



01330816

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Białymstoku

LBI.410.003.03.2016  
P/16/028

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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



## I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/16/028 – Dopuszczanie pojazdów do ruchu drogowego
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Białymstoku
Kontrolerzy	1. Tomasz Ambrozik, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr 99664 z dnia 26 lutego 2016 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2) 2. Maciej Brzosko, starszy inspektor kp., upoważnienie do kontroli nr 98202 z dnia 04 lutego 2016 r. (dowód: akta kontroli str. 3-4)
Jednostka kontrolowana	Urząd Miejski w Suwałkach (ul. Mickiewicza 1, 16-400 Suwałki) <sup>1</sup>
Kierownik jednostki kontrolowanej	Czesław Renkiewicz, Prezydent Miasta Suwałki <sup>2</sup> (dalej zwany Prezydentem) (dowód: akta kontroli str. 5-6)

## II. Ocena kontrolowanej działalności

### Ocena ogólna

Uzasadnienie  
oceny ogólnej

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonej nieprawidłowości<sup>3</sup>, działania Prezydenta Miasta Suwałki jako organu dopuszczającego pojazdy do ruchu drogowego.

Ocenę pozytywną uzasadnia w szczególności: rzetelne prowadzenie postępowań administracyjnych w sprawie nadawania uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów, prowadzenie w pełnym zakresie kontroli planowych w Stacjach Kontroli Pojazdów<sup>4</sup> oraz prawidłowe prowadzenie rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP<sup>5</sup>, zgodnie z wymogami określonymi w art. 83a ust. 3. w związku z art. 83a ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym<sup>6</sup>.

Stwierdzona nieprawidłowość dotyczyła przeprowadzenia w SKP ośmiu z 15 kontroli planowych w 2014 roku oraz jednej z 15 kontroli planowych w 2015 roku po upływie 12 miesięcy od daty zakończenia poprzedniej kontroli, czym naruszono wymóg określony w art. 83b ust. 2 pkt. 1 ustawy prd.

## III. Opis ustalonego stanu faktycznego

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

Opis stanu  
faktycznego

1.1. Prowadzenie rejestru przedsiębiorców rozpoczęto 29 grudnia 2004 r. Rejestr zawierał 24 kolejno numerowane wpisy (po jednym dla każdej wpisanej SKP od 29 grudnia 2004 r.). Pierwsze 12 wpisów dokonano z urzędu 29 grudnia 2004 r. w związku z wejściem w życie ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. przepisy wprowadzające ustawę o swobodzie działalności gospodarczej<sup>7</sup>. Pozostałe 12 wpisów dokonano na podstawie wniosków o wpis do rejestru przedsiębiorców składanych przez przedsiębiorców zamierzających prowadzić SKP.

<sup>1</sup> Dalej: „Urząd” lub „UM”.

<sup>2</sup> Od 21 listopada 2010 r.

<sup>3</sup> Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny ogólnej według proponowanej skali byłoby nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, stosuje się ocenę opisową, bądź uzupełnia ocenę ogólną o dodatkowe objaśnienie.

<sup>4</sup> Dalej: „SKP” lub „Stacja”.

<sup>5</sup> Dalej: „rejestrze przedsiębiorców”.

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

<sup>7</sup> Dz. U. Nr 173, poz. 1808 ze zm.

W każdym z 10 badanych<sup>8</sup> przypadków wnioski jak i załączone do nich oświadczenia były zgodne i zawierały wszystkie elementy określone w art. 83a ust. 3-5 ustawy prd. Na dzień rozpoczęcia kontroli, tj. 05 lutego 2016 r. na terenie Miasta Suwałki działało 15 SKP (osiem podstawowych i siedem okręgowych). (dowód: akta kontroli str. 7-31, 34)

1.2. W każdym przypadku składany wniosek podpisywany był przez osobę/osoby do tego uprawnione, na potwierdzenie czego dołączano wydruk z Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej<sup>9</sup> lub odpis aktualny Krajowego Rejestru Sądowego<sup>10</sup>. (dowód: akta kontroli str. 32-34)

1.3. Od 23 września 2009 r. do 22 września 2015 r. do rejestru przedsiębiorców dokonano wpisu ośmiu nowych podmiotów posiadających status przedsiębiorcy<sup>11</sup>. (dowód: akta kontroli str. 7-31, 34)

1.4. W okresie objętym kontrolą nie stwierdzono odmowy dokonania wpisu do rejestru przedsiębiorców. We wszystkich 10 badanych aktach rejestrowych SKP wraz z wnioskiem o wpis do rejestru przedsiębiorców, przedsiębiorcy przedkładali decyzje Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego<sup>12</sup> poświadczające, że wyposażenie i warunki lokalowe SKP są zgodne z wymogami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań przez Stację. (dowód: akta kontroli str. 32-34)

1.5. W Urzędzie nie opracowano dodatkowych procedur uniemożliwiających dokonanie wpisu do rejestru przedsiębiorców w przypadkach, o których mowa w art. 68 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej<sup>13</sup>, tj. w sytuacji, gdy wydano prawomocne orzeczenie zakazujące przedsiębiorcy prowadzącemu SKP wykonywania działalności gospodarczej objętej wpisem oraz gdy wykreślono tego przedsiębiorcę z rejestru działalności regulowanej w okresie 3 lat poprzedzających złożenie wniosku o ponowny wpis. W siedmiu z 10 akt rejestrowych objętych badaniem znajdowały się zaświadczenia o niekaralności przedsiębiorców lub członków zarządu (zależnie od formy prowadzonej działalności gospodarczej).

Maria Raczkowska – Naczelnik Wydziału Komunikacji<sup>14</sup> wyjaśniła m.in.: „W myśl art. 83a ust. 4 ustawy prd przedsiębiorca wraz z wnioskiem o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP składa oświadczenie o tym, że znane mu są i spełnia warunki wykonywania działalności w zakresie prowadzenia SKP określone w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym. Ustawa prawo o ruchu drogowym nie wymaga aby przedsiębiorca wraz z wnioskiem o wpis do rejestru działalności regulowanej w urzędzie przedkładał zaświadczenie o niekaralności. Niektórzy przedsiębiorcy przedkładają zaświadczenia lub oświadczenie, ale dla uzyskania wpisu nie jest ono ustawowo wymagane. Sądy przesyłają do organów kopie wyroków o zakazie wykonywania przez przedsiębiorców działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia SKP, w celu eliminowania z rejestru przedsiębiorców, wobec których został orzeczony zakaz wykonywania działalności regulowanej. W związku z tym, że organ realizuje zadania w oparciu o sprecyzowane przepisy prawne, nie było potrzeby wdrażania dodatkowych procedur w tym zakresie.” (dowód: akta kontroli str. 36-37)

<sup>8</sup> Badaniem objęto dokumentację, na podstawie której dokonano wpisów do rejestru przedsiębiorców tych SKP, które w okresie objętym kontrolą wykonywały badania techniczne pojazdów (przy czym pominięto wpisy dokonane z urzędu w związku z wejściem w życie ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. przepisy wprowadzające ustawę o swobodzie działalności gospodarczej) - art. 73 ust. 3 (Dz. U. Nr 173, poz. 1808 ze zm.) – badana próba objęła SKP o numerach: BS/014, BS/015/P, BS/017, BS/018/P, BS/019/P, BS/020, BS/021, BS/022, BS/023/P, BS/024/P.

<sup>9</sup> Dalej: „CEIDG”.

<sup>10</sup> Dalej: „KRS”.

<sup>11</sup> Przed 23 września 2015 r. badania mogły wykonywać tylko te podmioty nie będące przedsiębiorcami, które w dniu wejścia w życie ustawy z dnia 22 maja 2009 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw<sup>11</sup> (tj. 22 września 2009 r.) prowadziły podstawową SKP albo podstawową SKP wykonującą niektóre badania z zakresu okręgowej SKP. Mogły one działać na zasadzie ochrony praw nabytych, zgodnie z przepisem przejściowym art. 5 ust. 3 ww. ustawy, przy czym badania mogły być wykonywane wyłącznie w zakresie określonym w posiadanym poświadczeniu zgodności wyposażenia i warunków lokalowych. Możliwość prowadzenia SKP przez podmioty niebędące przedsiębiorcami jest możliwa dopiero od 23 września 2015 r. w związku z nowelizacją ustawy Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 97, poz. 802).

<sup>12</sup> Dalej: „TDT”.

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

<sup>14</sup> Dalej: „Naczelnik Wydziału Komunikacji”.

1.6. Wszystkie SKP działające na terenie Miasta Suwałki posiadały wymagany wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Prezydenta i znajdowały się pod jego nadzorem. Wpisane do rejestru przedsiębiorców SKP zlokalizowane były na terenie Miasta Suwałki. (dowód: akta kontroli str. 7-31)

1.7. W przypadku wszystkich 10 SKP, których dokumentację objęto badaniem, wpis do rejestru przedsiębiorców oraz wydanie zaświadczenia o dokonaniu wpisu następowało w terminie siedmiu dni od dnia wpływu kompletnego wniosku do Urzędu.

(dowód: akta kontroli str. 32-33)

1.8. Zgodnie z treścią art. 83a ust. 3 ustawy prd wszystkie 24 pozycje rejestru przedsiębiorców zawierały:

- firmę przedsiębiorcy oraz jego adres i siedzibę,
- numer w rejestrze przedsiębiorców w KRS albo w CEIDG,
- numer identyfikacji podatkowej (NIP),
- adres stacji kontroli pojazdów przedsiębiorcy,
- zakres badań, jakie przedsiębiorca zamierza przeprowadzać – w przypadku okręgowych SKP w zakresie badań wpisywano słowo „okręgowa” – siedem wpisów, zaś w przypadku podstawowych SKP wpisywano rodzaje badanych pojazdów, np. ABT – trzy wpisy, rodzaje badanych pojazdów i dodatkowo słowo „podstawowa” – dwa wpisy lub samo słowo „podstawowa” – trzy wpisy,
- imiona i nazwiska zatrudnionych diagnostów wraz z numerami ich uprawnień, a ponadto wszelkie zmiany dotyczące diagnostów – daty wykreślenia i daty wpisu nowego diagnosty.

Ponadto rejestr zawierał takie informacje jak: numer kolejny wpisu, nadany numer stacji kontroli pojazdów, datę złożenia wniosku o wpis do rejestru, numer zaświadczenia potwierdzającego wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców oraz datę odbioru zaświadczenia o wpisie, datę wykreślenia podmiotu z rejestru wraz ze wskazaniem przyczyny. Dane te były aktualne na dzień rozpoczęcia kontroli, tj. 5 lutego 2016 r.

Wszystkie 10 zbadanych akt rejestrowych przedsiębiorców zawierały dokumenty stanowiące podstawę wpisu do rejestru, tj. wniosek przedsiębiorcy oraz niezbędne oświadczenia, co było zgodne z wymogiem art. 66 ust. 2 ustawy o sdg. Ponadto w aktach rejestrowych znajdowały się m.in.: decyzje Dyrektora TDT, uprawnienia zatrudnionych diagnostów oraz umowy z diagnostami, dowody opłat skarbowych za wpis do rejestru przedsiębiorców, zaświadczenia o wpisie do rejestru przedsiębiorców, wzory pieczętek SKP oraz wzory pieczętek i podpisów zatrudnionych diagnostów wykaz diagnostów, zawiadomienia o przeprowadzeniu kontroli, stosowne upoważnienia oraz protokoły kontroli wraz z załącznikami, zalecenia pokontrolne, świadectwa legalizacji pierwotnej/ponownej urzędzeń diagnostycznych stosowanych w SKP i podlegających okresowej kontroli metrologicznej, wnioski o wpis/wykreślenie diagnosty z rejestru przedsiębiorców. W aktach rejestrowych gromadzono wszelkie dokumenty związane z funkcjonowaniem SKP oraz pełnionym nad nią nadzorem, a także korespondencję między przedsiębiorcą a Urzędem.

(dowód: akta kontroli str. 34-35)

1.9. W związku z treścią art. 5 ust. 3 ustawy z dnia 22 maja 2009 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw<sup>15</sup> czterej przedsiębiorcy (prowadzący SKP o numerach: BS/002/P, BS/006/P, BS/007/P i BS/010/P) mogli wykonywać badania techniczne pojazdów w rozszerzonym zakresie do 31 grudnia 2015 r. Do tej daty, chcąc w dalszym ciągu prowadzić działalność związaną z wykonywaniem badań technicznych pojazdów, zobowiązani byli do uzyskania nowych poświadczeń zgodności wydawanych przez Dyrektora TDT, jako podstawowe lub okręgowe stacje kontroli pojazdów (zależnie od złożonego wniosku i spełnieniu określonych wymagań dla poszczególnych rodzajów stacji). Wszyscy czterej przedsiębiorcy uzyskali nowe decyzje Dyrektora TDT, wydano im nowe zaświadczenia o wpisie do rejestru przedsiębiorców oraz złożyli do Urzędu wzory nowych pieczętek SKP i zatrudnionych diagnostów. W przypadku

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

SKP o numerze BS/010/P decyzja Dyrektora TDT została wydana 20 stycznia 2016 r. – do tego czasu w SKP nie wykonywała badań technicznych pojazdów, co potwierdziła kontrola doraźna wszczęta z urzędu. Pozostałe trzy SKP uzyskały wymagane decyzje Dyrektora TDT odpowiednio 17 kwietnia 2015 r. (SKP o numerze BS/007/P) oraz 8 grudnia 2015 r. (SKP o numerach BS/002/P i BS/006/P). (dowód: akta kontroli str. 40, 292-304)

Ustalone  
nieprawidłowości

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę, że w rejestrze przedsiębiorców (w przypadku podstawowych SKP) nie stosowano jednolitego sposobu oznaczania zakresu badań wykonywanych przez te stacje. Jako zakres badań wpisywano odpowiednio:

- symbole rodzajów badanych pojazdów, np. „A”, „B”, „T” – trzy wpisy (SKP o numerach BS/002/P, BS/006/P, BS/010/P),
- symbole rodzajów badanych pojazdów i dodatkowo słowo „podstawowa” – dwa wpisy (SKP o numerach BS/007/P, BS/018/P)

lub

- samo słowo „podstawowa” – trzy wpisy (BS/019/P, BS/023/P i BS/024/P).

Andrzej Tyczkowski – inspektor w Wydziale Komunikacji Urzędu, odpowiedzialny za prowadzenie rejestru przedsiębiorców, w odpowiedzi na pytanie, dlaczego nie ujednotaczono zapisów w rejestrze przedsiębiorców w tym zakresie, w dniu 14 marca 2016 r. wyjaśnił: „Wynikało to z przeoczenia, niedopatrzenia. Na dzień dzisiejszy rejestr został zaktualizowany i dopisano w rubryce „zakres badań” słowo „podstawowa”. W sprawie zaś wpisywania w rejestrze oznaczeń rodzaju badanych pojazdów, rozmawiałem w tej sprawie z Naczelnik Wydziału i rozpatrujemy możliwość wpisywania rodzaju pojazdów, dla których SKP prowadzi badania w rubryce „Uwagi”.” (dowód: akta kontroli str. 7-31, 139-141)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Prezydenta w zakresie rozpatrywania wniosków o wpis do rejestru przedsiębiorców i prowadzenia akt rejestrowych. Podstawą wpisu do rejestru przedsiębiorców były dokumenty określone w obowiązujących przepisach prawnych, tj. w art. 83a ust. 3-5 ustawy prd, które włączano do akt rejestrowych przedsiębiorców. Ponadto, w przypadku Stacji wykreślonych z rejestru przedsiębiorców, akta rejestrowe zawierały dokumenty stanowiące podstawę wykreślenia wpisu. Urząd działał terminowo oraz z należytą starannością przy dokonywaniu wpisów do rejestru przedsiębiorców i prowadzenia akt rejestrowych.

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

Opis stanu  
faktycznego

2.1. W Wydziale Komunikacji Urzędu prowadzony był wykaz nadanych uprawnień diagnostom, zawierający imię i nazwisko diagnosty, numer uprawnienia, datę wydania uprawnień oraz aktualne miejsce zatrudnienia. W Urzędzie nie prowadzono dodatkowego rejestru wydanych decyzji administracyjnych w sprawie nadawania uprawnień diagnostom. Na dzień 3 marca 2016 r. w działających na terenie Miasta Suwałki 15 SKP, zatrudnionych było 44 diagnostów, z czego 29 posiadających uprawnienia wydane przez Prezydenta. (dowód: akta kontroli str. 41-42)

2.2. Analiza 18 z 21 postępowań o wydanie uprawnień diagnosty<sup>16</sup> wykazała, że w 16 przypadkach decyzje w tym zakresie wydawane były przez Naczelnik Wydziału Komunikacji Urzędu, zaś w dwóch przypadkach (w 2005 i 2007 roku) decyzje takie wydał inspektor ds. wydawania uprawnień do kierowania pojazdami. Osoby te posiadały stosowne do tego upoważnienia nadane przez Prezydenta. (dowód: akta kontroli str. 43-67)

2.3. Kompetencje do wydawania decyzji w sprawie nadania uprawnień diagnosty w okresie objętym kontrolą posiadała Naczelnik Wydziału Komunikacji Urzędu przekazane przez Prezydenta na mocy odrębnego upoważnienia. W okresie objętym kontrolą audytor

<sup>16</sup> Analizie poddano wszystkie postępowania o wydanie uprawnień diagnostom (prowadzone po 31 grudnia 2004 r.), którzy byli zatrudnieni w SKP przeprowadzających badania techniczne pojazdów w okresie objętym kontrolą NIK.

wewnętrzny nie przeprowadzał audytu w Wydziale Komunikacji, co zostało szerzej omówione w pkt 5.6. niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

(dowód: akta kontroli str. 49-67, 33-56)

**2.4.** Decyzje o nadaniu uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów wydawano na podstawie dokumentów potwierdzających spełnianie warunków określonych w art. 84 ustawy prd, przedkładanych przez osoby wnioskujące o nadanie tychże uprawnień (badana próba objęła 18 z 21 postępowań).

W celu udokumentowania spełnienia określonych wymagań, ubiegający się o uprawnienia diagnosty przedkładali:

- świadectwa ukończenia szkoły średniej (technikum) lub dyplomy ukończenia uczelni wyższej,
- świadectwa pracy lub zaświadczenia od pracodawców o zatrudnieniu (w każdy przypadku osoby te posiadały praktykę na stanowisku naprawy bądź obsługi pojazdów w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów),
- zaświadczenia Dyrektora TDT o zdanym egzaminie kwalifikacyjnym,
- zaświadczenia o ukończonych szkoleniach – adekwatnie do zakresu wnioskowanych uprawnień.

W 14 z 18 przypadków kserokopie włączone do akt postępowania były potwierdzone za zgodność z oryginałem przez pracownika Wydziału Komunikacji przyjmującego dokumenty. W pozostałych czterech aktach diagnostów nie potwierdzono za zgodność z oryginałem kserokopii odbytych szkoleń (dotyczyło to postępowań o nadanie uprawnień BS/D/0043, BS/D/0046, BS/D/0050, BS/D/0055).

(dowód: akta kontroli str. 43-48)

W każdym z 18 przypadków zakres wydanych przez Prezydenta uprawnień do wykonywania badań technicznych był zgodny z zakresem odbytych szkoleń oraz zakresem uprawnień poddanych ocenie podczas egzaminu kwalifikacyjnego. Badana próba nie zawierała przypadków wydawania decyzji o rozszerzenie uprawnień.

(dowód: akta kontroli str. 43-48)

**2.5.** Urząd otrzymywał z Podlaskiego Urzędu Wojewódzkiego w Białymstoku przekazywane przez starostwa i miasta na prawach powiatu (w tym z województwa podlaskiego) informacje dotyczące nadanych i cofniętych uprawnień diagnostom oraz wpisów i wykreśleń przedsiębiorców do/z rejestrów przedsiębiorców. W latach 2014-2015 do Urzędu wpłynęło 28 takich informacji dotyczących zdarzeń z terenu województwa podlaskiego (16 zdarzeń z 2014 r. i 12 zdarzeń z 2015 r.). W 2014 i 2015 roku przekazano do Urzędu po trzy informacje w sprawie cofnięcia uprawnień diagnostom.

(dowód: akta kontroli str. 38-39)

**2.6.** Z informacji udzielonej przez Komendanta Miejskiego Policji w Suwałkach wynika, że funkcjonariusze Policji podczas kontroli drogowych nie mają możliwości sprawdzenia, czy uwidocznione w dowodzie rejestracyjnym pojazdu badanie techniczne zostało faktycznie przeprowadzone przez konkretną stację diagnostyczną. W Centralnej Ewidencji Pojazdów nie widnieją takie informacje.

(dowód: akta kontroli str. 68-69)

**2.7.** W okresie objętym kontrolą nie stwierdzono przypadków zmiany numeru uprawnienia diagnosty z powodu np. zmiany miejsca zamieszkania lub zmiany SKP, w której był zatrudniony.

W jednym przypadku (sprzed okresu objętego kontrolą) diagnoście nadano nowy numer uprawnienia, jednakże spowodowane to było wcześniejszym cofnięciem uprawnień na mocy decyzji Prezydenta. Diagnosta po okresie pięciu lat od chwili cofnięcia uprawnień w dniu 26 sierpnia 2011 r. złożył do Urzędu wniosek o ponowne nadanie uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów.

(dowód: akta kontroli str. 41-48)

**2.8.** W okresie objętym kontrolą cofnięto uprawnienia jednemu diagnoście. Kontrola doraźna z 3 sierpnia 2015 r. w SKP o numerze BS/021 ujawniła działanie diagnosty niezgodne z obowiązującym prawem. W związku z powyższym, Prezydent na mocy decyzji nr K.522.8.2015 z 21 września 2015 r. cofnął diagnoście uprawnienia na okres 5 lat.

(dowód: akta kontroli str. 305-310, 363-367)

Protokoły z kontroli planowych przeprowadzanych przez pracownika Urzędu w nadzorowanych przez Prezydenta SKP, w latach 2014-2016 (do 31 marca) nie zawierały zapisów świadczących o przeprowadzeniu przez diagnostę badania technicznego niezgodnie z określonym zakresem i sposobem wykonania lub o wydaniu przez diagnostę zaświadczenia albo dokonaniu wpisu do dowodu rejestracyjnego pojazdu niezgodnie ze stanem faktycznym. Stwierdzone w toku kontroli nieprawidłowości dotyczyły m.in. błędów lub braku poszczególnych informacji w prowadzonych rejestrach badań technicznych lub wydawania zaświadczeń o treści lub wzorze niezgodnym z obowiązującymi przepisami (zagadnienie szczegółowo opisane w pkt. 3.16. niniejszego wystąpienia pokontrolnego).

(dowód: akta kontroli str. 85-126)

**2.9.** W okresie objętym kontrolą, zapisy w dokumentacji przesłanej do Urzędu przez organy kontroli ruchu drogowego nie wskazywały jednoznacznie na nieprawidłowe wykonanie badania technicznego lub poświadczenia nieprawdy w dokumentach rejestracyjnych pojazdu.

W 2014 r. odnotowano dwa przypadki zatrzymania dowodu rejestracyjnego przez Policję w związku ze złym stanem technicznym pojazdu, po krótkim okresie czasu od daty przeprowadzenia badania technicznego pojazdu. W pierwszym przypadku badanie techniczne przeprowadzono 12 maja 2014 r., a dowód rejestracyjny zatrzymano 17 maja 2014 r. (funkcjonariusz Policji stwierdził zużyte ogumienie na tylnej osi pojazdu oraz zbitę zwierciadło lusterka lewego). Urząd podjął działania wyjaśniające w tej sprawie, w wyniku których diagnosta przeprowadzający badanie techniczne wyjaśnił, że w dniu badania pojazd był sprawny.

W drugim przypadku badanie techniczne pojazdu przeprowadzono 14 września 2014 r., zaś dowód rejestracyjny zatrzymano 15 września 2014 r. (funkcjonariusz Policji stwierdził zużycie bieżnika kół osi przedniej po stronie prawej i lewej). Również w tym przypadku Urząd podjął stosowne działania, w wyniku których przedstawiciel SKP wyjaśnił, że w dniu badania pojazd spełniał wymagania.

W 2015 roku odnotowano jeden taki przypadek. Badanie techniczne pojazdu przeprowadzono 22 grudnia 2015 r., dowód rejestracyjny zatrzymano 21 stycznia 2015 r. (funkcjonariusz Policji stwierdził zużycie bieżnika opon osi tylnej). W wyniku podjętych przez Urząd działań, również i w tym przypadku diagnosta wyjaśnił, że w dniu badania pojazd spełniał wymagania.

W Urzędzie nie podejmowano dalszych działań w tym zakresie uznając wyjaśnienia diagnostów za wystarczające. (dowód: akta kontroli str. 363-367)

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

Ustalone  
nieprawidłowości

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Prezydenta w zakresie postępowania w sprawie wydawania uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów. Uprawnienia nadawano tylko tym osobom, które spełniały wymagania określone w obowiązujących przepisach prawa i przedłożyły stosowne dokumenty potwierdzające spełnianie warunków do wykonywania badań technicznych pojazdów.

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

Opis stanu  
faktycznego

**3.1.** Według stanu na dzień 26 lutego 2016 r., kontroli Urzędu podlegało odpowiednio 14 SKP w 2014 roku (przeprowadzono 15 kontroli planowych) i po 15 SKP w 2015 i 2016 roku. W 2014 roku przeprowadzono 15 kontroli (w SKP o numerze BS/018/P przeprowadzono dwie kontrole planowe), w 2015 roku przeprowadzono 15 kontroli planowych i trzy kontrole doraźne, zaś w 2016 roku dwie kontrole planowe (ponadto jedna kontrola planowa była w toku).

Kontrole przeprowadzane były na podstawie harmonogramów kontroli zatwierdzanych corocznie (do 31 grudnia roku poprzedzającego) przez Prezydenta. W latach 2014-2015 harmonogramy realizowano w całości. Okresy pomiędzy kontrolami każdej SKP (od daty zakończenia poprzedniej kontroli do dnia rozpoczęcia kontroli w danym roku) nie przekraczały 14 miesięcy. (dowód: akta kontroli str. 80-84, 136-138, 153-154)



Na mocy Zarządzenia Nr 1343/15 Prezydenta z 8 sierpnia 2014 r., kontrole przeprowadzano w oparciu o „Regulamin przeprowadzania kontroli przedsiębiorców prowadzących na terenie Miasta Suwałki stacje kontroli pojazdów i ośrodki szkolenia kierowców oraz przewoźników drogowych prowadzących krajowy transport drogowy”<sup>17</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 70-79)

**3.2.** W przypadku czterech SKP wpisanych do rejestru w latach 2014-2015 pierwsze kontrole tych stacji następowały odpowiednio w okresie od około 3 miesięcy i 3 tygodni (stacja BS/022 wpisana do rejestru 4 lutego 2015 r. – pierwsza kontrola 26 maja 2015 r.) do około 11 miesięcy i 3 tygodni (stacja BS/023/P wpisana do rejestru 3 kwietnia 2014 r. – pierwsza kontrola 23 lutego 2016 r.). W trzech z czterech kontroli (kontrola rozpoczęta 23 lutego 2016 r. była w toku – na dzień 26 lutego 2016 r.) stwierdzono nieprawidłowości w obszarze prowadzenia dokumentacji przez SKP, tj. w rejestrze badań technicznych i w wydawanych zaświadczeniach o wykonaniu badania technicznego pojazdu oraz brak wywieszonego aktualnego wykazu czynności kontrolnych oraz metod i kryteriów oceny stanu technicznego pojazdu podczas przeprowadzania badania technicznego. Nie stwierdzono nieprawidłowości wskazujących na złożenie przez przedsiębiorców oświadczeń niezgodnych ze stanem faktycznym. (dowód: akta kontroli str. 80-81, 117-126)

**3.3.** Siedem z 15 kontroli planowych w 2014 roku, 14 z 15 kontroli planowych w 2015 roku oraz trzy kontrole planowe w 2016 roku w nadzorowanych przez Urząd SKP przeprowadzono w terminie nie przekraczającym roku od daty zakończenia poprzedniej kontroli planowej, co było zgodne z art. 83b ust. 2 pkt. 1 ustawy prd.

(dowód: akta kontroli str. 80-81)

**3.4.** W okresie objętym kontrolą trzech przedsiębiorcy nie przedłożyli do Urzędu aktualnych poświadczeń zgodności SKP wydanych przez Dyrektora TDT w związku z upływem ważności poprzednich decyzji w tym zakresie.

W pierwszym przypadku Urząd w dniach od 6 do 12 lutego 2015 r. przeprowadził w SKP o numerze BS/015/P kontrolę planową (zawiadomienie z 5 lutego 2015 r.). Kontrola wykazała, że od dnia 9 stycznia 2015 r. do dnia rozpoczęcia kontroli przedsiębiorca nie posiadał Decyzji Dyrektora TDT poświadczającej zgodność wyposażenia i warunków lokalowych stacji z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań, co stanowiło naruszenie art. 83 ust. 3 pkt 5 ustawy prd. W tym okresie przedsiębiorca wykonał 37 badań technicznych pojazdów (wszystkie z wynikiem pozytywnym). Analiza rejestru badań oraz zaświadczeń wykazała, że dokumentacja była prowadzona zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. W toku kontroli kontrolujący zbadał warunki lokalowe i wyposażenie SKP nie stwierdzając w tym zakresie nieprawidłowości. Tym samym badania przeprowadzone w okresie od 9 stycznia 2015 r. do 6 lutego 2015 r. kontrolujący postanowił uznać za przeprowadzone przy zachowaniu procedury § 16 rozporządzenia w sprawie wymagań w stosunku do SKP. W dniu 5 lutego 2015 r. (w toku trwania kontroli) przedsiębiorca złożył wniosek o wykreślenie z rejestru przedsiębiorców. W dniu 9 lutego 2015 r. wykreślono przedsiębiorcę, o czym został poinformowany pismem z 12 lutego 2015 r. (dowód: akta kontroli str. 244-264)

W drugim przypadku – dotyczył SKP o numerze BS/002/P, przeprowadzono kontrolę doraźną 25 sierpnia 2015 r. (zawiadomienie z 24 sierpnia 2015 r.). W wyniku kontroli ustalono, że od dnia 24 sierpnia 2015 r. SKP nie posiadała ważnej decyzji Dyrektora TDT. W dniu 4 września 2015 r. Prezydent wszczął z urzędu postępowanie w sprawie wydania decyzji o zakazie prowadzenia SKP przez przedsiębiorcę. W dniu 18 września 2015 r. Dyrektor TDT wydał decyzję poświadczającą posiadanie przez przedsiębiorcę wyposażenia i warunków lokalowych zgodnie z wymaganiami dla podstawowej SKP, w związku z czym 22 września Prezydent umorzył ww. postępowanie. W okresie od 24 sierpnia 2015 r. do wydania decyzji przez Dyrektora TDT w stacji nie przeprowadzono badań technicznych pojazdów. (dowód: akta kontroli str. 265-291)

Trzeci przypadek dotyczył SKP o numerze BS/010/P, w której przeprowadzono kontrolę doraźną 22 grudnia 2015 r. (zawiadomienie z 18 grudnia 2015 r.). W wyniku kontroli

<sup>17</sup> Dalej: „Regulamin kontroli”.

ustalono, że dotychczasowa decyzja Dyrektora TDT była ważna do 21 grudnia 2015 r. Nowe poświadczenie zgodność przedsiębiorca uzyskał 14 stycznia 2016 r. Do tego czasu wstrzymano wykonywanie badań technicznych przez ww. SKP.

(dowód: akta kontroli str. 292-304)

**3.5.** Inspektor zatrudniony w Wydziale Komunikacji Urzędu, przeprowadzający kontrole w SKP, przy kontrolach planowych w jednym przypadku skorzystał z możliwości przeprowadzenia kontroli z pominięciem obowiązku zawiadomienia przedsiębiorcy o zamiarze jej przeprowadzenia na 7 dni wcześniej (możliwość taką przewidywał art. 79 ust. 1 ustawy o sdg w enumeratywnie określonych przypadkach) – dotyczyło to kontroli prowadzonej w SKP o numerze BS/015/P w dniach od 6 do 12 lutego 2015 r. (zagadnienie szerzej opisane w pkt. 3.4. niniejszego wystąpienia pokontrolnego).

(dowód: akta kontroli str. 244-264)

Ponadto, z możliwości takiej skorzystano przy kontrolach doraźnych, co szerzej opisano w pkt. 3.4 niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

(dowód: akta kontroli str. 265-310)

**3.6.** Obowiązujący od 8 sierpnia 2014 r. regulamin kontroli nie wskazywał zasad dokumentowania przeprowadzonych czynności kontroli. W § 4 pkt. 17 regulaminu kontroli wskazano, że po przeprowadzeniu kontroli kontrolujący sporządza pisemny protokół z dokonanych czynności kontrolnych i stwierdzonego w ich wyniku stanu faktycznego.

(dowód: akta kontroli str. 70-79)

Sporządzane przez kontrolującego protokoły kontroli w szczegółowy sposób opisywały przeprowadzone czynności kontrolne oraz ich wynik z opisem ustalonych nieprawidłowości i ich zakresem. Protokoły zawierały zapisy dotyczące: zgodności SKP z wymaganiami, o których mowa w art. 83 ust. 3 ustawy prd, prawidłowości wykonywania badań technicznych oraz prawidłowości prowadzenia przez SKP wymaganej dokumentacji. Ponadto, protokoły zawierały szereg załączników jak oświadczenia przedsiębiorcy, wydruki z rejestrów wykonanych badań technicznych, zaświadczenia o wykonanych badaniach technicznych, wzory pieczętek i podpisów diagnostów. Każdy protokół z kontroli zawierał dodatkowe protokoły z kontroli prawidłowości wykonywania badań technicznych przez diagnostów zatrudnionych w SKP.

(dowód: akta kontroli str. 85-116)

**3.7.** W przypadku każdej przeprowadzonej przez przedstawiciela Prezydenta kontroli, w dniu jej rozpoczęcia przedsiębiorcy podpisywali oświadczenie (stanowiące załącznik do protokołu), z którego wynikało, że w stosunku do przedsiębiorcy nie otwarto likwidacji lub nie ogłoszono upadłości, przedsiębiorca nie został skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub przestępstwo przeciwko dokumentom. Do protokołu załączano również m.in. wykaz zatrudnionych diagnostów wraz ze wzorami stosowanych przez nich pieczętek i podpisów. Każdy protokół zawierał szczegółowe oznaczenie przedsiębiorcy, tj. wskazanie pełnej nazwy, adres siedziby oraz adres SKP (jeżeli był inny niż adres siedziby przedsiębiorcy). Do protokołów wpisywano numer i datę ważności aktualnego poświadczenia zgodności wydawanego przez Dyrektora TDT.

Ponadto, oświadczenie przedsiębiorcy składane w dniu rozpoczęcia kontroli SKP zawierało zapis, iż warunki wykonywania działalności nie uległy zmianie i są zgodne z poświadczeniem zgodności wydanym przez Dyrektora TDT.

(dowód: akta kontroli str. 85-116, 311-346)

**3.8.** Czynności kontrolne obejmowały sprawdzenie spełniania wymogów w zakresie wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz warunków lokalowych SKP. Szczegółowe zapisy w protokołach kontroli dotyczyły np. wykazu sprzętu i urządzeń wykorzystywanych przez SKP, ze wskazaniem ważności świadectw legalizacji urządzeń podlegających okresowej kontroli metrologicznej (w przypadku analizatorów spalin i przyrządów do pomiaru i regulacji ciśnienia powietrza w ogumieniu pojazdu), potwierdzenia sprawności (karta OKE), deklaracji zgodności z wymaganiami CE z podaniem numeru certyfikatu. Protokoły zawierały również zapisy dotyczące wykonywanych okresowych kontroli eksploatacyjnych i znajdujących się w SKP dokumentów z tym związanych. Każdorazowo w toku kontroli sprawdzano czy na stacji znajdują się instrukcje obsługi urządzeń i przyrządów stanowiących wyposażenie stacji, informacje dotyczące

kryteriów oceny badanych pojazdów, aktualne przepisy prawne określające wymagania dotyczące warunków technicznych i badań technicznych pojazdów zgodnie z zakresem przeprowadzanych przez daną stację badań (w postaci zbiorów dzienników ustaw, ich kopii lub elektronicznych wersji) oraz kopie decyzji w sprawie pozwolenia na użytkowanie obiektu budowlanego (dokumentowano to w przypadku pierwszej kontroli w SKP lub przy użytkowaniu nowo wybudowanego obiektu).

W protokołach odnoszono się również, czy wyposażenie technologiczne stanowiska kontrolnego spełnia wymagania określone w §§ 9-15 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów<sup>18</sup>, czy w widocznym miejscu umieszczono: wykaz diagnostów, wykaz czynności kontrolnych oraz metody i kryteria oceny stanu technicznego pojazdu, tabelę opłat, kopie zaświadczenia potwierdzającego wpis do rejestru, czy pieczęć stacji, imienne, identyfikacyjne diagnostów są należycie zabezpieczone przed dostępem osób niepowołanych, czy wykonujący badania diagnostyki posiadają identyfikatory i czy badania techniczne pojazdów faktycznie wykonują zatrudnieni w tej SKP diagnostyki.

Wszystkie ww. informacje każdorazowo odnotowywano w protokołach kontroli. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości określano jej zakres oraz zalecano ich usunięcie.

(dowód: akta kontroli str. 85-116)

**3.9.** Na terenie Miasta Suwałki funkcjonowały cztery podstawowe SKP, które na mocy art. 5 ust. 3 ustawy o zmianie ustawy prd do 31 grudnia 2015 r. miały możliwość wykonywania badań technicznych pojazdów w rozszerzonym zakresie<sup>19</sup>, co szerzej opisano w pkt. 1.9. niniejszego wystąpienia pokontrolnego. (dowód: akta kontroli str. 40, 292-304)

**3.10.** Każdorazowo w toku kontroli SKP, upoważniony pracownik Urzędu kontrolował sposób prowadzenia rejestru wykonanych badań technicznych oraz wydawane zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym. W toku badania sprawdzano, czy wpisy do rejestru badań były dokonywane prawidłowo i czy były kompletne oraz czy wzór zaświadczenia oraz jego treść była zgodna z wymaganiami obowiązującego prawa. Stwierdzone w toku kontroli nieprawidłowości były przez pracownika Urzędu szczegółowo opisywane w treści protokołu, ze wskazaniem numeru pozycji w rejestrze, którego nieprawidłowość dotyczyła. W każdym przypadku stwierdzenia nieprawidłowości formułowano zalecenia pokontrolne. (dowód: akta kontroli str. 85-126, 311-346)

W Urzędzie nie obowiązywały procedury odnośnie doboru wielkości próby dokumentów do badań w toku kontroli. W protokołach kontroli w 2014 r. nie opisywano wielkości badanej próby. Do protokołu załączano jedynie przykładowy wydruk z rejestru badań technicznych za jeden dzień. Od 2015 roku w każdy protokół zawierał określenie jaki okres czasowy obejmowała badana próba z rejestru wykonanych badań technicznych, a wydruk rejestru za badany okres stanowił załącznik do protokołu kontroli. (dowód: akta kontroli str. 85-116)

Naczelnicy Wydziału Komunikacji wyjaśniła, że „*W ramach sprawowanego nadzoru podczas corocznej kontroli każdej stacji kontroli pojazdów organ zwraca się do przedsiębiorcy o wydrukowanie stron rejestru badań technicznych za dwa skrajne miesiące, które stanowią załączniki do protokołu kontroli. Następnie organ dokonuje analizy danych zawartych w tych rejestrach, ich kompletności, zgodności z przepisami oraz weryfikuje prawidłowość wpisanych danych poprzez ich porównanie z danymi zawartymi w aktach pojazdu.*”

(dowód: akta kontroli str. 381-396)

Żaden z 31 badanych protokołów kontroli nie zawierał informacji czy dane z rejestru wykonanych badań technicznych przechowywano przez okres 5 lat. Andrzej T. – Inspektor w Wydziale Komunikacji Urzędu (osoba przeprowadzająca kontrolę SKP) wyjaśnił: „*W toku kontroli każdorazowo sprawdzam te informacje. Dane z rejestru są zapisane bezpośrednio na dysku programu oraz na serwerze przedsiębiorcy lub na serwerze producenta oprogramowania, w przypadku oprogramowania SKP Pro. Nie zapisywaliśmy tej informacji*

<sup>18</sup> Dz. U. Nr 40, poz. 275), dalej: „rozporządzenie w sprawie wymagań w stosunku do skp”.

