



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Białymstoku

LBI.410.14.2.2023

Pan
Jan Bolesław Perkowski
Starosta Powiatu Białostockiego
Starostwo Powiatowe w Białymstoku
ul. Borsucza 2,15-569 Białystok

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/23/004 – Funkcjonowanie systemu informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK 2.0) oraz zarządzanie Funduszem Celowym CEPiK

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Starostwo Powiatowe w Białymstoku, ul. Borsucza 2, 15-569 Białystok ¹
Kierownik jednostki kontrolowanej	Jan Bolesław Perkowski, Starosta Powiatu Białostockiego od 22 listopada 2018 r. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnił Antoni Pełkowski (Starosta Powiatu Białostockiego od 11 grudnia 2014 r. do 22 listopada 2018 r.)
Zakres przedmiotowy kontroli	Realizacja zadań w zakresie rejestracji pojazdów oraz wydawania praw jazdy z wykorzystaniem CEPiK oraz naliczanie i odprowadzanie opłat ewidencyjnych na rachunek Funduszu Celowego CEPiK i przekazywanie sprawozdań z opłat ewidencyjnych.
Okres objęty kontrolą	Od 1 stycznia 2018 r. do dnia zakończenia kontroli w 2023 roku.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ²
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Białymstoku
Kontrolerzy	1. Urszula Łukaszuk, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LBI/99/2023 z 24 maja 2023 r. 2. Marcin Kiersnowski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LBI/98/2023 z 24 maja 2023 r.

(akta kontroli str. 1-2)

¹ Dalej: *Starostwo*.

² Dz. U. z 2022 r. poz. 623. Dalej: *ustawa o NIK*.

II. Ocena ogólna kontrolowanej działalności³

OCENA OGÓLNA

Starostwo prawidłowo realizowało zadania w zakresie rejestracji pojazdów oraz wydawania praw jazdy z wykorzystaniem Systemu Informatycznego Pojazd⁴ i Systemu Informatycznego Kierowca⁵, a także rzetelnie naliczało opłaty ewidencyjne oraz terminowo przekazywało sprawozdania z opłat ewidencyjnych pobranych i przekazanych na rachunek Funduszu Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców⁶. W jednym (z 17 analizowanych) przypadku Starostwo nie wywiązało się jednak z obowiązku terminowego przekazania na rachunek bankowy Funduszu CEPIK pobranych opłat ewidencyjnych. W 2020 roku pracownicy Starostwa nie zastosowali się do przepisów art. 83b ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym⁷, tj. nie przeprowadzili kontroli w trzech (z 20) nadzorowanych stacjach kontroli pojazdów.

W Starostwie dostęp do systemu CEPIK miały wyłącznie osoby posiadające stosowne uprawnienia, które uczestniczyły w procesie przetwarzania informacji w tym systemie w stopniu adekwatnym do realizowanych zadań. W sytuacji zidentyfikowania błędów w danych zgromadzonych w Centralnej Ewidencji Pojazdów osoby te podejmowały działania zmierzające do ich wyeliminowania. Starostwo dysponowało również opracowaną przez Polską Wytwórnę Papierów Wartościowych S.A.⁸ procedurą awaryjnego użytkownika SI Pojazd wykorzystywaną w sytuacji niedostępności CEPIK.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

Opis stanu faktycznego

1. Starostwo w związku z korzystaniem z CEPIK na 1 czerwca 2023 r. posiadało w użyczeniu sprzęt informatyczny będący własnością PWPW S.A. w postaci: 21 czytników kart, 12 czytników kodu, 21 drukarek, 21 komputerów, 21 monitorów, jednego routera, jednego serwera, ośmiu skanerów, jednego switcha, jednej szafy RACK, jednego zasilacza awaryjnego UPS i 12 terminali płatniczych. Sprzęt ten został przekazany Starostwu w latach 2020-2021, za wyjątkiem czytników kodu przekazanych w latach 2013-2014, trzech skanerów przekazanych w 2013 roku i 2015 roku oraz szafy RACK przekazanej w 2010 roku. Każdorazowe przekazanie sprzętu zostało udokumentowane protokołami przekazania i odbioru oraz instalacji.

Opisane wyżej urządzenia zostały zinwentaryzowane w drodze spisu z natury wg stanu na dzień 20 grudnia 2022 r. Zgodność sprzętu wymienionego w arkuszach spisu z natury została potwierdzona w dniu 18 stycznia 2023 r. przez Kierownika Działu Przygotowania Produkcji Pionu Produkcji Dokumentów PWPW S.A. (akta kontroli str. 3-12)

Podstawę prawną przekazania sprzętu informatycznego stanowiły umowy na dostawę dokumentów komunikacyjnych i oznaczeń zawierane przez powiat białostocki z PWPW S.A. W okresie objętym kontrolą obowiązywały trzy umowy: z 27 grudnia 2016 r. zawarta na okres od 1 stycznia 2017 r. do 22 grudnia 2018 r., z 13 listopada 2018 r. zawarta na okres od 24 grudnia 2018 r. do 24 grudnia 2021 r. oraz z 30 listopada 2021 r. zawarta na okres trzech lat z mocą obowiązującą od 27 grudnia 2021 r. (akta kontroli str. 13-69)

Oprócz sprzętu informatycznego dostarczonego przez PWPW S.A., system CEPIK zainstalowany został dodatkowo na trzech zestawach komputerowych zakupionych przez Starostwo 12 grudnia 2018 r. ze środków własnych. Na 1 czerwca 2023 r. dwa z tych zestawów znajdowały się w Wydziale Komunikacji Starostwa Filii w Łapach, zaś jeden w Wydziale Komunikacji Starostwa przy ul. Borsuczej 2 w Białymstoku. Zakup zestawów komputerowych poprzedzono prośbą z 17 sierpnia 2018 r. skierowaną do PWPW S.A. o całościowe lub częściowe sfinansowanie dodatkowej infrastruktury do zasilania systemu CEPIK dla planowanej Filii Wydziału Komunikacji w Łapach. W zapytaniu wskazano, że *wstępne szacunki organu wskazują na konieczność utworzenia m.in. czterech stanowisk systemowych wraz z niezbędnymi przyłączami oraz inną infrastrukturą techniczno-informatyczną*. PWPW

³ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁴ Dalej: *SI Pojazd*.

⁵ Dalej: *SI Kierowca*.

⁶ Dalej: *CEPIK*.

⁷ Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, ze zm. Dalej: *Prawo o ruchu drogowym*.

⁸ Dalej: *PWPW S.A.*

S.A. udzielając 30 sierpnia 2018 r. negatywnej odpowiedzi powołała się na zapis § 4 pkt 9 umowy z 27 grudnia 2016 r., zgodnie z którym PWPW S.A. zobowiązuje się na wniosek zamawiającego do udostępniania systemów w dodatkowych lokalizacjach, pod warunkiem zapewnienia przez zamawiającego łączności umożliwiającej teletransmisję danych i informacji pomiędzy lokalizacją główną a lokalizacjami dodatkowymi, udostępnienia stanowisk roboczych oraz pokrycia przez zamawiającego kosztów uruchomienia i utrzymania niezbędnej infrastruktury sieciowej określonej przez PWPW S.A. Dodano ponadto, iż nie ma możliwości pokrycia tego typu kosztów, ponieważ zobowiązanie to jest po stronie urzędów; PWPW S.A. nie planuje tego w swoim corocznym budżecie, a co za tym idzie nie ma możliwości pokrycia tego typu kosztów. Jednocześnie poinformowano, że na podstawie Państwa wniosku dokonaliśmy weryfikacji aktywności Urzędu i ilości składanych zamówień na dokumenty w II kwartale 2018 r. Z analizy wynika, iż ilość składanych zamówień w przeliczeniu na pojedyncze stanowiska komputerowe wynosi tylko 93 sztuki i jest poniżej progu 114 sztuk, od którego przekazywane są dodatkowe stanowiska PWPW S.A. dlatego wsparcie w tym zakresie nie jest możliwe. (akta kontroli str. 70-71)

W toku oględzin sprzętu informatycznego będącego własnością PWPW S.A. przeprowadzonych 1 czerwca 2023 r. w siedzibie Starostwa, ustalono m.in., że:

- w siedzibie Starostwa znajdowało się łącznie 21 zestawów komputerowych z dostępem do CEPIK,
- 19 zestawów wykorzystywanych było do bezpośredniej obsługi interesantów,
- jeden zestaw komputerowy⁹ umiejscowiony w rogu sali obsługi interesantów nie był włączony, a w czytniku kart tego zestawu nie znajdowała się karta kryptograficzna,
- jeden zestaw¹⁰ znajdował się w pomieszczeniu archiwum Starostwa i nie był on włączony oraz nie miał umieszczonej w nim karty kryptograficznej.

Dyrektor Wydziału Komunikacji¹¹, odnosząc się do zestawu komputerowego znajdującego się w rogu sali obsługi interesantów wyjaśniła: *Ten zestaw komputerowy na co dzień służy do wprowadzania do systemu CEPIK zawiadomień o nabyciu/zbyciu pojazdów. W związku z rotacją wśród pracowników spowodowaną zmianą organizacji pracy, od jakiegoś czasu zestaw ten nie jest używany codziennie przez osiem godzin tak jak inne zestawy dostarczone przez PWPW, natomiast jest używany, ale sporadycznie, np. w sytuacji wystąpienia większej kolejki interesantów do obsłużenia lub w razie potrzeby przez pracownika obsługującego archiwum rejestracji pojazdów, wtedy gdy wszystkie inne zestawy są zajęte przez pracowników z bezpośredniej obsługi interesantów. Po to, żeby nie blokować innego stanowiska komputerowego i tym samym stanowiska pracy na tzw. „okienku”. Zestaw ten służy m.in. do dokonywania innych czynności w SI Pojazd oraz CEPIK. Natomiast w planach jest użytkowanie tego zestawu do obsługi SI Kierowca, ponieważ w najbliższym czasie planowane jest zwiększenie liczby stanowisk pracy do obsługi spraw związanych z wydawaniem uprawnień do kierowania pojazdami (do pracy wraca pracownica z półrocznego zwolnienia lekarskiego). Zwiększenie liczby stanowisk pracy w systemie SI Kierowca jest spowodowane tym, że z tygodni na tydzień zauważalna jest większa ilość spraw realizowanych przez pracowników pracujących w systemie SI Kierowca.*

Z wyjaśnień Dyrektor wynika, że zestaw komputerowy umiejscowiony w pomieszczeniu archiwum Starostwa służy do pracy w systemie SI Kierowca. Wskazała bowiem, że: *pracownik w archiwum praw jazdy wprowadza do systemu dane dotyczące zgonu kierowcy, jest to niezbędne do tego, żeby można było zarchiwizować teczkę kierowcy i następnie przekazać do archiwum zakładowego, a docelowo potem do Archiwum Państwowego. (...) Z uwagi na to, że stanowiska pracy dotyczące realizacji spraw z zakresu SI Kierowca zlokalizowane są 2 piętra wyżej, niż znajduje się archiwum, dlatego żeby nie było potrzeby codziennego przenoszenia korytarzami Starostwa teczek tych kierowców, w przypadku których nastąpił zgon, zestaw ten znajduje się w archiwum praw jazdy. (...). Starostwo Powiatowe*

⁹ Komputer z numerem stacji 0309S006, monitor o numerze fabrycznym CNC9412GT, drukarka o numerze fabrycznym AK96039194 i czytnik kart magnetycznych o numerze fabrycznym KJ-16579440-1932-001973.

¹⁰ Komputer z numerem stacji 0309S023, monitor o numerze fabrycznym CNC7351G7G, drukarka o numerze fabrycznym AK76039768 i czytnik kart magnetycznych o numerze fabrycznym KJ-09281140-1719-000619.

¹¹ Dalej: Dyrektor

w Białymstoku z Ministerstwa Cyfryzacji otrzymało dane ponad 15.000 osób zmarłych zamieszkałych na terenie powiatu białostockiego, dane dotyczą zgonów, które należy wprowadzić do SI Kierowca w celu zarchiwizowania teczek kierowcy i docelowego zwolnienia miejsca w archiwum. Żeby wprowadzić dane o zgonie kierowcy należy najpierw wyszukać teczkę tego kierowcy. Te czynności są jeszcze wykonywane, póki co nie jest znany termin zakończenia prac (chodzi o wspomniane 15.000 teczek akt kierowców, które należy zarchiwizować). (akta kontroli str. 72-77)

Dyrektor odnosząc się z kolei do jakości obsługi interesantów z wykorzystaniem infrastruktury informatycznej udostępnionej przez PWPW S.A. wyjaśniła: Na chwilę obecną dostarczony przez PWPW S.A. sprzęt informatyczny umożliwia sprawną realizację zadań. Natomiast w latach poprzednich niejednokrotnie zdarzały się sytuacje, gdzie brakowało dodatkowych zestawów komputerowych, przede wszystkim do obsługi SI Pojazd, w sytuacji gdy tworzyły się kolejki do rejestracji pojazdów. Wówczas Starostwo dysponowało przeszkoloną kadrą (pracownikami), natomiast brakowało sprzętu informatycznego żeby zwiększyć ilość stanowisk do bezpośredniej obsługi interesantów. Z chwilą pojawienia się epidemii Covid-19 oraz potem po wybuchu wojny za wschodnią granicą Polski, nastąpił kryzys na rynku motoryzacyjnym, spadła ilość rejestrowanych pojazdów i dodatkowy sprzęt z PWPW S.A. już przestał być potrzebny. W chwili obecnej w Starostwie nie brakuje urządzeń informatycznych, w poprzednich latach gdy była taka potrzeba, Starostwo pisemnie występowało do PWPW S.A. z prośbą o przydzielenie dodatkowego sprzętu informatycznego. Wysłane pisma dotyczyły sprzętu potrzebnego zarówno do głównej lokalizacji (ul. Borsucza 2) oraz do filii w Łapach. Zazwyczaj odpowiedź ze strony PWPW S.A. była odmowna. Na przestrzeni ostatnich lat tylko 1 wniosek Starostwa został uwzględniony i przydzielono nam 1 dodatkowy zestaw komputerowy do obsługi SI Pojazd. (akta kontroli str. 78-84)

2. Odnosząc się natomiast do sprawności obsługi interesantów za pomocą SI Pojazd Dyrektor wyjaśniła, że: dla pracownika przeszkolonego, takiego który codziennie pracuje przy SI Pojazd, obsługa jest prosta i intuicyjna oraz pozwala na sprawną obsługę interesanta i łatwe wyszukiwanie danych ale pod warunkiem, że CEPiK działa sprawnie i gdy nie ma spowolnienia w działaniu systemu, co zdarzało się niejednokrotnie. Do słabych stron w działaniu SI Pojazd Dyrektor zaliczyła:

- dość często zdarza się, że w CEPiK występuje tzw. połączenie pojazdów, np. po wpisaniu numeru rejestracyjnego wyskakują 2 rekordy (2 pojazdy). Pracownik Starostwa nie ma możliwości samodzielnie wyjaśnić te rozbieżności, należy kontaktować się i założyć zgłoszenie w Centralnym Ośrodku Informatyki. Naprawianie tego typu błędów trwa dość długo. Dopóki błąd nie zostanie naprawiony, nie ma możliwości zarejestrowania pojazdu, a interesant niestety ale musi cierpliwie czekać;
- głównym problemem i niedoskonałością systemu CEPiK jest brak możliwości wyszukania po numerze NIP przedsiębiorcy i innych podmiotów. System daje możliwość wyszukania tylko po numerze REGON, który nie zawsze jest dostępny. Na pieczętkach przedsiębiorców (na wypełnionych drukach) zazwyczaj podawany jest numer NIP, numeru REGON pracownik sam musi odszukać samodzielnie, co spowalnia proces obsługi interesanta;
- w systemie nie widać ciągłości właścicieli pojazdu, w przypadku pojazdu który jest zarejestrowany w innym urzędzie;
- po sprzedaży pojazdu, gdy nowy właściciel już pojazd zarejestruje na siebie, wówczas poprzedni właściciel (zbywca) nie ma możliwości zgłoszenia zbycia pojazdu elektronicznie np. poprzez ePUAP, ponieważ tego pojazdu już tam nie widać w bazie. To nieraz powoduje niejasność sytuacji, ponieważ zbywca nie zgłasza zbycia (co jest obowiązkiem), a to z kolei później generuje konieczność nałożenia kary administracyjnej przez urząd, z powodu niezgłoszenia w wymaganym terminie zbycia pojazdu;
- jeżeli jeden pracownik pracuje w systemie na danym pojeździe, to inny pracownik już nie ma dostępu do tego pojazdu ponieważ pojawia się blokada;
- w CEPiK jest błąd migracji polegający na tym, że nie jest wskazany rodzaj, podrodzaj, przeznaczenie pojazdu. Dotyczy to w większości starych pojazdów (głównie przyczepy). Powoduje to konieczność wykonywania dodatkowych badań technicznych

przez właściciela pojazdu, ponieważ urzędnik rejestrujący pojazd nie ma danych dotyczących parametrów do wpisania w systemie. Jeżeli akta papierowe pojazdu są dostępne w Starostwie, wówczas parametry (o ile tam się znajdują) są wpisywane z akt. Natomiast jeżeli pojazd jest zarejestrowany w innym urzędzie, wówczas parametrów nie ma, bo CEPIK źle zmigrował dane;

- w celu udoskonalenia systemu proponujemy, żeby SI Pojazd przypominał/informował o konieczności skrócenia terminu badania technicznego w pojazdach z zamontowaną instalacją LPG (gaz). Dotyczy to sytuacji gdy pracownik wpisuje do systemu adnotację „gaz” lub w nowych pojazdach gdy po wpisaniu adnotacji „gaz” termin badania technicznego podlega skróceniu – gdyby system informował komunikatem, ostrzegał to wówczas usprawniłoby codzienną pracę w takich sytuacjach;
- podczas logowania do systemu, system nie „przepuszcza” po wpisaniu przez pracownika swojego numeru pin za pierwszym razem, nieraz trzeba 2 lub 3 razy wpisać pin, żeby zalogować się do systemu (sytuacja występuje od kilku tygodni, wcześniej tego nie było);
- SI Pojazd nie zapamiętuje danych właściciela po ich wpisaniu, za każdym razem podczas rejestracji pojazdu po kliknięciu „dalej” na nowo trzeba pobierać dane adresowe z CEP. Jest to dość problematyczne podczas codziennej pracy przy systemie i mocno spowalnia proces bezpośredniej obsługi,
- zdarza się, że podczas rejestracji pojazdu, który kiedyś był zarejestrowany u nas w urzędzie, następnie ubył i został zarejestrowany w innym urzędzie i teraz znów wrócił do nas – nie możemy przerejestrować tego pojazdu z zachowaniem dotychczasowych tablic rejestracyjnych, pomimo że interesant chce zostawić sobie dotychczasowe tablice rejestracyjne. System nie przepuszcza takiej sytuacji,
- zdarza się, że SI Pojazd migruje wszystkie inne parametry pojazdu, bez parametru „nacisk na oś” pojazdu. Trzeba to uzupełnić ręcznie, a ten parametr nie zawsze jest wpisany w dowodzie rejestracyjnym pojazdu;
- podczas rejestracji stałej system nie przypomina, żeby wydać nową decyzję po rejestracji czasowej (chodzi o nową decyzję).

Według Dyrektora mocnymi stronami systemu SI Pojazd są:

- tylko uprawnieni pracownicy, posiadający wydaną przez PWPW S.A. kartę mają dostęp do systemu SI Pojazd;
- nie ma możliwości zalogowania się (dostępu) do systemu SI Pojazd na tzw. komputerze niesystemowym;
- na sprzęcie SI Pojazd nie ma możliwości podłączenia zwykłego łącza internetowego;
- można łatwo wyszukać w CEPIK pojazd zarejestrowany w innym urzędzie – po wpisaniu tylko jednego parametru (np. nr rejestracyjny lub nr vin) i wówczas jest dostęp do potrzebnych podstawowych danych na temat pojazdu;
- system jest dość intuicyjny, proces rejestracji pojazdu nie sprawia problemów podczas przechodzenia kolejnych etapów;
- jeżeli pracownik błędnie wpisał numer oznaczenia (tablica rejestracyjna, znak legalizacyjny, pozwolenie czasowe), wówczas system nie przepuści dalej, pojawia się komunikat/ostrzeżenie, że jest błąd;
- po aktualizacji systemu podświetla się na czerwono zatrzymany dowód rejestracyjny pojazdu. Jest to bardziej czytelne, ułatwia pracę ponieważ zwraca na to uwagę pracownika. (akta kontroli str. 78-84)

3. Opisując z kolei słabe strony w działaniu SI Kierowca Dyrektor wskazała:

- SI Kierowca nie pobiera drugiego imienia kierowcy, za każdym razem należy to ręcznie uzupełniać;
- system informatyczny SI Kierowca nie zawsze pobiera meldunek, wówczas ręcznie należy uzupełnić w systemie dane adresowe;

- system informatyczny SI Kierowca nie pokazuje daty zgonu danego kierowcy, natomiast w SI Pojazd jest to widoczne;
- gdy dokument prawa jazdy jest zatrzymany lub są cofnięte uprawnienia, gdy zamawiany jest nowy druk prawa jazdy – to system bardzo często „chce wydać” poprzedni (stary dokument prawa jazdy). Działa to też w drugą stronę, gdy chcemy zwrócić w systemie dotychczasowy dokument prawa jazdy, wówczas nieraz SI Kierowca, „chce” produkować nowy druk prawa jazdy. To stanowi duże utrudnienie przy realizowaniu spraw;
- przy cofniętych uprawnieniach, gdy pojawia się tzw. blokada alkoholowa SI Kierowca stwarza duże trudności w zamówieniu druku prawa jazdy z kodem 69. Pracownik nie ma możliwości samodzielnego rozwiązania problemu, tutaj za każdym razem należy dzwonić do HelpDesk;
- kiedyś do SI Kierowca wprowadzało się orzeczenia lekarskie, wybierane było badanie kwalifikacyjne dla wszystkich kierowców, a badanie kontrolne dla kierowców, których dokumenty prawa jazdy były zatrzymane. Teraz do SI Kierowca wprowadza się wszystkim kierowcom badanie kontrolne, a kwalifikacyjne dla kierowców tzw. zawodowych. W wprowadzonych wówczas badaniach lekarskich kwalifikacyjnych – obecnie SI Kierowca nie wczytuje daty ważności orzeczenia lekarskiego, automatycznie wstawia 15 lat, daty te należy ręcznie zmienić. Przy obecnie wprowadzanych do SI Kierowca orzeczeniach lekarskich (jako badania kwalifikacyjne), nie ma możliwości wpisania ograniczeń. Przy zamawianiu nowego druku dokumentu prawa jazdy, ograniczenia z orzeczenia lekarskiego należy wpisywać ręcznie.

Do mocnych stron systemu SI Kierowca, według Dyrektora, należą:

- tylko uprawnieni pracownicy, posiadający wydaną przez PWPW S.A. kartę mają dostęp do systemu SI Kierowca;
- nie ma możliwości zalogowania się (dostępu) do systemu SI Kierowca na tzw. komputerze niesystemowym;
- na sprzęcie SI Kierowca nie ma możliwości podłączenia zwykłego łącza internetowego.
(akta kontroli str. 78-84)

4. Procedury w zakresie rejestracji pojazdów oraz wydawania praw jazdy w przypadku niedostępności systemu CEPiK zostały opracowane przez PWPW S.A. i udostępnione Starostwu w postaci Instrukcji Bezpieczeństwa Systemów Pojazd i Kierowca w Urzędach¹². Instrukcja ta określa zasady związane z bezpieczeństwem teleinformatycznym systemu do centralnej personalizacji dowodów rejestracyjnych i kart pojazdów „Pojazd”, centralnej personalizacji dowodów prawa jazdy „Kierowca” oraz aplikacji „Portal Starosty”. W Instrukcji m.in. opisano procedury:

- awaryjnego rozpoczęcia pracy bez karty elektronicznej (celem tej procedury jest zapewnienie nieprzerwanej pracy użytkownika z użyciem identyfikatora i hasła w sytuacji, gdy awaria któregoś z elementów ogólnopolskiego podsystemu łączności uniemożliwi rozpoczęcie pracy z użyciem karty elektronicznej);
- pracy w trybie awaryjnym systemu SI Pojazd (celem tej procedury jest umożliwienie nieprzerwanej obsługi interesantów w przypadku awarii serwera lub sieci komputerowej w urzędzie, a wyniki pracy są zapisywane w postaci zaszyfrowanej w tymczasowej bazie danych na stacji roboczej, zaś po usunięciu awarii dane zostają przeniesione do bazy produkcyjnej).

Dodatkowo, sposób postępowania umożliwiający przejście w awaryjny tryb pracy w razie awarii serwera lub sieci LAN, został zawarty w Instrukcji użytkownika aplikacji Pojazd (tryb awaryjny)” udostępnionym Starostwu przez PWPW. S.A. (akta kontroli str. 85-155)

Dyrektor wyjaśniła, że: w okresie objętym kontrolą zaledwie kilka razy wykorzystano w praktyce procedurę pracy w trybie awaryjnym, wówczas wprowadzone do systemu informatycznego dane zapisywane były w bazie lokalnej, następnie - po ustąpieniu awarii przenoszone były do CEPiK. Praca w trybie awaryjnym nie zdarzała się często, ponieważ

¹² Dalej: Instrukcja.

w przypadku awarii serwera najczęściej występował całkowity brak możliwości realizacji spraw w SI Pojazd i konieczne było oczekiwanie na usunięcie awarii. (akta kontroli str. 72-77)

W związku z zawarciem w Instrukcji uregulowań dotyczących procedury pracy w trybie awaryjnym jedynie w odniesieniu do systemu Pojazd Dyrektor wskazała, że *nie są jej znane powody, dla których opracowana w Instrukcji procedura pracy odnosi się do SI Pojazd*. Zdaniem Dyrektor: *z takim zapytaniem należałoby się zwrócić do autora powyższej instrukcji, tj. PWPW S.A. Dodaje ponadto, iż Starostwo Powiatowe w Białymstoku nie analizowało z PWPW S.A. zapisów Instrukcji Bezpieczeństwa, w tym m.in. funkcjonalności systemu umożliwiającego pracę w trybie awaryjnym. Natomiast z kilkunastoletniego doświadczenia w pracy w Wydziale Komunikacji mogą stwierdzić, że praca w trybie awaryjnym w SI Kierowca nigdy nie miała miejsca w Starostwie. Natomiast w SI Pojazd praca w trybie awaryjnym występowała i była możliwa. Być może dlatego też w Instrukcji nie ma nic wspomniane o awaryjnym trybie pracy w SI Kierowca, ponieważ system takiej funkcjonalności nie przewiduje.* (akta kontroli str. 436-438)

5. Od 1 stycznia 2022 r. do 31 maja 2023 r. Starostwo za pomocą systemu E-Helpdesk-PWPW dokonało 455 zgłoszeń związanych z problemami w funkcjonowaniu CEPiK. Z tej liczby zdecydowana większość (96,7%) została pozytywnie rozwiązana, przy czym jako zgłoszenie system odnotowywał także przypadki wykonania połączenia z infolinią lub próby wykonania takiego połączenia¹³. (akta kontroli str. 156-212)

Z wyjaśnień Dyrektor wynika, że najczęstsze zgłoszenia dotyczyły:

- braku możliwości zalogowania się do systemu, bo np. system „nie widzi” karty kryptograficznej;
- braku możliwości zamówienia dokumentu prawa jazdy (zgłoszenia zostały rozwiązane);
- błędów w zgłoszeniach dotyczących zbycia/nabycia pojazdu (zgłoszenia zostały rozwiązane);
- rozłączania pojazdów (tego typu zgłoszenia mają najdłuższy termin rozwiązania problemu, nie wszystkie zostały rozwiązane);
- braku możliwości wygenerowania raportów z CEPiK (zgłoszenia nie zostały rozwiązane);
- problemów z zalogowaniem się do systemu (zgłoszenia dość szybko zostały rozwiązane).

Dyrektor dodała, że: *w/w okresie czasu zaistniały około 3–4 awarie/przerwy w działaniu CEPiK. Ogólnopolskie awarie zazwyczaj trwają od około 0,5 do 4 godzin. Po tym czasie zostają rozwiązane/naprawione. Z doświadczenia widać, że częściej występują ogólnopolskie awarie CEPiK w części dotyczącej SI Pojazd. Wspomniane awarie dotyczą sytuacji, gdy w systemie przez jakiś dłuższy czas nie ma możliwości wykonania zadania itp. rejestracji pojazdu, wydania dokumentu prawa jazdy, itp.* (akta kontroli str. 78-84)

Do końca maja 2023 roku spośród łącznej liczby 455 zgłoszeń, nierozwiązanych pozostawało 15 zgłoszeń pochodzących z okresu od 23 lutego do 17 maja 2023 r. Z kolei na 13 czerwca 2023 r. liczba nierozwiązanych zgłoszeń wynosiła 16¹⁴ i dotyczyła okresu od 23 lutego do 12 czerwca 2023 r. (obsługa tych zgłoszeń trwała od 1 do 110 dni). Nierozwiązane zgłoszenia dotyczyły:

- korekty daty pierwszej rejestracji w kraju (cztery przypadki),
- rozłączenia pojazdu (siedem przypadków),
- niewpisanego znaku legalizacyjnego (dwa przypadki),
- niezgodności informacji dotyczących zatrzymania prawa jazdy (dwa przypadki),
- braku podglądu pojazdu w systemie mobywatel.gov.pl (jeden przypadek).

(akta kontroli 213-228)

6. Nadawanie, modyfikowanie i odbieranie uprawnień dla pracowników Starostwa zaangażowanych w proces przetwarzania informacji w CEPiK realizowane było w oparciu

¹³ W badanej próbie wystąpiło 139 tego typu zgłoszeń, tj. 30,5%.

¹⁴ Trzy zgłoszenia zostały pozytywnie rozpatrzone, a w okresie od 1 do 12 czerwca 2023 r. zgłoszono cztery nowe powiadomienia o błędach.

o formularze uzyskania lub modyfikacji uprawnień użytkownika (wnioski FE-1 i FE-1dr). Analiza modułu uprawnień w CEPiK wykazała, że na 29 maja 2023 r. status aktywnego użytkownika posiadało 24 pracowników Starostwa zatrudnionych w Wydziale Komunikacji. Poszczególni pracownicy posiadali uprawnienia użytkowników w obrębie pięciu modułów ról, tj. organizacyjne, użytkowników aplikacji Pojazd, użytkowników aplikacji Kierowca, użytkowników aplikacji Moduł Sprawozdawczo-Kontrolny i użytkowników aplikacji Portal Starosty. Analiza uprawnień w CEPiK 24 pracowników Starostwa wykazała, że we wszystkich przypadkach były one zbieżne z nadanymi zakresami czynności i obowiązków, co było zgodne z § 20 ust. 2 pkt 4 *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 12 kwietnia 2012 r. w sprawie Krajowych Ram Interoperacyjności, minimalnych wymagań dla rejestrów publicznych i wymiany informacji w postaci elektronicznej oraz minimalnych wymagań dla systemów teleinformatycznych*¹⁵. (akta kontroli str. 229-235)

W okresie objętym kontrolą uprawnienia do pracy w CEPiK odebrano 16 osobom i zawieszono trzem. Analiza tych spraw wykazała, że:

- uprawnienia we wszystkich 16 przypadkach odebrano niezwłocznie, tj. do 31 dni po ustaniu stosunku pracy, co było zgodne z § 20 ust. 2 pkt 5 *rozporządzenia w sprawie KRI*,
- uprawnienia we wszystkich trzech przypadkach zawieszono niezwłocznie po zaistnieniu okoliczności wskazujących na długotrwałą nieobecność w pracy, a karty kryptograficzne tych pracowników zostały zabezpieczone w sejfie, co także odpowiadało § 20 ust. 2 pkt 5 *rozporządzenia w sprawie KRI*. (akta kontroli str. 236-238)

7. Wszyscy użytkownicy CEPiK w Starostwie zostali wyposażeni w karty kryptograficzne. Łączna liczba wydanych i aktywnych kart odpowiadała liczbie osób posiadających aktualne uprawnienia w CEPiK, tj. 24, z tego 1 czerwca 2023 r. z kart korzystało 16 pracowników Wydziału Komunikacji. Pozostałe osiem kart przechowywano w sejfie. Weryfikacja kart nie wykazała nieprawidłowości w zakresie zapewnienia ochrony przetwarzanych informacji przed ich nieuprawnionym dostępem, a w szczególności w zakresie zachowania poufności haseł. Okazane karty kryptograficzne wykazywały zgodność z tożsamością osoby, do której zostały przypisane. Poza tym, nie stwierdzono przypadków zapisania kodu do kart w widocznym miejscu. Było to zgodne z § 20 ust. 2 pkt 7 *rozporządzenia w sprawie KRI*.

(akta kontroli str. 239)

8. Odnosząc się do kwestii wyjaśniania i usuwania błędnych informacji o pojazdach i kierowcach zgromadzonych w Centralnej Ewidencji Pojazdów (CEP) i Centralnej Ewidencji Kierowców (CEK) Dyrektor wyjaśniła: *W przypadku błędnych informacji w sprawach dotyczących kierowców zweryfikowanie informacji polega na sięgnięciu przez pracownika do papierowej teczki kierowców i zweryfikowaniu poprawności, porównaniu z danymi zgromadzonymi z aktach papierowych z danymi figurującymi CEK - to rozwiązanie zazwyczaj jest skuteczne. W przypadku błędnych informacji w sprawach dotyczących pojazdów, zweryfikowanie informacji polega na sprawdzeniu danych i informacji w aktach papierowych pojazdu i porównaniu z danymi zawartymi w CEP - to rozwiązanie zazwyczaj jest skuteczne. Wprowadzone rozwiązania nie do końca są skuteczne, ponieważ nie wszystkie zgłoszenia do chwili obecnej zostały zamknięte, co oznacza, że nie wszystkie błędy zostały naprawione/rozwiązane. Chodzi w tym miejscu o zgłoszenia, błędy które zostały zgłoszone przez pracowników do HelpDesk. Coraz więcej zgłoszeń o błędach pojawia się w sprawie kierowców, których dane faktyczne nie są do końca zgodne z danymi zawartymi w CEK, np. w CEK status dokumentu prawa jazdy figuruje jako zatrzymany, natomiast w rzeczywistości nie jest zatrzymany. Wyjaśnianie błędów generuje dodatkowe nakłady pracy pracowników, jak również zajmuje czas.* (akta kontroli str. 78-84)

Analiza dziesięciu ostatnich zgłoszeń dotyczących błędnych informacji o pojazdach i kierowcach zgromadzonych w CEPiK wykazała, że na 19 czerwca 2023 r. sześć zgłoszeń zakończyło się pomyślnym zweryfikowaniem błędów¹⁶, a cztery z nich posiadało w systemie status zawieszony (w trakcie realizacji). Zgłoszenia nierozwiązane pochodziły z 1, 3 i 12 czerwca 2023 r. Analizowane zgłoszenia dotyczyły następujących niezgodności:

¹⁵ Dz. U. z 2017 r. poz. 2247. Dalej: *rozporządzenie w sprawie KRI*.

¹⁶ Czas rozwiązania zgłoszeń wynosił od 2 do 10 dni.

- prawo jazdy widniało w CEK jako zatrzymane, przy braku takich danych w dokumentacji papierowej Starostwa (trzy przypadki),
- z systemu CEK wynikały dane o zakończeniu zabezpieczenia komorniczego ustanowionego na pojeździe – w lokalnej bazie Starostwa brak było natomiast informacji o zajęciu pojazdu przez Naczelnika Urzędu Skarbowego” (trzy przypadki),
- korekta daty pierwszej rejestracji pojazdu za granicą (dwa przypadki),
- błędny stan dowodu rejestracyjnego – brak możliwości przerejestrowania (jeden przypadek),
- brak przyczepy samochodowej w systemie mobywatel.gov.pl – zgłoszenie klienta (jeden przypadek). (akta kontroli str. 240-248)

W kwestii kontaktów Starostwa z infolinią odpowiedzialną za zgłaszanie problemów w działaniu CEPiK, w tym korygowaniu błędnych danych w CEP i CEK, Dyrektor wskazała: *Utrudnienia występują głównie w kontakcie telefonicznym, bardzo często trudno jest dodzwonić się na infolinię z powodu bardzo długiego czasu oczekiwania na połączenie. Automatyczna sekretarka informuje np. „jesteś dwunastą osobą w kolejce ...” itd. Długi czas oczekiwania na połączenie powoduje nieraz blokadę linii telefonicznej m.in. dla interesantów chcących zadzwonić do urzędu w swoich sprawach, ale również wówczas linia jest zajęta dla połączeń wewnątrz Starostwa. Natomiast w kwestii tematu korygowania błędnych danych w CEP i CEK, to zależy od rodzaju błędu i od skali problemu danej sprawy. Na skorygowanie niektórych błędów pracownik zajmujący się daną sprawą niejednokrotnie musi czekać kilka tygodni, wówczas wysyłane są ponaglenia, wykonywane są „przypominające” połączenia na infolinię. Niejednokrotnie zbyt długi czas oczekiwania na naprawienie błędu spotyka się z krytyką ze strony interesanta Starostwa, który do czasu wyjaśnienia błędu nie ma możliwości załatwienia sprawy (np. zarejestrowania pojazdu). Niektóre błędy, niedogodności systemu są usuwane po zgłoszeniu niemalże natychmiast „od ręki”, podczas telefonicznego zgłaszania na infolinię (...)* (akta kontroli str. 78-84)

9. Przeprowadzone 21 czerwca 2023 r. oględziny procesu pierwszej rejestracji pojazdu w kraju wykonanego w SI Pojazd, nie wykazały niezgodności danych zawartych w dokumentacji przedłożonej do rejestracji z danymi systemu CEPiK. Z kolei 22 czerwca 2023 r. podczas procesu obsługi 44 wniosków o rejestrację i wyrejestrowanie pojazdu stwierdzono, że niezgodności tego typu wykryto w pięciu przypadkach:

- czynność przerejestrowania pojazdu – przy zgłoszeniu nabycia pojazdu pojawił się błąd w powiązaniu umów; nie dokonywano zgłoszenia do administratora, gdyż wprowadzono nowe zgłoszenie bez opcji powiązania umów;
- czynność przerejestrowania pojazdu przy zachowaniu dotychczasowych tablic – brak możliwości zapisania rejestracji z powodu błędu kodu homologacji w systemie CEPiK; dokonano zgłoszenia do administratora; zamówiono klasyfikację homologacji w Instytucie Transportu Samochodowego w Warszawie dla pojazdu;
- czynność przerejestrowania pojazdu – brak w CEPiK informacji o poziomie emisji spalin; nie dokonywano zgłoszenia do administratora i dane uzupełniono samodzielnie w systemie;
- czynność przerejestrowania pojazdu – nie znaleziono homologacji wynikającej z okazanej dokumentacji pojazdu w katalogu marek pojazdów dostępnych w SI Pojazd; nie dokonywano zgłoszenia do administratora i wybrano inną dostępną homologację;
- czynność przerejestrowania pojazdu – CEP nie narzuca kraju pochodzenia w zakładce właściciele (brak opcji wyboru kraju w systemie; należy dopisać odręcznie); nie dokonywano zgłoszenia do administratora i uzupełniono samodzielnie dane według stanu faktycznego. (akta kontroli str. 249-255)

10. Dyrektor odnosząc się do sposobu informowania Starostwa o zmianach w działaniu CEPIK wyjaśniła: *Starostwo zazwyczaj nie otrzymuje odrębnych informacji o wprowadzonych zmianach w systemach. Po zalogowaniu do systemu SI Pojazd lub SI Kierowca pracownicy widzą, że aktualizacje/zmiany zostały wprowadzone. Nieraz w systemach informatycznych w zakładce „Informacje dla Starostw” jest zamieszczona informacja/komunikat o planowanych utrudnieniach w działaniu systemu. Zdarzyło się też, że o planowanych zmianach dyrektor Wydziału Komunikacji został poinformowany telefonicznie przez administratora systemu informatycznego, informacja dotyczyła tego, żeby w danym dniu np. wszystkie stacje robocze zostały wylogowane i nie były wyłączone na noc, ponieważ wgrywana była aktualizacja oprogramowania/aktualizacja systemu. Drogą e-mail, ePUAP nie są przesyłane żadne informacje dotyczące np. niedostępności systemu lub planowanych zmian w systemie. Dyrektor Wydziału nie otrzymuje dodatkowych informacji o niedostępności systemu, o awarii najczęściej dowiaduje się od pracowników na co dzień pracujących na tych systemach. Taka sama sytuacja jest w przypadku awarii CEPIK. Awarie nie są planowane. Starostwo zazwyczaj stawiane jest przed faktem dokonanym. O awarii dowiadujemy się po tym, gdy system nie działa np. nie ma możliwości zarejestrowania pojazdu lub wprowadzenia wniosku i zamówienia dokumentu prawa jazdy itp. W sytuacji awarii systemu praktycznie nie ma możliwości dodzwonienia się na infolinię, nieraz połączenia automatycznie są odrzucane. Prawdopodobnie z powodu zbyt dużej liczby połączeń z urzędów z całego kraju. Chcąc udzielić oczekującym w kolejkach interesantom jakichkolwiek informacji na temat awarii systemu, tego w jakim czasie planowane jest usunięcie awarii – Dyrektor Wydziału niejednokrotnie poszukuje innych kanałów dostępu, dodzwonienia się do administratora systemu w Warszawie. Nie zawsze tutaj następuje pożądaný efekt. Ponadto w przypadku awarii systemu i braku jakichkolwiek informacji dla Urzędu o tej awarii, bardzo często praktykowane jest to, że wykonywane są połączenia telefoniczne do innych urzędów realizujących takie same zadania z zapytaniem czy ktoś coś wie o awarii itp. Zdarzały się takie przypadki, gdy wystąpiła awaria systemu (najczęściej SI Pojazd), podczas telefonicznego zgłaszania tej awarii w PWPW S.A., zgłaszająca osoba ze strony Starostwa słyszała w słuchawce, że „to dziwne, bo u nich wszystko działa”. Praktykowaną formą powiadamiania o planowanych zmianach w systemie była zatem informacja w zakładce „Informacje dla Starostw” lub rozmowa telefoniczna. W przypadku awarii systemu nie stosowano żadnej formy powiadamiania Starostwa.* (akta kontroli str. 78-84)

11. Czynność naliczania opłat ewidencyjnych następowała automatycznie z wykorzystaniem systemu CEPIK. Stwierdzono przestrzeganie wymogu określonego w § 3 ust. 2 rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z dnia 26 sierpnia 2022 r. w sprawie opłaty ewidencyjnej stanowiącej przychód Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców¹⁷, zgodnie z którym w przypadku pobierania opłaty ewidencyjnej łącznie z innymi opłatami na dowodzie wpłaty wyodrębnić się kwoty poszczególnych opłat.

Starostwo odnotowywało opłaty ewidencyjne, pobrane i przekazane na rachunek bankowy lub wpłacone do kasy w ewidencji księgowej prowadzonej w systemie finansowo-księgowym. Było to zgodne z § 4 pkt 1 ww. rozporządzenia Ministra Cyfryzacji. (akta kontroli str. 256-274)

Szczegółowa analiza danych w zakresie prawidłowości pobierania i ewidencjonowania opłat ewidencyjnych w okresie od 2 do 9 stycznia 2023 r. w obrębie systemu SI Kierowca, nie wykazała nieprawidłowości. (akta kontroli str. 275-298)

12. Starostwo w okresie od 1 stycznia 2022 r. do 31 maja 2023 r. w 16 z 17 przypadków wywiązało się z obowiązku terminowego przekazania na rachunek bankowy Funduszu CEPIK opłat ewidencyjnych. Za jeden okres sprawozdawczy opłaty ewidencyjne przekazano z opóźnieniem, co szerzej opisano w dalszej części wystąpienia w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*. W tym samym okresie Starostwo terminowo przekazywało sprawozdania z opłat ewidencyjnych pobranych i przekazanych na rachunek Funduszu CEPIK.

(akta kontroli str. 299-301)

¹⁷ Dz. U. poz. 1857. Rozporządzenie uchylone 1 lipca 2023 roku.

13. Na terenie powiatu białostockiego w 2020 roku i 2021 roku działało 20 stacji kontroli pojazdów¹⁸, a w 2022 roku – 21. W latach 2021-2022 prawidłowo przeprowadzono po jednej kontroli w każdej z działających SKP. W 2020 roku nie skontrolowano sześciu SKP. W trzech przypadkach dotyczyło to SKP wpisanych do rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP pod koniec 2020 roku. W trzech pozostałych sprawach odstąpiono od przeprowadzenia kontroli, co szerzej opisano w dalszej części wyśpienia w sekcji Stwierdzone nieprawidłowości.

