin Zamoyski,
- Zielona Góra od dnia 5 grudnia 2006 r. pełnił Pan Janusz Kubicki, uprzednio Pani Bożena Ronowicz.

b) stanowisko starosty powiatu:

- augustowskiego od dnia 19 listopada 2002 r. pełnił Pan Franciszek Wiśniewski,
- bełchatowskiego od dnia 6 grudnia 2006 r. pełnił Pan Jarosław Brózda, uprzednio Pan Jacek Zatorski,
- będzińskiego od dnia 27 listopada 2006 r. pełnił Pan Adam Lazar, uprzednio Pani Bożena Respondek,
- bielskiego (podlaskiego) od dnia 16 listopada 2002 r. pełnił Pan Sławomir Jerzy Snarski,
- brzeskiego (opolskiego) od dnia 23 listopada 2006 r. pełnił Pan Maciej Stefański, uprzednio Pan Stanisław Szypuła,
- częstochowskiego od dnia 27 listopada 2006 r. pełnił Pan Andrzej Kwapisz, uprzednio Pan Mieczysław Chudzik,
- drawskiego od dnia 6 grudnia 2002 r. pełnił Pan Stanisław Cybula,
- ełckiego od dnia 30 listopada 2006 r. pełnił Pan Krzysztof Piłat, uprzednio Pan Tomasz Mariusz Andrukiewicz,
- giżyckiego od dnia 10 listopada 1998 r. pełnił Pan Wacław Jan Strażewicz,
- jeleniogórskiego od dnia 29 listopada 2002 r. pełnił Pan Jacek Włodyga,
- koszalińskiego od dnia 27 listopada 2006 r. pełnił Pan Roman Szewczyk, uprzednio Pan Ryszard Osiowy,
- kwidzyńskiego od dnia 4 grudnia 2006 r. pełnił Pan Jerzy Godzik, uprzednio Pan Leszek Czarnobaj,

- limanowskiego od dnia 27 listopada 2006 r. pełnił Pan Jan Puchała, uprzednio Pan Roman Duchnik,
- łosickiego od dnia 18 lipca 2007 r. pełnił Pan Czesław Giziński, uprzednio, tj. do dnia 4 lipca 2007 r. - Pan Ryszard Chomiuk (przy czym w okresie od 4 do 18 lipca 2007 r. pełniąc obowiązki Starosty),
- miechowskiego od dnia 21 listopada 2002 r. pełnił Pan Mieczysław Bertek,
- nakielskiego od dnia 24 listopada 2006 r. pełnił Pan Andrzej Kinderman, uprzednio Pan Piotr Hemmerlig,
- oleskiego od dnia 11 listopada 1998 r. pełnił Pan Jan Kus,
- oławskiego od dnia 6 grudnia 2006 r. pełnił Pan Marek Szponar, uprzednio Pani Maria Bożena Polakowska,
- piaseczyńskiego od dnia 27 listopada 2006 r. pełnił Pan Jan Dąbek, uprzednio Pan Jerzy Kongiel,
- płockiego od dnia 17 grudnia 1998 r. pełnił Pan Michał Boszko,
- poznańskiego od dnia 25 listopada 2002 r. pełnił Pan Jan Grabkowski,
- polickiego od dnia 25 listopada 2005 r. pełnił Pan Leszek Guździół,
- puckiego od dnia 7 listopada 1998 r. pełnił Pan Artur Jabłoński,
- radzyńskiego pełnił Pan Jerzy Kułak,
- rawickiego od dnia 5 grudnia 2006 r. pełnił Pan Zdzisław Maćkowiak, uprzednio Pan Janusz Maruwka,
- ślubickiego od dnia 10 maja 2007 r. pełnił Pan Marcin Jabłoński, w okresie od 28 listopada 2006 r. do 9 maja 2007 r. - Pan Aleksander Kozłowski, a poprzednio Pan Edward Chiliński,
- starachowickiego od dnia 27 listopada 2006 r. pełnił Pan Andrzej Matynia, uprzednio Pan Andrzej Maciąg,
- strzyżowskiego od dnia 25 listopada 2006 r. pełnił Pan Robert Godek, uprzednio Pan Jan Stodolak,
- włoszczowskiego od dnia 22 listopada 2006 r. pełnił Pan Ryszard Maciejczyk, uprzednio Pan Zbigniew Krzysiek,
- wołomińskiego od dnia 24 listopada 2006 r. pełnił Pan Maciej Michał Urmanowski, uprzednio Pan Konrad Rytel,
- zielonogórskiego od dnia 28 listopada 2006 r. pełnił Pan Edwin Łazicki, uprzednio Pan Krzysztof Romankiewicz.

5.3. Wykaz aktów prawnych dot. kontrolowanej działalności

1. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (j.t. Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 ze zm.).
2. Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (j.t. Dz. U. z 2007 r. Nr 155, poz. 1095 ze zm.).
3. Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. Przepisy wprowadzające ustawę o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. Nr 173, poz. 1808 ze zm.).
4. Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (j.t. Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1592 ze zm.).
5. Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o administracji rządowej w województwie (j.t. Dz. U. z 2001 r., Nr 80, poz. 872 ze zm.).
6. Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. Nr 122, poz. 1321 ze zm.).

7. Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (j.t. Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.).
8. Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (Dz. U. Nr 88, poz. 553 ze zm.).
9. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 sierpnia 1998 r. w sprawie utworzenia powiatów (Dz. U. Nr 1103, poz. 652).
10. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. Nr 32, poz. 262 ze zm.).
11. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 października 2004 r. w sprawie badań zgodności pojazdów zabytkowych i pojazdów marki „SAM” z warunkami technicznymi (Dz. U. Nr 238, poz. 2395 ze zm.).
12. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 7 września 1999 r. w sprawie zakresu i sposobu prowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. Nr 81, poz. 917).
13. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie zakresu i sposobu prowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. Nr 227, poz. 2250 ze zm.).
14. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 lutego 2005 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów (Dz. U. Nr 25, poz. 209).
15. Rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badanie techniczne pojazdów (Dz. U. Nr 40, poz. 275).
16. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 listopada 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do diagnostów (Dz. U. Nr 208, poz. 1769).
17. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2004 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do diagnostów (Dz. U. Nr 246, poz. 2469).
18. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 października 2004 r. w sprawie wzorów dokumentów wymaganych dla wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów (Dz. U. Nr 223, poz. 2264).
19. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2004 r. w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów (Dz. U. Nr 223, poz. 2261 ze zm.).
20. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Ministra Obrony Narodowej z dnia 24 stycznia 2005 r. w sprawie badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny (Dz. U. Nr 25, poz. 211).
21. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 30 grudnia 2002 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. Nr 14, poz. 144 ze zm.).
22. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 lipca 2002 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów (j.t. Dz. U. z 2007 r. Nr 186, poz. 1322).

5.4. Wykaz organów, którym przekazano informację o wynikach kontroli

1. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej
2. Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej
3. Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej
4. Prezes Rady Ministrów
5. Przewodniczący Sejmowej Komisji do Spraw Kontroli Państwowej
6. Przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury
7. Przewodniczący Sejmowej Komisji Nadzwyczajnej „Przyjazne Państwo” do spraw związanych z ograniczaniem biurokracji
8. Minister Infrastruktury
9. Komendant Główny Policji
10. Szef Centralnego Biura Antykorupcyjnego
11. Szef Biura Bezpieczeństwa Narodowego
12. Główny Inspektor Transportu Drogowego
13. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego