



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Katowicach

LKA.410.021.01.2023

Pani
Barbara Bandoła
Starosta Pszczyński
ul. 3 Maja 10
43-200 Pszczyna

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 Pszczynie ¹ , ul. 3 Maja 10, 43-200 Pszczyna
Kierownik jednostki kontrolowanej	Barbara Bandała, Starosta Powiatu Pszczyńskiego ² od 19 listopada 2018 r. Poprzednio funkcję kierownika jednostki kontrolowanej pełnił Paweł Sadza – od dnia 26 listopada 2014 r. – 18 listopada 2018 r. (akta kontroli: str. 2-6)
Zakres przedmiotowy kontroli	Realizacja przez starostów/prezydentów miast 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.
Okres objęty kontrolą	1 stycznia 2018 r. – 14 lipca 2023 r.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ³
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Katowicach
Kontrolerzy	Magdalena Śleziak, inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKA/136/2023 (akta kontroli: str. 1)

¹ Zwany dalej: „Starostwem” lub „Urzędem”.

² Zwany dalej: „Starostą”.

³ Dz.U. z 2022 r. poz. 623; zwana dalej: „ustawą o NIK”.

II. Ocena ogólna⁴ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Starostwo Powiatowe w Pszczynie w latach 2018-2023⁵ - realizowało zleczone zadania w zakresie rejestracji pojazdów oraz wydawania praw jazdy z wykorzystaniem systemu Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców⁶, a także naliczania i odprowadzania opłat ewidencyjnych na rachunek Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców⁷ i przekazywania okresowych sprawozdań z realizacji opłat ewidencyjnych.

Urządzenia informatyczne wykorzystywane były w Starostwie wyłącznie do realizacji zadań w systemie CEPiK (w tym w zakresie rejestracji pojazdów oraz wydawania praw jazdy z wymienionym systemie), a przy realizacji tych zadań posługiwano się instrukcjami sporządzonymi przez PWPW. W okresie objętym kontrolą (poza jednym przypadkiem) dostęp do systemów teleinformatycznych SI Pojazd i SI Kierowca posiadali tylko uprawnieni pracownicy Wydziału Komunikacji i Transportu⁸. Stwierdzono jednak, że jednemu z pracowników tego wydziału cofnięto tego typu uprawnienia dopiero po 364 dniach od jego przejścia na urlop bezpłatny.

Uprawnienia dostępu pracowników do systemów SI Pojazd i SI Kierowca nadawane były zgodnie z realizowanymi przez nich obowiązkami.

W latach 2020-2022 Starosta przeprowadzał co najmniej raz w roku kontrolę nadzorowanych przez niego stacji kontroli pojazdów⁹, jednak w dokumentacji i protokołach z tych kontroli brak było zapisów o wskazujących, że w ramach tych czynności badano i weryfikowano spełnianie przez przedsiębiorców wymogów określonych w art. 83 ust. 3 pkt 1-3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym¹⁰. We wszystkich siedmiu przypadkach, w których z kontroli SKP sformułowano wnioski i zalecenia pokontrolne nie określono terminu usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości i uchybień.

⁴ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁵ Do 11 sierpnia 2023 r.

⁶ Zwanej dalej: „CEPiK”.

⁷ Zwany dalej: „Funduszem CEPiK”.

⁸ Zwanym dalej: „Wydziałem Komunikacji”.

⁹ Zwanym dalej: „SKP”.

¹⁰ t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, zwana dalej: „Pord”

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częstkowe¹¹ kontrolowanej działalności

OBSZAR

Realizacja przez Starostę 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. Opracowanie planu finansowego dla rachunku środków pochodzących z Funduszu i jego wykonanie

Opis stanu
faktycznego

Zgodnie z obowiązującymi Regulaminami Organizacyjnym Starostwa Powiatowego w Pszczynie¹² sprawami związanymi z rejestracją pojazdów oraz wydawaniem praw jazdy z wykorzystaniem systemu CEPIK zajmował się Wydział Komunikacji i Transportu¹³.

1. Dostarczona do Starostwa z PWPW infrastruktura sprzętowa umożliwiła sprawną realizację zadań z wykorzystaniem oprogramowania CEPIK.

(akta kontroli: str. 51-84, 933-945)

Do realizacji zadań związanych z rejestracją pojazdów oraz wydawaniem praw jazdy z wykorzystaniem systemu CEPIK Wydział Komunikacji otrzymał od PWPW następujące urządzenia:

- 16 zestawów, tj.: komputery stacjonarne Lenovo, monitory, drukarki, czytniki kart inteligentnych;

¹¹ Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

¹² W okresie objętym kontrolą funkcjonowały następujące regulaminy organizacyjne:

1) Regulamin Organizacyjny przyjęty uchwałą nr 757/155/17 Zarządu Powiatu Pszczyńskiego z dnia 29 listopada 2017 r. w sprawie Regulaminu Organizacyjnego Starostwa Powiatowego w Pszczynie. Regulamin nie uległ zmianom.

2) Regulamin Organizacyjny przyjęty uchwałą Nr 786/162/18 Zarządu Powiatu Pszczyńskiego z dnia 15 stycznia 2018 r. w sprawie Regulaminu Organizacyjnego Starostwa Powiatowego w Pszczynie ze zmianami wprowadzonymi:

1. uchwałą Nr 852/172/18 Zarządu Powiatu Pszczyńskiego z dnia 28 marca 2018 r. w sprawie Regulaminu organizacyjnego Starostwa Powiatowego w Pszczynie – zmiany nie dotyczyły zadań wydziału Komunikacji i Transportu.

2. uchwałą Nr 886/179/18 Zarządu Powiatu Pszczyńskiego z dnia 22 maja 2018 r. w sprawie Regulaminu Organizacyjnego Starostwa Powiatowego w Pszczynie – zmiany nie dotyczyły zadań Wydziału Komunikacji i Transportu.

3. uchwałą Nr 982/197/18 Zarządu Powiatu Pszczyńskiego z dnia 25 września 2018 r. w sprawie Regulaminu Organizacyjnego Starostwa Powiatowego w Pszczynie - zmiany nie dotyczyły zadań Wydziału Komunikacji i Transportu.

3) Regulamin Organizacyjny przyjęty Uchwałą nr 67/14/19 Zarządu Powiatu Pszczyńskiego z dnia 12.02.2019 r. w sprawie przyjęcia Regulaminu Organizacyjnego Starostwa Powiatowego w Pszczynie ze zmianami wprowadzonymi:

1. uchwałą Nr 173/35/19 Zarządu Powiatu Pszczyńskiego z dnia 16 lipca 2019 r. w sprawie Regulaminu Organizacyjnego Starostwa Powiatowego w Pszczynie – zmiany nie dotyczyły zadań Wydziału Komunikacji i Transportu.

2. uchwałą Nr 227/49/19 Zarządu Powiatu Pszczyńskiego z dnia 30 października 2019 r. w sprawie zmiany Regulaminu Organizacyjnego Starostwa Powiatowego w Pszczynie – zmiany dotyczyły utworzenia Centrum Przesiadkowego – zadania zw. z organizowaniem publicznego transportu zbiorowego na terenie Powiatu Pszczyńskiego; usunięte zostały punkty 22),23),24).

3. uchwałą Nr 489/104/20 Zarządu Powiatu Pszczyńskiego z dnia 17 listopada 2020 r. w sprawie zmiany Regulaminu Organizacyjnego Starostwa Powiatowego w Pszczynie – zmiany dotyczyły m.in. dodania zadania Wydziałowi Komunikacji i Transportu zw. z obsługą Powiatowego Punktu Informacji Turystycznej.

4) Regulamin Organizacyjny przyjęty uchwałą Nr 666/148/21 Zarządu Powiatu Pszczyńskiego z dnia 27 lipca 2021 r. w sprawie Regulaminu Organizacyjnego Starostwa Powiatowego w Pszczynie – nie było zmian do regulaminu.