Każdorazowo kontrole przeprowadzone zostały przez Dyrektora działającą na podstawie upoważnień wydawanych przez Starostę Powiatu Białostockiego. Zakres kontroli określony upoważnieniami, był zgodny z zakresem wskazanym w art. 83b ust. 2 *Prawa o ruchu drogowym*. Z przeprowadzonych kontroli sporządzany był protokół zawierający ustalenia kontroli oraz zalecenia pokontrolne. (akta kontroli str. 302-312)

Kontrole przeprowadzone w latach 2020-2022, poza jednym przypadkiem opisanym poniżej, obejmowały swym zakresem zagadnienia naliczania i odprowadzania opłat ewidencyjnych. Nieprawidłowości w zakresie opłat ewidencyjnych zidentyfikowano w sześciu (z 55) przeprowadzonych kontroli. We wszystkich przypadkach dotyczyły one nieterminowego przekazywania pobranych opłat ewidencyjnych na rachunek bankowy Funduszu CEPIK. I tak:

- W trakcie kontroli przeprowadzonej 10 czerwca 2020 r. na SKP o kodzie BIA/015 nie przedstawiono potwierdzeń odprowadzenia na rachunek bankowy Funduszu CEPIK opłat za miesiące od kwietnia 2019 roku do stycznia 2020 roku. W zaleceniach pokontrolnych zwrócono się o dostarczenie brakujących potwierdzeń. Zalecenia wykonano w części. Nie przekazano dowodów wpłat za sierpień, wrzesień i październik 2019 roku. Z kolei z dowodów przekazywania pobranych opłat ewidencyjnych na rachunek bankowy Funduszu CEPIK za okres luty–maj 2020 r. wynikały terminowe opłaty.
- W trakcie kontroli przeprowadzonej 17 maja 2021 r. na SKP o kodzie BIA/015 nie stwierdzono nieprawidłowości w zakresie pobierania i odprowadzania opłat ewidencyjnych za okres od lipca 2020 roku do kwietnia 2021 roku. W zaleceniach pokontrolnych zwrócono się jednak ponownie o dostarczenie brakujących potwierdzeń odprowadzenia opłat ewidencyjnych na rachunek Funduszu CEPIK za sierpień, wrzesień i październik 2019 roku. Stosowne dane SKP przekazała 30 maja 2021 r. Dowody wskazywały na terminowe uregulowanie płatności.
- W trakcie kontroli przeprowadzonej 20 lipca 2022 r. na SKP o kodzie BIA/026/P stwierdzono, że pobrane opłaty ewidencyjne za okres od lutego 2021 roku do sierpnia 2022 roku przekazywano na rachunek bankowy Funduszu CEPIK z opóźnieniem. W zaleceniach pokontrolnych wskazano, że opłaty ewidencyjne należy przekazać do dziesiątego dnia następnego miesiąca.
- W trakcie kontroli przeprowadzonej 18 lutego 2022 r. na SKP o kodzie BIA/028 stwierdzono brak potwierdzenia przekazania opłat za okres od lutego 2021 roku do lutego 2022 roku. W zaleceniach pokontrolnych zwrócono się o dostarczenie dowodów wpłat w terminie 14 dni od dnia otrzymania protokołu kontroli. Zalecenie nie zostało wykonane. Realizację tego zalecenia organ kontrolujący zweryfikował w trakcie kolejnej kontroli przeprowadzonej w 17 lutego 2023 r. W jej wyniku ustalono m.in., że opłatę za maj i sierpień 2021 roku przekazano na rachunek bankowy Funduszu CEPIK z opóźnieniem wynoszącym odpowiednio: 22 dni i 17 dni, co jednak nie skutkowało sformułowaniem zaleceń pokontrolnych. W udzielonym wyjaśnieniu Dyrektor zaznaczyła m.in., że: (...) *nieterminowe przekazywanie opłat ewidencyjnych przez przedsiębiorcę prowadzącego SKP nie stanowi dla organu kontrolującego podstawy do wszczęcia postępowania w sprawie wykreślenia z rejestru SKP. W ubiegłych latach przez około 10 lat kontrole SKP wykonywane były przy współudziale przedstawicieli Transportowego Dozoru Technicznego w Warszawie. Wówczas pojawił się w protokole kontroli zapis odnośnie sprawdzenia przez kontrolującego przekazanych opłat ewidencyjnych i do dnia dzisiejszego taki zapis w protokołach kontroli SKP jest powielany. Po zniesieniu opłat*

¹⁸ Dalej: SKP.

ewidencyjnych po dniu 1 lipca 2023 r. przestanie to być sprawdzane w trakcie kontroli SKP i taki zapis zniknie z protokołu kontroli.

- W protokole z kontroli SKP o kodzie BIA/025/P przeprowadzonej 11 lutego 2022 r. zawarto stwierdzenie, że „w dniu kontroli nie sprawdzono pobierania opłaty ewidencyjnej”, co jak wyjaśniła Dyrektor, wynikało z *faktu nieokazania potwierdzeń przekazania opłat za 2021 rok*. W związku z powyższym, w zaleceniach pokontrolnych zwrócono się o dostarczenie dowodów wpłat w terminie 14 dni od dnia otrzymania protokołu kontroli. Z przekazanych potwierdzeń przelewów opłat ewidencyjnych na rachunek bankowy Funduszu CEPiK wynikało, że opłaty w łącznej kwocie 2.727 zł za okres od stycznia do grudnia 2021 roku przekazywano z opóźnieniem wynoszącym od dwóch do 64 dni, co jednak nie skutkowało sformułowaniem zaleceń do tego podmiotu. Dyrektor poinformowała, że (...) *przedstawione potwierdzenia opłat były przedmiotem analizy organu kontrolującego, jednakże w świetle obowiązującego obecnie stanu prawnego organ kontroli nie ma możliwości wyciągnąć wobec kontrolowanej SKP konsekwencji prawnych za nieterminowe przekazywanie opłat ewidencyjnych. Można jedynie pouczyć (przypomnieć, poinformować) jaki jest termin zgodnie z przepisami. Tak też uczyniono w opisywanym tutaj przypadku (...).*
- W trakcie kontroli przeprowadzonej 22 czerwca 2021 r. na SKP o kodzie BIA/011 nie przedstawiono potwierdzeń odprowadzenia na rachunek bankowy Funduszu CEPiK opłat za luty, marzec i kwiecień 2021 roku. W zaleceniach pokontrolnych zwrócono się o dostarczenie brakujących potwierdzeń. Z przekazanych potwierdzeń przelewów opłat ewidencyjnych na rachunek bankowy Funduszu CEPiK wynikało, że opłaty w łącznej kwocie 719 zł za wyżej wymienione okresy przekazywano z opóźnieniem wynoszącym od czterech do 72 dni, co jednak nie skutkowało sformułowaniem zaleceń do tego podmiotu. (akta kontroli str. 72-77, 313-388)

Badanie opłat ewidencyjnych nie było przedmiotem kontroli przeprowadzonej w SKP o kodzie BIA/025/P w 2021 roku. W protokole kontroli z 23 lutego 2021 r. wskazano, że „w toku kontroli nie sprawdzono pobierania opłat ewidencyjnych”. Zdaniem Dyrektora ten zapis widnieje w protokole (...), *ponieważ w trakcie kontroli kontrolowany przedsiębiorca (...) nie dysponował wydrukami z konta bankowego, które stanowiłyby potwierdzenie odprowadzenia pobranych opłat przez SKP na rachunek właściwego ministerstwa. W przeważającej części kontrolowane SKP już w trakcie kontroli mają przygotowane potwierdzenia odprowadzonych opłat ewidencyjnych (corocznie to podlega sprawdzeniu), co znacznie ułatwia osobie kontrolującej sprawdzenie pobranych opłat ewidencyjnych i porównanie tych danych do danych, które są generowane z elektronicznego rejestru badań technicznych pojazdów. (...) Kontrolowany przedsiębiorca ustnie zobowiązał się dostarczyć te potwierdzenia w terminie późniejszym, po odbyciu wizyty u swojej księgowej.* (akta kontroli str. 72-77, 389-396)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Pobrane przez Starostwo w styczniu 2022 roku opłaty ewidencyjne w łącznej kwocie 1.757,00 zł zostały przekazane¹⁹ na rachunek bankowy Funduszu CEPiK dopiero 11 kwietnia 2022 r. (tj. 60 dni po terminie), co było niezgodne z § 5 *rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z dnia 30 grudnia 2019 r. w sprawie opłaty ewidencyjnej stanowiącej przychód Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców*²⁰. Ponadto, dokonana wpłata nie obejmowała odsetek za zwłokę w kwocie 27 zł²¹, które również stanowią przychód Funduszu CEPiK, stosownie do art. 80d ust. 4 pkt 5 w zw. z ust. 3b ustawy *Prawo o ruchu drogowym* w brzmieniu obowiązującym do 1 lipca 2023 r. Dodatkowo, w sprawozdaniu z opłat ewidencyjnych pobranych i przekazanych na rachunek Funduszu CEPiK za styczeń 2022

¹⁹ Dyspozycję przelewu na wniosek pracownika Wydziału Budżetu i Finansów Starostwa wykonała główna księgowa i Sekretarz Powiatu.