<sup>19</sup> Stacje o numerach: BS/002/P, BS/006/P, BS/007/P, BS/010/P.

w protokole, bowiem żaden przepis prawny nie reguluje jak protokół z kontroli ma wyglądać. Ostatni protokół z kontroli w 2016 r. zawiera już taki zapis.”

(dowód: akta kontroli str. 85-116)

Protokoły nie zawierały również zapisów czy w prawidłowej wysokości pobierano opłaty za przeprowadzone badania techniczne. Andrzej T. – inspektor Wydziału Komunikacji Urzędu wyjaśnił, że „W trakcie kontroli, pobytu na stacji, również w trakcie badania kontrolnego diagnosty obserwuję, czy prawidłowo jest naliczona i pobrana opłata za wykonane badanie techniczne i przede wszystkim czy badanie zostało prawidłowo zakwalifikowane. Sprawdzam również dzienne raporty z wykonanych badań i porównuję z rejestrem badań technicznych pod kątem zakwalifikowania badań oraz pobranych opłat. W raporcie dziennym jest wykazywana kwota pobranych w danym dniu opłat. Trudno mi wskazać przyczynę, dla której nie dokumentowałem tego zagadnienia w protokołach kontroli. Nie ma żadnych wytycznych jak taki protokół z przeprowadzonej kontroli powinien wyglądać. Obecny kształt protokołu jest efektem mojej wieloletniej praktyki i ulega on ciągłym zmianom. Obecnie rozpatrujemy możliwość dokumentowania tego zagadnienia w protokole oraz sposobu pozyskania stosownych dowodów od SKP potwierdzających przeprowadzenie takiego badania w toku kontroli.”

(dowód: akta kontroli str. 85-116, 139-141)

Ponadto, Naczelnik Wydziału Komunikacji w dniu 15 marca 2016 r. oświadczyła m.in., że „Określony w art. 83b ustawy prd zakres kontroli nie obejmuje kontroli dokumentacji finansowej w zakresie pobierania opłaty za przeprowadzone badania techniczne poprzez porównywanie dziennego raportu wykonanych badań z dziennym raportem z kasy fiskalnej. Opłata za przeprowadzone badania techniczne stanowi dochód przedsiębiorcy, od którego to przedsiębiorca odprowadza do Skarbu Państwa stosowny podatek, a jego finansowa działalność w tym zakresie jest kontrolowana przez uprawnione organy skarbowe posiadające do tego instrumenty prawne, egzekucyjne oraz ewentualnie sankcje. Pracownik urzędu nie jest uprawniony do żądania od przedsiębiorcy dokumentacji finansowej.”

(dowód: akta kontroli str. 142)

W żadnym przypadku wydruki z rejestru badań technicznych oraz zaświadczenia o wykonanym badaniu technicznym nie były potwierdzane za zgodność z oryginałem. Andrzej T. wyjaśnił: „Wydruków z rejestru wykonanych badań technicznych oraz zaświadczeń o wykonanym badaniu technicznym nie potwierdzam za zgodność z oryginałem bo są one drukowane z systemu i są oryginalnymi wydrukami. Na wydrukach są oznaczenia daty i godziny wydruku oraz nazwy systemu.”

Żaden protokół kontroli SKP nie zawierał zapisów czy wpisy w dokumentacji potwierdzone są każdorazowo pieczętą SKP i diagnosty, datą oraz podpisem diagnosty. Andrzej T., wyjaśnił: „Zagadnienie to jest sprawdzane przede wszystkim w toku sprawdzania przeprowadzania przez diagnostów badań technicznych. W chwili, gdy po wykonanym badaniu technicznym diagnosta wydaje klientowi zaświadczenie sprawdzam, czy jest ono zgodne ze wzorem, treść jest zgodna z rozporządzeniem oraz oczywiście czy jest właściwie opieczętowane i podpisane przez uprawnionego diagnostę przeprowadzającego badanie techniczne. Ponadto, w chwili rejestracji pojazdu lub odbioru dowodu rejestracyjnego przez interesanta urzędu, pracownicy urzędu sprawdzają czy dokumenty wydane przez SKP są prawidłowe, w tym czy są podpisane i opieczętowane, czy w dowodzie rejestracyjnym jest pieczętka identyfikacyjna diagnosty i podpis. W protokołach jest ogólny zapis dotyczący zgodności zaświadczeń ze wzorem. Jeżeli w protokole nie ma opisanej nieprawidłowości dotyczącej braku pieczętki lub podpisu diagnosty to jednoznacznie wskazuje, że dokumenty były wystawiane prawidłowo, tj. były opieczętowane i podpisane. Podobnie w przypadku protokołów z wykonanego badania technicznego – jest w nich zapis, że badanie zostało wykonane zgodnie z aktualnymi przepisami. To znaczy, m.in. że wydane właścicielowi pojazdu dokumenty po badaniu, czyli zaświadczenie i dowód rejestracyjny posiadały wymagane pieczętki i podpisy.”

(dowód: akta kontroli str. 85-116, 139-141)

3.11. Prezydent w ramach sprawowanego nadzoru nad SKP nie występował do przedsiębiorców o cykliczne przesyłanie rejestrów badań technicznych w celu prowadzenia analiz danych zawartych w tych rejestrach. Naczelnik Wydziału Komunikacji wyjaśniła:

*„W ramach sprawowanego nadzoru podczas corocznej kontroli każdej stacji kontroli pojazdów organ zwraca się do przedsiębiorcy o wydrukowanie stron rejestru badań technicznych za dwa skrajne miesiące, które stanowią załączniki do protokołu kontroli. Następnie organ dokonuje analizy danych zawartych w tych rejestrach, ich kompletności, zgodności z przepisami oraz weryfikuje prawidłowość wpisanych danych poprzez ich porównanie z danymi zawartymi w aktach pojazdu. Odzwierciedleniem przeprowadzania analizy danych zawartych w rejestrach stacji kontroli pojazdów są zapisy zawarte w protokołach z kontroli oraz zaleceniach pokontrolnych. W związku z tym, że szczegółowa analiza rejestru badań technicznych dokonywana jest podczas kontroli każdej SKP, organ nie występuje o dodatkowe przesyłanie rejestrów badań technicznych, chyba że wymaga tego kontrola doraźna lub postępowanie wyjaśniające podjęte z urzędu.”*

(dowód: akta kontroli str. 381-396)

**3.12.** Każda kontrola SKP obejmowała swym zakresem sprawdzenie prawidłowości wykonywania przez diagnostów badań technicznych pojazdów. Kontrolą objęty był każdy diagnosta zatrudniony w kontrolowanej w danym momencie SKP (za wyjątkiem pięciu przypadków nieobecności diagnosty w danym dniu w pracy, np. z powodu urlopu lub zwolnienia lekarskiego). W latach 2014-2016 (do 26 lutego 2016 r.) skontrolowano odpowiednio 40, 39 i sześciu diagnostów. Czynności kontrolne dokumentowano w formie odrębnych protokołów stanowiących załączniki do protokołów kontroli SKP. Do protokołów tych załączano wydruki z urządzeń kontrolno-pomiarowych wykorzystanych w toku badania, np. wydruki z badań zadymienia/analizy spalin, wydruki testów hamulców, wydruki testów zawieszenia, wydruki kontroli ustawienia kół. Protokoły zawierały zapisy dotyczące sprawdzenia w toku badania technicznego przez diagnostę elementów wymaganych rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach<sup>20</sup>.

W latach 2014-2016 (do 26 lutego) w toku sprawdzania prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów przez diagnostów kontrolowano m.in. pojazdy, dla których określono dodatkowe wymagania techniczne, w tym: dwa pojazdy dostosowane do przewozu towarów niebezpiecznych (ADR), trzy autobusy (M3), 15 pojazdów wyposażonych w hak oraz 12 pojazdów przystosowanych do zasilania gazem.

Każdy protokół zawierał ocenę prawidłowości przeprowadzenia badania technicznego pojazdu i w każdym przypadku kontrolujący stwierdzał, że badanie zostało przeprowadzone zgodnie z obowiązującymi przepisami. (dowód: akta kontroli str. 85-116, 311-346)

W Urzędzie nie wprowadzono szczególnych procedur dotyczących sposobu prowadzenia kontroli prawidłowości wykonywania badań technicznych przez diagnostów. Regulamin kontroli swym zakresem nie obejmował sposobu przeprowadzania konkretnych czynności w toku kontroli SKP. (dowód: akta kontroli str. 70-79)

Czynności kontrolne w nadzorowanych SKP wykonywał Andrzej T. – inspektor Wydziału Komunikacji Urzędu posiadający wykształcenie techniczne o specjalizacji naprawa i eksploatacja pojazdów samochodowych oraz Naczelnik Wydziału Komunikacji. Od 2006 roku inspektor uczestniczył w corocznych szkoleniach w zakresie zmiany przepisów prawnych dotyczących działalności SKP organizowanych przez Polską Izbę Stacji Kontroli Pojazdów. Ponadto, w 2009 roku odbył szkolenie pt. „Kontrola SKP w ramach sprawowanego nadzoru”, organizowane przez TDT oraz w 2010 roku szkolenie pt. „Realizacja uprawnień nadzorczych starostw wobec SKP i ośrodków szkolenia kierowców” organizowane przez Związek Powiatów Polskich.