5) 5) Regulamin Organizacyjny przyjęty uchwałą Nr 764/173/21 Zarządu Powiatu Pszczyńskiego z dnia 21.12.2021 r. w sprawie Regulaminu Organizacyjnego Starostwa Powiatowego w Pszczynie – nie było zmian do regulaminu.

¹³Zwany dalej: „Wydziałem Komunikacji”.

- 10 skanerów, w tym: sześć zainstalowanych na stanowiskach i cztery niepodłączone (zabezpieczenie do awaryjnego wykorzystania);
- osiem czytników kodu 2D.

Stanowiska bezpośredniej obsługi klientów w zakresie:

- rejestracji pojazdów (cztery stanowiska) wyposażone były w cztery zestawy, tj.: komputery stacjonarne Lenovo, monitory, drukarki, czytniki kart inteligentnych; jeden skaner PWPW i trzy czytniki kodu 2D;
- rejestracji stałej dotyczącej wydawania dowodów rejestracyjnych i pozostałych spraw w ramach czynności związanych z pojazdem (dwa stanowiska) wyposażone były w dwa zestawy, tj.: komputery stacjonarne, monitory, drukarki, czytniki kart inteligentnych; dwa czytniki kodu 2D;
- prawa jazdy (dwa stanowiska) wyposażone były w dwa zestawy, tj.: komputery stacjonarne, monitory, drukarki, czytniki kart inteligentnych oraz jeden skaner.

W trakcie oględzin infrastruktury sprzętowej w Wydziale Komunikacji ustalono, że wszystkie wyżej wymienione urządzenia działały prawidłowo i nie stwierdzono, żeby były one wykorzystywane do innych celów niż realizacja zadań w systemie CEPiK. W Wydziale Komunikacji nie korzystano z pięciu urządzeń elektronicznych dostarczonych z PWPW tj.: czterech skanerów¹⁴ oraz jednego monitora¹⁵.

(akta kontroli: str. 51-84)

Odnosząc się do powyższego Starosta wyjaśniła, że skanery dostarczone przez PWPW były z podajnikiem ręcznym, w efekcie czego czynność skanowania trwała długo. Z tego względu ww. skanery - za zgodą PWPW - zostały wymienione na skanery szybsze z podajnikiem automatycznym, które są własnością Starostwa. Natomiast monitor o rozmiarze matrycy 21,5 cala został - za zgodą PWPW - wymieniony na posiadany przez Starostwo monitor o większej matrycy tj. na 24 cale.

(akta kontroli: str. 1037-1042)

2. Starosta wyjaśniła, że system CEPiK w części dotyczącej Centralnej Ewidencji Pojazdów umożliwiał w Urzędzie sprawną obsługę obywateli w zakresie rejestracji pojazdów. W ocenie użytkowników (pracowników urzędu) obsługa SI Pojazd była prosta i intuicyjna oraz pozwalała na łatwe wyszukiwanie danych, jak i załatwianie spraw. Dane wyszukiwane były szybko, co umożliwiało sprawny proces rejestracji pojazdów.

W zakresie mocnych stron systemu CEP w wyjaśnieniach Starosta wskazała na:

- szybkość działania (wszystkie dane są szybko zapisywane);
- szybki dostęp do informacji zawartych w systemie;
- ciągłą poprawę funkcjonalności działania systemu;
- możliwość anulowania operacji (powrót do poprzedniej operacji), w trakcie wykonywania procesu rejestracji.

W zakresie słabych stron podała natomiast, że wadami tego oprogramowania jest:

- brak możliwości przerejestrowania pojazdu z zachowaniem dotychczasowego numeru rejestracyjnego, który wcześniej został zarejestrowany w innym urzędzie, a następnie ponownie podlega rejestracji w tut. organie, jeżeli już wcześniej był rejestrowany w powiecie pszczyńskim (problem nie

¹⁴ O numerze seryjnym: VC9Y159528 – przypisany do stanowiska 0339S003; VC9Y159506 – przypisany do stanowiska 0339S008; VC9Y177203 – przypisany do stanowiska 0339S015; VC9Y177306 – przypisany do stanowiska 0339S012.