²⁰ Dz. U. z 2019 r. poz. 2546. Rozporządzenie uchylone 5 kwietnia 2022 r. Do dnia 1 lipca 2023 r. obowiązywało rozporządzenie Ministra Cyfryzacji w tej samej sprawie z dnia 26 sierpnia 2022 r. (Dz.U. poz.1857) z § 5 o identycznej treści.

²¹ W wysokości należnej na dzień uiszczenia zaległej opłaty ewidencyjnej.

roku wskazano, że przelewu kwoty 1.757,00 zł dokonano 4 lutego 2022 r., co było niezgodne ze stanem faktycznym.

Skarbnik Powiatu Białostockiego wyjaśniła: (...) *Przyczyną było długotrwałe zwolnienie lekarskie (26-28.01.2022 r. oraz 31.01-04.02.2022 r.) pracownika Starostwa, który zgodnie z zakresem obowiązków odpowiada za księgową obsługę opłat CEPiK. W związku z tym, że w każdym miesiącu przekazywanie środków CEPiK było wykonywane zgodnie z informacją powyżej, czyli najpóźniej do 5 dnia, pracownik po powrocie ze zwolnienia był przekonany, że przelew zrealizowano podczas jego nieobecności. Należy podkreślić, że sprawozdanie z zakresu tych opłat za styczeń 2022 r. zostało przekazane do dysponenta z zachowaniem prawidłowego terminu, czyli 8 lutego 2022 r. Płatność wykonano w dniu 11 kwietnia 2022 r. niezwłocznie po telefonicznej interwencji ze strony dysponenta środków CEPiK.* (akta kontroli str. 397-417)

Odnośnie niesporządzenia korekty sprawozdania oraz nieuiszczenia odsetek za zwłokę Skarbnik Powiatu Białostockiego poinformowała: (...) *Instrukcja wypełniania jak i samo sprawozdanie (część A) przewidywało korekty tylko w sprawach rejestracji lub w sprawach wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami. Korekt wstawionej daty dokonania przelewu opłaty oraz naliczenia i odprowadzenia odsetek za zwłokę już nie, co w części B wzoru sprawozdania dotyczącego stacji kontroli pojazdów było już jednoznacznie wskazane. Wątpliwości co do słuszności naszej interpretacji potwierdził pracownik Ministerstwa Cyfryzacji w Warszawie, który stwierdził, że nie ma takiej konieczności korygowania sprawozdania poprzez zmianę daty przelewu oraz naliczania i odprowadzania odsetek za zwłokę.* (akta kontroli str. 418-421)

2. W 2020 roku nie przeprowadzono kontroli w trzech SKP o kodach BIA/025/P, BIA/027 oraz BIA/028. Obowiązek przeprowadzenia co najmniej raz w roku kontroli stacji kontroli pojazdów w ramach wykonywanego przez Starostę nadzoru został nałożony przepisem art. 83b ust. 2 pkt 1 *Prawa o ruchu drogowym*. Z okazanej dokumentacji wynika, że w dniu 29 września 2020 r. do tych SKP zostały wysłane zawiadomienia o zamiarze wszczęcia kontroli podpisane przez Dyrektora działającą z upoważnienia Starosty.

W sporządzonych notatkach służbowych na okoliczność odstąpienia od kontroli oraz w udzielonym wyjaśnieniu Dyrektor wskazała: (...) *Z uwagi na szerzącą się wówczas epidemię covid-19 (znacznym wzroście zakażeń), porę roku sprzyjającą zachorowaniom grypopodobnym (jesień) oraz odnotowywany w tamtym czasie sukcesywny wzrost zakażeń w naszym regionie – w obawie o własne zdrowie – postanowiłam nie wykonać tych kontroli w zaplanowanym terminie (października 2020 r.). Zaznaczę, że w tych stacjach kontroli pojazdów zostały przeprowadzone kontrole w miesiącu lutym 2021 r., jako jedne z pierwszych z przeprowadzonych kontroli w 2021 r., co ma potwierdzenie w protokołach kontroli.*

NIK zauważa, że choć przepisy rozporządzeń Rady Ministrów w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii dopuściły w okresie od 8 sierpnia 2020 r. do 28 lutego 2022 r. ograniczenie wykonywania zadań przez urząd administracji publicznej do wyłącznie zadań niezbędnych do zapewnienia pomocy obywatelom²², to obowiązek prowadzenia corocznych kontroli nie został zniesiony. Ponadto, z dniem 24 czerwca 2020 r. art. 51 ust. 3a *ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców*²³ dopuścił – za zgodą przedsiębiorcy – możliwość prowadzenia kontroli (czynności kontrolnych) w sposób zdalny za pośrednictwem operatora pocztowego lub za pomocą środków komunikacji elektronicznej. Od 2021 roku kontrole SKP odbywały się już co najmniej raz w roku. (akta kontroli str. 72-77, 422-435)

²² Decyzję o rodzaju i formie tych ograniczeń podejmował kierownik urzędu, uwzględniając konieczność zapewnienia bezpieczeństwa obywateli, zawiadamiając o tych ograniczeniach, w drodze ogłoszenia, na stronie podmiotowej urzędu oraz w jego siedzibie – przepisy § 21 ust. 1 i 5 lub § 24 ust. 1 i 5 powołanych rozporządzeń z dnia 6 sierpnia 2020 r. (Dz. U. poz. 1356, ze zm.), z dnia 9 października 2020 r. (Dz. U. poz. 1758, ze zm.), z dnia 26 listopada 2020 r. (Dz. U. poz. 2091), z dnia 1 grudnia 2020 r. (Dz. U. poz. 2132), z dnia 21 grudnia 2020 r. (Dz. U. poz. 2316), z dnia 26 lutego 2021 r. (Dz. U. poz. 447 ze zm.), z dnia 19 marca 2021 r. (Dz. U. poz. 512 ze zm.), z dnia 6 maja 2021 r. (Dz. U. poz. 861 ze zm.) i z dnia 25 lutego 2022 r. (Dz. U. poz. 473).

²³ Dz. U. z 2023 r. poz. 221, ze zm.

IV. Wnioski

Wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 *ustawy o NIK*, wnosi o skorygowanie sprawozdania z opłat ewidencyjnych pobranych i przekazanych na rachunek Funduszu CEPIK za styczeń 2022 roku w części dotyczącej odsetek za zwłokę i daty dokonania przelewu oraz uregulowanie odsetek za zwłokę.

Z uwagi na incydentalny charakter nieprawidłowości polegającej na nieprzeprowadzeniu w 2020 roku kontroli w trzech SKP oraz opisane wyżej przyczyny jej powstania Najwyższa Izba Kontroli odstępuje do formułowania wniosku w tej sprawie.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 *ustawy o NIK*, kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do Dyrektora Delegatury NIK w Białymstoku. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 *ustawy o NIK*, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 *ustawy o NIK*, należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosku pokontrolnego 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 16 sierpnia 2023 roku

Kontroler:

Urszula Łukaszuk
główny specjalista kontroli państwowej
/podpisano elektronicznie/

p. o. DYREKTORA DELEGATURY
Najwyższej Izby Kontroli w Białymstoku
Janusz Pawelczyk
/podpisano elektronicznie/