(dowód: akta kontroli str. 85-116, 420-421)

Nadzorowane przez Prezydenta SKP przeprowadziły łącznie 27.966 badań technicznych pojazdów w 2014 roku, 36.400 w 2015 roku i 5.447 w 2016 r.<sup>21</sup>, w tym odpowiednio 463 (1,7%), 580 (1,6%) oraz 67 (1,2%) badań technicznych z wynikiem negatywnym. W latach

<sup>20</sup> Dz. U. z 2015 r., poz. 776 ze zm. – wcześniej rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 września 2009 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. Nr 155, poz. 1232 ze zm. – utrata mocy 08 października 2012 r.

<sup>21</sup> Stan na 15 marca 2016 r.

2014-2016 odpowiednio w jednej, dwóch i sześciu SKP wszystkie wykonane badania techniczne zakończyły się wynikiem pozytywnym. Brak badań zakończonych wynikiem negatywnym nie skutkowało podjęciem przez Urząd dodatkowych kontroli w tych SKP.

(dowód: akta kontroli str. 127)

**3.13.** W okresie objętym kontrolą Urząd samodzielnie przeprowadzał kontrole w nadzorowanych przez siebie SKP i nie zawierano w tym zakresie porozumień z TDT.

(dowód: akta kontroli str. 85-116)

**3.14.** Z protokołów kontroli wynikało, że kontrolą każdorazowo obejmowano zakres wymagany treścią art. 83b ust. 2 pkt 1 lit a), b) i c) ustawy prd, tj. zgodność stacji z wymaganiami, o których mowa w art. 83 ust. 3 ustawy prd, prawidłowość wykonywania badań technicznych pojazdów oraz prawidłowość prowadzenia wymaganej dokumentacji. Do protokołów kontroli załączano liczne dowody w postaci m.in. oświadczeń przedsiębiorcy, wydruków z rejestru badań technicznych, wydruków zaświadczeń o przeprowadzonym badaniu technicznym, świadectwa legalizacji urządzeń pomiarowych, wykaz diagnostów ze wzorami pieczętek i podpisów, protokoły kontroli przeprowadzenia badania technicznego pojazdu przez diagnostę. Kontrole planowe SKP trwały od dwóch dni (np. kontrola SKP o numerze BS/010/P – rozpoczęta 22 lipca 2014 r., zakończona 23 lipca 2014 r.) do 12 dni (kontrola SKP o numerze BS/010/P – rozpoczęta 29 kwietnia 2015 r., zakończona 11 maja 2015 r.).

(dowód: akta kontroli str. 85-116)

**3.15.** Z ustaleń równolegle prowadzonych kontroli NIK w trzech SKP<sup>22</sup> wynika między innymi, że:

- stacje posiadają warunki lokalowe oraz wyposażenie kontrolno-pomiarowe odpowiednie dla rodzaju wykonywanych badań technicznych i potwierdzone decyzją Dyrektora TDT,
- stacje zatrudniają uprawnionych diagnostów,
- rejestry badań technicznych prowadzone są na bieżąco oraz diagnosty wydają zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym zgodne z wymaganym wzorem,
- przedsiębiorcy przekazują pobrane opłaty ewidencyjne na rachunek Funduszu – Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców.

Stwierdzone w toku tych kontroli nieprawidłowości dotyczyły:

- braków wymaganej dokumentacji (np. braku informacji dotyczących kryteriów ocen badanych pojazdów oraz aktualnej umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu materiałów niebezpiecznych (ADR) sporządzonej w Genewie 30 września 1957 r., braku archiwizacji i przechowywania danych i informacji zawartych w rejestrze badań technicznych przez okres 5 lat,
- nieaktualnego wykazu diagnostów,
- braku wpisywania wymaganych danych do rejestru badań technicznych i zaświadczeń o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu,
- błędów w przeprowadzaniu badań technicznych przez diagnostów,
- braku archiwizacji i przechowywania danych i informacji zawartych w rejestrze badań technicznych przez okres 5 lat,
- nieterminowym przekazywaniu pobranych opłat ewidencyjnych.

W SKP o numerze BS/019/P nie stwierdzono żadnych nieprawidłowości.

Kontrole w SKP objętych ww. kontrolą NIK (o nr BS/004, BS/018/P i BS/019), przeprowadzone przez służby Prezydenta w latach 2014 i 2015 wykazały nieprawidłowości polegające m.in. na:

- błędach lub brakach w rejestrze badań technicznych,
- błędach lub brakach w wydawanych zaświadczeniach o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu,

---

<sup>22</sup> BS/004, BS/018/P i BS/019/P.

- niewystawianiu zaświadczeń o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu z wynikiem pozytywnym,
- braku umieszczenia w widocznym miejscu: wykazu czynności kontrolnych oraz metod i kryteriów oceny stanu technicznego pojazdu, a także aktualnego wykazu diagnostów przeprowadzających badania techniczne,
- zastawieniu pojazdami lub założeniu drewnem stanowiska zewnętrznego do pomiarów akustycznych, co uniemożliwiało przeprowadzenie badania,
- startych liniach wyznaczających stanowisko zewnętrznego do pomiarów akustycznych,
- zajęciu stanowisk parkingu dla pojazdów oczekujących na badania techniczne pojazdów przez pojazdy nie oczekujące na badanie,
- braku umieszczenia w widocznym miejscu aktualnego wykazu diagnostów przeprowadzających badania techniczne,
- niedostarczeniu przez przedsiębiorcę w terminie kserokopii świadectwa legalizacji ponownej analizatora spalin, posiadaniu przez uprawnionego diagnostę nieprawidłowego identyfikatora - brak zdjęcia. (dowód: akta kontroli str. 117-126)

**3.16.** W latach 2014-2016 w toku kontroli SKP jedynie w czterech z 31 przypadków nie stwierdzono nieprawidłowości. W pozostałych przypadkach formułowano wnioski pokontrolne oraz monitorowano sposób ich wykonania. Kontrolujący po przeprowadzeniu kontroli informował kontrolowanego o stwierdzonych w toku kontroli nieprawidłowościach, wzywał do ich usunięcia oraz poinformowania w wyznaczonym terminie o sposobie wykonania wniosków pokontrolnych.

Najczęstsze nieprawidłowości dotyczyły błędów w rejestrze badań technicznych i zaświadczeniach o wykonanym badaniu technicznym pojazdu oraz nieumieszczenia w widocznym miejscu aktualnego wykazu czynności kontrolnych oraz metod i kryteriów oceny stanu technicznego pojazdu, co związane było ze zmianą przepisów w tym zakresie. (dowód: akta kontroli str. 117-126)

**3.17.** W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w toku kontroli SKP, szczegółowo opisywano ich zakres w treści protokołu kontroli (podpisywanego przez przedstawiciela kontrolowanego, kontrolera oraz Naczelnik Wydziału Komunikacji). Odrębnym pismem informowano kontrolowanego o stwierdzonych nieprawidłowościach oraz wnioskach pokontrolnych z tego wynikających oraz zakreślano termin (siedmiodniowy lub czternastodniowy) na poinformowanie Prezydenta o sposobie wykonania zaleceń pokontrolnych. Inspektor Wydziału Komunikacji przeprowadzający kontrole w SKP monitorował terminowość przekazywania przez kontrolowanych informacji o wykonaniu zaleceń pokontrolnych. Na 15 kontroli planowych w 2014 i 2015 roku odpowiednio w trzech i czterech przypadkach przedsiębiorcy spóźniali się z udzieleniem odpowiedzi na stwierdzone w toku kontroli nieprawidłowości (opóźnienia wynosiły od jednego do trzech dni w 2014 roku i od jednego do sześciu dni w 2015 roku). (dowód: akta kontroli str. 85-126, 311-346)

Ponadto, po pięciu kontrolach SKP zażądano dodatkowych pisemnych wyjaśnień od diagnostów w sprawie przyczyn zaistnienia nieprawidłowości. W każdym przypadku diagności udzielali pisemnych wyjaśnień w terminie wyznaczonym przez kontrolującego. (dowód: akta kontroli str. 85-116)

**3.18.** W okresie objętym kontrolą przedsiębiorcy prowadzący SKP nie występowali z wnioskami o zawieszenie działalności. Wykreślenie przedsiębiorców z rejestru przedsiębiorców następowało każdorazowo na ich wniosek. W latach 2014-2016 (do 31 marca) wykreślono trzech przedsiębiorców prowadzących SKP o numerach: BS/001, BS/014 oraz BS/015/P. Przedsiębiorcy przekazywali do Urzędu pieczętki SKP i diagnostów (w przypadku SKP o numerze BS/001) lub protokół zniszczenia pieczętek (SKP o numerach BS/014 i BS/015/P). (dowód: akta kontroli str. 399-413)

**3.19.** W okresie objętym kontrolą do Urzędu nie wpływały skargi dotyczące wykonywania badań technicznych pojazdów przez SKP/diagnostów lub wydawania przez diagnostów zaświadczeń o wykonanych badaniach. (dowód: akta kontroli str. 347-361)

Ustalono  
nieprawidłowości

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

Osiem z 15 kontroli planowych w 2014 roku oraz jedna z 15 kontroli planowych w 2015 roku w nadzorowanych przez Urząd SKP przeprowadzono po upływie od 367 dni (opóźnienie o 2 dni) w przypadku SKP o numerze BS/019/P w 2014 roku do 412 dni (opóźnienie o 47 dni) w przypadku SKP o numerze BS/010/P w 2014 roku od daty zakończenia kontroli planowanej w roku poprzednim, czym naruszono wymóg określony w art. 83b ust. 2 pkt. 1 ustawy prd<sup>23</sup>. Przepis ten stanowi, że starosta w ramach wykonywanego nadzoru nad SKP, co najmniej raz w roku przeprowadza kontrolę SKP w zakresie: a) zgodności stacji z wymaganiami, o których mowa w art. 83 ust. 3 ww. ustawy, b) prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów, c) prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji.