¹⁵ O numerze seryjnym - 3CM026167J przypisany do stanowiska 0339S013.

jest rozwiązany od 31 stycznia 2022 roku¹⁶, w związku z czym obywatel musi ponownie przyjść do urzędu po zgłoszeniu do administratora systemu DXC Technology przez platformę internetową e-Hepldesk, przy czym z reguły naprawa tego problemu przez wymienionego administratora trwa ok. 2 dni robocze, a średnio taka operacja jest wykonywana w Urzędzie 1-2 razy w miesiącu);

- w przypadkach, w których podczas rejestracji pojazdu zachodzi potrzeba modyfikacji danych, w związku ze zmianami danych technicznych pojazdu (rekord dane techniczne), występuje brak możliwości edytowania tego rekordu bezpośrednio podczas procesu rejestracji. Funkcja ta jest dostępna dopiero po zapisaniu dokonanej rejestracji i powrocie ponownie do początku procesu rejestracyjnego (przez funkcję zmiany), co wydłuża czas obsługi obywatela, ponieważ operator musi wrócić do rekordu danych technicznych i zmodyfikować dane wykonując proces rejestracji dwukrotnie. Oczekiwana jest więc modyfikacja systemu wprowadzająca możliwość zmiany danych technicznych pojazdu bezpośrednio, w trakcie pierwotnego procesu rejestracji w związku z wnioskiem strony;
- w przypadku wydania tablic tymczasowych dla pojazdu zarejestrowanego w innym Urzędzie w systemie nie była widoczna informacja o zatrzymaniu dowodu rejestracyjnego, co uniemożliwiało diagnoście jego odblokowanie.

(akta kontroli: str. 469-470, 514-516)

3. Starosta wyjaśniła, że system CEPiK, w części dotyczącej Centralnej Ewidencji Kierowców, umożliwiał w Urzędzie „w miarę sprawną obsługę” w zakresie uprawnień do kierowania pojazdami. W ocenie użytkowników systemu CEPiK (pracowników urzędu) obsługa SI Kierowca była prosta i intuicyjna oraz pozwalała na łatwe wyszukiwanie danych i załatwianie spraw. Starosta wskazała, że są jednak sytuacje, kiedy system zawiesza się i wtedy proces obsługi jest wydłużony. Konieczne jest wtedy zakończenie programu i resetowanie komputera.

(akta kontroli: str. 547-552)

Odnośnie systemu Centralnej Ewidencji Kierowców Starosta wskazała, że mocną stroną oprogramowania jest brak błędów powszechnych (obywatel załatwia swoją sprawę w dniu przyścia do urzędu), natomiast jego słabymi stronami jest:

- dużo pojedynczych błędów, dotyczących indywidualnych przypadków. Np. zdarza się brak możliwości udostępnienia PKK¹⁷ Ośrodkowi Szkolenia Kierowców lub brak możliwości archiwizacji PKZ¹⁸ przez pracownika Wydziału w trakcie wydawania PKZ. Błędy te wymagają zgłoszenia usunięcia usterki. Podkreśliła przy tym, że błędy te nie wpływają bezpośrednio na obsługę obywatela, wskazując jednak na konieczność jak najszybszego wprowadzenia CEK 2.0.
- częste zawieszanie się (raz, a nawet dwa razy dziennie), co powoduje konieczność resetowania komputera i konieczność wprowadzenia synchronizacji systemu SI Kierowca z bazą CEPiK 2.0.

(akta kontroli: str. 469-470, 514-516)

4. W Urzędzie funkcjonowano na podstawie instrukcji opracowanych przez PWPW, w tym „Instrukcji Użytkownika SI Pojazd Zintegrowanego z SI CEPiK 2.0”, oraz

¹⁶ Od 31 stycznia 2022 r. możliwe jest zachowanie dotychczasowego numeru rejestracyjnego, jeżeli pojazd był już zarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a tablice są czytelne i utrzymane w należyтым stanie oraz są zgodne z obowiązującym wzorem (art. 73 ust. 1a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym - t. j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, zwana dalej: „Pord”).