Naczelnik Wydziału Komunikacji wyjaśniła m.in.: „(...)Zgodnie z przepisami ustawy Prawo o ruchu drogowym organ przeprowadza kontrolę każdej stacji kontroli pojazdów co najmniej raz w roku, traktując termin „rok” jako rok kalendarzowy. Ustawodawca nie precyzuje jak należy rozumieć termin „co najmniej raz w roku”. Nie ma również wykładki sądowych w tym zakresie. Organ wychodzi z założenia, że ustawodawca formułując zapis „co najmniej raz w roku”, co do zasady miał na myśli konieczność przeprowadzenia kontroli stacji co najmniej raz w roku kalendarzowym.(...)Zapis „co najmniej raz w roku” pojawia się nie tylko w ustawie Prawo o ruchu drogowym. W przepisach ustawy Prawo budowlane zawarty jest zapis, że kontrolę okresową przeprowadza się co najmniej raz w roku i jest tłumaczony w ten sposób, że kontrolę należy przeprowadzać w każdym roku, przy czym odstęp czasu między datą kontroli w roku poprzednim nie musi być równy 365 dni, tj. 1 rok. (...)Organ uważa, że przeprowadził wskazane w Państwa piśmie kontrole zgodnie z przepisami art. 83b ust. 2 pkt 1 ustawy prd, tj. co najmniej raz w roku.(...)”

Zdaniem NIK poprzez „rok” należy rozumieć okres czasu równy okresowi kolejnych 12 miesięcy. Sformułowanie „co najmniej raz w roku” użyte w art. 83b ust. 2 pkt 1 uprd, oznacza termin ciągly (liczony bez przerw), a więc kończący się z upływem dnia, który nazwą lub datą odpowiada początkowemu dniowi terminu. Jest to de facto rok w rozumieniu art. 112 k.c. W treści omawianego przepisu wyraz „rok” został użyty w sposób jednoznaczny, w rozumieniu okresu czasu równemu okresowi 12 miesięcy. Takie rozumienie treści przepisu wynika wprost z wykładni gramatycznej, jednak znajduje podstawę również w wykładni celowościowej, ze względu na fakt, że sprzyja sprawnemu i regularnemu wykonywaniu nadzoru przez starostę. Należy ponadto uwzględnić, że użytych w ustawie wyrażen nie można odczytywać dowolnie, poprzez dodawanie określeń zmieniających ich znaczenie. Niedopuszczalne jest również założenie, że ustawodawca, formułując obowiązki organu administracji publicznej, pomylił się lub użył pewnych wyrazów nieświadomie. Za przyjęciem przedstawionej interpretacji przemawia również fakt, iż w innych przepisach ustawowych znajdujemy określenie „rok kalendarzowy”<sup>24</sup>, co świadczy o woli ustawodawcy odnośnie odróżnienia dwóch omawianych pojęć.

Istotne jest ustalenie w jakim czasie przed zakończeniem roku (12 miesięcy) organ kontroli zawiadomił, stosownie do art. 79 ust. 1 ustawy o sdg, przedsiębiorcę o zamiarze wszczęcia kontroli, Należy mieć na względzie przy tym art. 79 ust. 4 ustawy o sdg, zgodnie z którym kontrolę wszczyna się nie wcześniej niż po upływie 7 dni i nie później niż przed upływem 30 dni od dnia doręczenia zawiadomienia o zamiarze wszczęcia kontroli. Termin zawiadomienia przedsiębiorcy powinien umożliwiać organowi kontroli (o ile nie wystąpią przyczyny niezależne od organu powodujące przedłużenie czasu trwania kontroli<sup>25</sup> bądź nie zajdzie konieczność odstąpienia od kontroli, z uwagi na trwającą kontrolę innego organu<sup>26</sup>) jej zakończenie przed upływem roku, rozumianego jako kolejne 12 miesięcy. W takim przypadku zakończenie kontroli po upływie roku nie będzie naruszeniem przez organ kontroli art. 83b ust. 2 pkt 1 ustawy prd. Odmienne sytuacja będzie wyglądać, gdy

<sup>23</sup> Rok 2014: SKP o numerze BS/003 – kontrola po 378 dniach, BS/004 – po 371 dniach, BS/005 – po 385 dniach, BS/006/P po 390 dniach, BS/015/P – po 372 dniach, BS/017 – po 376 dniach, BS/019/P – po 367 dniach od zakończenia kontroli w roku poprzednim; Rok 2015: SKP o numerze BS/017 – po 369 dniach od zakończenia kontroli w roku poprzednim.

<sup>24</sup> Przykładowo w art. 83 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o SDG (Dz. U. z 2015 r., poz. 584 ze zm.).

<sup>25</sup> Art. 83 ust. 3 usdg.

<sup>26</sup> Art. 82 ust. 2 usdg.



zawiadomienie przedsiębiorcy nastąpiło w bardzo krótkim terminie uniemożliwiającym de facto organowi kontroli jej zakończenie przed upływem roku (12 miesięcy). Wydaje się, że działanie takie naruszy dyspozycję art. 83b ust. 2 pkt 1 ustawy prd.

Zawiadomienia o wszczęciu kontroli wysyłane były do przedsiębiorców na krótko przed upływem roku od daty zakończenia poprzedniej kontroli (w pięciu przypadkach<sup>27</sup>) lub po upływie roku (w pozostałych czterech przypadkach). W przypadkach tych nie występowały przyczyny niezależne od Urzędu powodujące przedłużenie czasu trwania kontroli lub opóźnienie jej rozpoczęcia.

(dowód: akta kontroli str. 80-81, 85-116, 128-132, 136-138, 144-243, 465-468)

#### Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonej nieprawidłowości, nadzór Prezidenta nad wykonywaniem przez SKP badań technicznych pojazdów.

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

Opis stanu faktycznego

4.1. W związku z przesłanymi do Urzędu przez organy kontroli ruchu drogowego zatrzymanymi dowodami rejestracyjnymi, dokonywano analiz przyczyn zatrzymania tych dokumentów. Ponadto Urząd z własnej inicjatywy kontrolował wydawane przez diagnostów zaświadczenia o wykonanym badaniu technicznym oraz sprawdzał w tym zakresie odpowiednie wpisy w dowodach rejestracyjnych.

Przesłane do Urzędu dowody rejestracyjne wraz z informacją o przyczynie zatrzymania dokumentu były każdorazowo analizowane przez Naczelnik Wydziału Komunikacji Urzędu. W przypadku wątpliwości, co do przeprowadzenia badania technicznego zgodnie z przepisami prawa wszczynana była procedura wyjaśniająca, polegająca na odebraniu od diagnosty wykonującego badanie techniczne lub przedsiębiorcy stosownych wyjaśnień.

W latach 2014-2016 (I kwartał) w Urzędzie podjęto 18 takich postępowań wyjaśniających (4 w 2014 roku, 13 w 2015 roku i 1 w 2016 roku). W wyniku podjętych działań w 2015 roku przeprowadzono kontrolę doraźną w SKP o numerze BS/021, która wykazała niezgodne z prawem działanie uprawnionego diagnosty, skutkujące cofnięciem uprawnień.

(dowód: akta kontroli str. 363-367)

4.2. Według stanu na dzień 17 marca 2016 r. w Urzędzie znajdowało się ogółem 115 dowodów rejestracyjnych pojazdów, zatrzymanych w latach 2014 – 2015 przez uprawnione organy kontroli ruchu drogowego z powodu złego stanu technicznego lub braku badań technicznych pojazdu (odpowiednio 41 i 74), co stanowiło 7,5% zatrzymanych i przesłanych Prezydentowi dowodów rejestracyjnych w tych latach (792 w 2014 roku i 737 w 2015 roku).

Analiza 115 zatrzymanych dowodów rejestracyjnych pojazdów wykazała między innymi, że:

- w 6 (5,2%) przypadkach okres od daty wykonania ostatniego przeglądu technicznego pojazdu do dnia zatrzymania dowodu rejestracyjnego nie przekroczył dwóch miesięcy,
- główną przyczyną zatrzymania tych 6 dowodów rejestracyjnych pojazdów były uszkodzenia pojazdu po kolizjach drogowych,
- w żadnej z tych 6 spraw nie stwierdzono dopuszczenia pojazdu do ruchu przez te same SKP lub tych samych diagnostów,
- w pozostałych 109 przypadkach główne przyczyny zatrzymania dowodów rejestracyjnych to: brak badań technicznych (42,2%) oraz uszkodzenia pojazdu po kolizjach drogowych (40,4%).

(dowód: akta kontroli str. 362, 368-380)

Na dzień 31 marca 2016 r. w Urzędzie znajdowało się ogółem 812 zatrzymanych przez uprawnione organy kontroli ruchu drogowego dowodów rejestracyjnych pojazdów.