¹⁷ Profil Kandydata na Kierowcę.

¹⁸ Profil Kierowcy Zawodowego.

w oparciu o zasady określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 sierpnia 2022 r. w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach¹⁹. W Urzędzie nie było jednak opracowanych odrębnych procedur określających sposób obsługi obywateli na wypadek braku dostępności CEPIK. W przypadku awarii systemu CEPIK, w pierwszej kolejności pracownicy Wydziału zgłaszali awarię do DXC Technology poprzez infolinię *E-Helpdesk*. Ponadto, zgodnie z obowiązującą „Instrukcją Użytkownika SI Pojazd zintegrowanego z SI CEPIK 2.0.” - dostępną dla pracowników Wydziału Komunikacji w aplikacji „Informacja dla Starostw”²⁰ - była możliwość skorzystania z włączenia trybu awaryjnego SI Pojazd. Czynności tej w Wydziale Komunikacji mogła dokonać osoba posiadająca uprawnienia i dostęp do funkcji *Administracja*. Jak wyjaśnił Naczelnik Wydziału w ostatnich trzech latach powyższa procedura nie była wykorzystana z uwagi, na incydentalność i krótkotrwałość awarii masowych (w okresie od 1 stycznia 2021 r. – do 31 maja 2023 r. takie awarie były dwie i trwały średnio dwie godziny²¹). Zazwyczaj, jeżeli była taka konieczność, pracownicy wydziału działali zgodnie z procedurą określona w § 17 ust. 1-4 wymienionego rozporządzenia.

(akta kontroli: str. 469-470, 471-473, 517, 523-546, 557-558)

5. Starostwo nie prowadziło statystyki występowania awarii i problemów związanych z funkcjonowaniem systemu CEPIK, a systemy teleinformatyczne SI Pojazd²², jak i SI Kierowca²³ nie umożliwiają jej wygenerowania. W związku z kontrolą NIK, Urząd zwrócił się do firmy DXC Technology o przesłanie statystyki występowania awarii, problemów, niezgodności w ww. systemach za okres od 1 stycznia 2022 r. do 31 maja 2023 r. Z pozyskanych informacji wynika, że łącznie w ww. okresie liczba wszystkich zgłoszeń zamkniętych wynosiła 180²⁴. Awarie te dotyczyły:

- braku możliwości zamówienia dowodu rejestracyjnego (DR);
- unieważnienia DR - urzędnik nie miał możliwości unieważnienia poprzedniego dowodu rejestracyjnego;
- nieaktywnej zakładki „Zamówienie DR”;
- braku możliwości wygenerowania PKZ²⁵;
- braku możliwości przerejestrowania pojazdu z zachowaniem TR²⁶.

Starosta wyjaśniła, że awaryjność systemu CEPIK we wskazanym okresie była incydentalna i w większości przypadków wymagała jedynie standardowego podjęcia działań przez konsultantów firmy DXC Technology. Kilku lub kilkunastominutowe awarie rozwiązywane były na bieżąco i nie miały wpływu na bezpośrednią obsługę klienta. Wskazała też, że najczęściej zgłaszane problemy związane były z funkcjonowaniem systemu SI Pojazd, zintegrowanego z systemem CEPIK 2.0.

Stwierdziła też, że pracownicy Wydziału awarie w systemie SI Pojazd oraz SI Kierowca zgłaszali telefonicznie, poprzez infolinię *E-Helpdesk* lub za pomocą e-mail do pomocy technicznej, za pośrednictwem aplikacji *E-Helpdesk*. Wszystkie zgłoszone błędy w pracy systemów odnotowane są na stronie *Informacje dla starostw* dostępnej dla użytkowników. Incydenty zgłaszane indywidualnie przez pracowników są możliwe do monitorowania przez zalogowanie się do aplikacji *E-Helpdesk*, w której

¹⁹ Dz.U. z 2022 r., poz. 1849.

²⁰ Zwana dalej: „IDS”.