(dowód: akta kontroli str. 397-398)

4.3. W okresie objętym kontrolą Prezydent nie skorzystał z możliwości określonej w art. 80d ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy prd i nie występował do Centralnej Ewidencji Pojazdów o udostępnienie informacji o właścicielach pojazdów, którzy w wyznaczonym terminie

<sup>27</sup> Kontrole w 2014 roku: SKP o numerach BS/003, BS/004, BS/ 015/P, BS/019/P; Kontrole w 2015 roku: BS/017.

nie przedstawili pojazdów do badania technicznego. W wyjaśnieniu Naczelnik Wydziału Komunikacji podała, że „art. 80d ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy Prawo o ruchu drogowym określa podmioty, którym następuje nieodpłatne udostępnienie danych lub informacji zgromadzonych w ewidencji. Art. 80c ust. 1 w/w ustawy określa, że dane lub informacje zgromadzone w ewidencji udostępnia się określonym podmiotom, o ile są one niezbędne do realizacji ich ustawowych zadań. Obowiązujące przepisy prawne nie nakładają na organ ustawowych zadań, do realizacji których potrzebna byłaby informacja o właścicielach pojazdów, którzy w wyznaczonym terminie nie przedstawili pojazdów do badania technicznego. W związku z powyższym organ nie jest uprawniony do występowania, w trybie art. 80d ust.1 pkt 1 lit. a ustawy Prawo o ruchu drogowym, do ewidencji o informacje o właścicielach pojazdów, którzy w wyznaczonym terminie nie przedstawili pojazdów do badania technicznego” (dowód: akta kontroli str. 381-384)

W okresie objętym kontrolą w Urzędzie nie podejmowano działań wobec właścicieli pojazdów, którym zatrzymano z powodu złego stanu technicznego pojazdu dowód rejestracyjny i którzy w wymaganym terminie nie przedłożyli zaświadczenia o pozytywnym wyniku badania (nie wystąpili z wnioskiem w sprawie odebrania dowodu rejestracyjnego). W wyjaśnieniu Naczelnik Wydziału Komunikacji stwierdziła, że „obowiązujące przepisy prawne nie nakładają na organ obowiązku podejmowania działań wobec właścicieli pojazdów, którym uprawniony organ zatrzymał dowód rejestracyjny z powodu złego stanu technicznego lub niewykonania w terminie badań technicznych pojazdu i którzy nie w wymaganym terminie nie wystąpili z wnioskiem o zwrot dowodu rejestracyjnego przedkładając stosowne zaświadczenie o pozytywnym wyniku badania. Przesłane do organu, na podstawie art. 132 ust. 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym, dowody rejestracyjne organ ma obowiązek przyjąć do depozytu, a informację o przyjęciu zatrzymanego dowodu rejestracyjnego do depozytu zamieścić w systemie informatycznym, o którym mowa w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 27 września 2003 r. w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdów do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach (Dz. U. z 2014 r., poz. 1727 ze zm.). Zgodnie z art. 132 ust. 6 w/w ustawy zwrot zatrzymanego dowodu rejestracyjnego następuje niezwłocznie po ustaniu przyczyny uzasadniającej jego zatrzymanie. Obowiązujące przepisy prawne nie nakładają na właścicieli pojazdów, którym z różnych powodów zatrzymano dowód rejestracyjny, terminu do wykonania badania technicznego tego pojazdu, ani też terminu, w jakim właściciel powinien wystąpić z wnioskiem o zwrot zatrzymanego dowodu rejestracyjnego, przedkładając stosowne zaświadczenie o pozytywnym wyniku badania technicznego. Właściciel pojazdu decyduje o tym, kiedy wykonana zostanie techniczne badanie pojazdu i zwróci się z wnioskiem o zwrot zatrzymanego dowodu rejestracyjnego, aby móc poruszać się tym pojazdem w ruchu drogowym. Dlatego też organ nie jest uprawniony do podejmowania z urzędu działań, o którym mowa w pkt 2 Państwa pisma, byłoby nieuprawnione”. (dowód: akta kontroli str. 381-385)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działania Prezydenta dotyczące zatrzymanych dowodów rejestracyjnych z powodu złego stanu technicznego pojazdów.

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

Opis stanu  
faktycznego

5.1. W Urzędzie, zadania określone w ustawie prd, w tym dotyczące w szczególności: prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP, wydawania zaświadczeń o wpisie przedsiębiorcy do w/w rejestru, sprawowania nadzoru nad SKP oraz wydawania i cofania uprawnień diagnostom do wykonywania badań technicznych pojazdów, realizował Wydział Komunikacji. (dowód: akta kontroli str.414-419)

5.2. Dwóch pracowników Wydziału Komunikacji – Naczelnik Maria Raczkowska oraz inspektor ds. komunikacji – Andrzej Tyczkowski zostało upoważnionych przez Prezydenta do przeprowadzania kontroli w SKP. Tym pracownikom delegowano również inne zadania określone w przepisach ustawy prd, na przykład: do zadań naczelnik Wydziału należało między innymi prowadzenie spraw związanych z wydawaniem i cofaniem zezwoleń

jednostkom do przeprowadzenia badań technicznych pojazdów, czy też wydawanie i cofanie uprawnień diagnostom do wykonywania badań technicznych.

(dowód: akta kontroli str.49-67, 420-421, 422-425 i 426-432)

**5.3.** W okresie objętym kontrolą w Urzędzie nie opracowano pisemnych procedur określających sposobu postępowania pracowników w przypadkach wpisu i prowadzenia rejestru SKP, nadawania i cofania uprawnień diagnostom oraz postępowania z zatrzymanymi dowodami rejestracyjnymi. Natomiast w dniu 8 sierpnia 2014 r. Prezydent wydał zarządzenie (1343/14) w sprawie ustalenia regulaminu kontroli przedsiębiorców prowadzących na terenie miasta Suwałki stacje kontroli pojazdów, co zostało szerzej opisane w pkt 3.1., 3.6. i 3.12. niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

(dowód: akta kontroli str. 70-79)

**5.4.** W latach 2014-2016 (do 26 lutego), zgodnie z zakresem obowiązków, kontrole bezpośrednie w SKP przeprowadzał inspektor ds. komunikacji Andrzej Tyczkowski, który legitymował się wykształceniem średnim techniczne (ukończone technikum samochodowe). Pracownik ten posiadał uprawnienia diagnosty oraz praktykę zawodową na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów samochodowych. Prezydent zapewnił inspektorowi Andrzejowi Tyczkowskiemu możliwość udziału w szkoleniach poszerzających wiedzę niezbędną do rzetelnego wykonywania tego zadania. Na przykład, w latach 2006-2015 uczestniczył on w jednodniowych szkoleniach organizowanych przez Polską Izbę Stacji Kontroli Pojazdów, których zagadnieniem wiodącym była zmiana przepisów prawa dotyczących działalności SKP. W 2009 r. inspektor Andrzej Tyczkowski uczestniczył w szkoleniu zorganizowanym przez TDT, którego tematem była problematyka kontroli SKP.

(dowód: akta kontroli str. 420-421)

W latach 2014-2016 (do 26 lutego) Wydział Komunikacji przeprowadził ogółem 32 planowe kontrole SKP (15 w 2014 roku, 15 w 2015 roku i dwie do 26 lutego 2016 r.). Ponadto, w 2015 roku zostały przeprowadzone 3 kontrole doraźne.

(dowód: akta kontroli str. 85-116, 265-310)

**5.5.** W okresie objętym kontrolą Prezydent nie zawierał porozumień z TDT. W Wydziale Komunikacji był zatrudniony pracownik o odpowiednich kwalifikacjach do przeprowadzenia kontroli w SKP. Analiza protokołów z kontroli przeprowadzonych przez Urząd w SKP (szczegółowo opisanych w podobszarze „3. Nadzór nad badaniami technicznymi pojazdów wykonywanymi w SKP” niniejszego wystąpienia pokontrolnego) wykazała, że kontrole zostały przeprowadzone w sposób rzetelny.

**5.6.** W latach 2014-2016 (do 18 lutego) Naczelnik Wydziału Komunikacji, w ramach kontroli zarządczej, przeprowadziła ogółem 46 kontrole wewnętrznych, których zakres obejmował między innymi realizację przez pracowników Wydziału zadań określonych w przepisach ustawy prd. W ramach tych kontroli sprawdzano również realizację zadań przez inspektora Andrzeja Tyczkowskiego. Na przykład, po kontroli przeprowadzonej 7 kwietnia 2014 r. (protokół nr 3/2014) naczelnik Wydziału Komunikacji zobowiązała inspektora Andrzeja Tyczkowskiego do: terminowej realizacji zaleceń pokontrolnych przez SKP i Ośrodków Szkolenia Kierowców (dalej: „OSK”), opracowania i wdrożenia na stanowisku systemu kontroli realizacji zaleceń pokontrolnych przez OSK i SKP, umieszczania w protokole kontroli informacji o nieterminowej realizacji zaleceń pokontrolnych, zwracania szczególnej uwagi, czy w OSK i SKP ponownie nie występują nieprawidłowości stwierdzone w protokole z poprzedniej kontroli. Ponowna kontrola realizacji zaleceń pokontrolnych przez inspektora Andrzeja Tyczkowskiego wykazała, że zostały one wykonane.

(dowód: akta kontroli str.441-442)

W okresie objętym kontrolą audytor wewnętrzny w Urzędzie nie planował i nie przeprowadzał zadań audytowych w Wydziale Komunikacji. W wyjaśnieniu naczelnik Wydziału Audytu i Kontroli Zofia Herman podała, że „analizy ryzyka przeprowadzone w celu opracowania planu audytu na rok 2014, na rok 2015 i na rok 2016 nie wykazały konieczności zbadania obszaru ryzyka związanego z działaniami w zakresie komunikacji”.

(dowód: akta kontroli str.443-444)

Ustalone  
nieprawidłowości

**Ocena cząstkowa**

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

Urząd był przygotowany zarówno od strony organizacyjnej, jak i merytorycznej do sprawowania nadzoru nad SKP. Pracownikom Wydziału Komunikacji powierzono wszystkie zadania w zakresie wykonywania badań technicznych pojazdów, wynikające z ustawy prd oraz zapewniono im udział w szkoleniach poszerzających wiedzę niezbędną do rzetelnego wykonywania kontroli SKP.

#### IV Wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli<sup>28</sup>, wnosi o:

1. Ujednolicenie zapisów w rejestrze przedsiębiorców dotyczących zakresu wykonywanych badań technicznych przez podstawowe SKP.
2. Przeprowadzanie czynności kontrolnych w SKP z zachowaniem terminu określonego w art 83b ust. 2 pkt. 1 ustawy prd.

#### V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia  
zastrzeżeń

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Białymstoku.

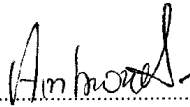
Obowiązek  
poinformowania  
NIK o sposobie  
wykorzystania uwag  
i wykonania wniosków

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

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

Białystok, dnia 29 kwietnia 2016 r.

Kontroler  
Tomasz Ambrozik  
Doradca ekonomiczny

  
.....  
podpis

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

  
.....  
podpis

Kontroler  
Maciej Brzosko  
Starszy inspektor kontroli państwowej

  
.....  
podpis

<sup>28</sup> Dz. U. z 2015 r., poz. 1096.