²¹ Masowe usterki: pierwsza 26 listopada 2021 r. – czas wystąpienia 8.13, a czas usunięcia w tym samym dniu o godz. 10.16; druga 6 lutego 2023 r. – czas wystąpienia 10.04, czas usunięcia w tym samym dniu o godz. 10.51.

²² System teleinformatyczny wykorzystywany w starostwach/urzędach miast na prawach powiatu w procesie wydawania prawa jazdy i przekazywaniu danych do CEK, udostępniony przez PWPW;

²³ System teleinformatyczny wykorzystywany w starostwach/urzędach miast na prawach powiatu w procesie rejestracji pojazdów i przekazywaniu danych do CEP, udostępniony przez PWPW

²⁴ Lista zgłoszeń zawierała czas datę otwarcia i czas datę rozwiązania. W przekazanym rejestrze wykazano 46 zgłoszeń – „Zgłoszenie z infolinii – nie doszło do rozmowy z HD”.

²⁵ Skrót PKZ – oznacza Profil Kierowcy Zawodowego.

²⁶ Skrót TR - oznacza tablice rejestracyjne.

każdy błąd jest odpowiednio klasyfikowany. Czas rozwiązywania zgłoszonych incydentów jest różny. Jeżeli istnieje możliwość błąd jest korygowany podczas rozmowy telefonicznej, a wpływ na czas realizacji ma nadany priorytet, jaki zostanie na dane zgłoszenie nałożony i możliwość jego rozwiązania przez operatora.

(akta kontroli: str. 547-556, 586-611)

Naczelnik Wydziału wyjaśnił, że w okresie objętym kontrolą NIK nie było nierozwiązanych zgłoszeń.

(akta kontroli: str. 612)

6. Uprawnienia do kierowania wniosków do PWPW o tworzenie, usunięcie, zawieszenie lub modyfikacje kont użytkowników systemów w Urzędzie posiadali pracownicy, którzy mieli równocześnie uprawnienia do „Modułu Sprawozdawczo-Kontrolnego - Centrum Certyfikacji” i/lub „Modułu Sprawozdawczo-Kontrolnego DR – Centrum Certyfikacji”²⁷. Według stanu na dzień 30 czerwca 2023 r. było to czterech pracowników, w tym Naczelnik Wydziału Komunikacji i jego zastępca. Uprawnienia te nadane były centralnie przez PWPW w następujący sposób: na polecenie ustne Naczelnika WK, uprawnieni pracownicy w systemie CEPiK przygotowywali wniosek o nadanie uprawnień do systemu SI Kierowca lub SI Pojazd (lub łącznie do obu systemów) dla danego pracownika, wniosek ten był następnie podpisywany przez: Naczelnika, Starostę lub Wicestarostę (osoby uprawnione do podpisywania).

Sposób nadawania i modyfikowania uprawnień użytkowników systemów CEP i CEK odbywał się w trybie uproszczonym tj. papierowo-elektronicznym. Wniosek złożony elektronicznie w aplikacji Systemie Obsługi Kont²⁸ był realizowany po przesłaniu wniosku podpisanego przez dysponenta faksem lub Punktu Rejestracji PWPW zgodnie m.in. z zapisami Zarządzenia nr 1/2020 z dnia 9 kwietnia 2020 r. Naczelnika Wydziału Komunikacji i Transportu w sprawie procedury nadawania uprawnień w SOK dla użytkowników SI Pojazd i SI Kierowca w Wydziale Komunikacji.

(akta kontroli: str. 901-903)

Nadawanie/modyfikowanie/odbieranie uprawnień realizowane było w oparciu o udostępnione na „Portal Starosty” formularze uzyskania lub modyfikacji uprawnień użytkownika (FE-1dr wniosek o wystawienie certyfikatów w systemie „Pojazd” i FE-wniosek o wystawienie certyfikatów w systemie „Kierowca”) w SOK.

Na podstawie oględzin SOK (modułu uprawnień do CEPiK) ustalono, że aktywny dostęp do tego systemu CEP posiadało 20 pracowników, w tym do systemu CEK – dziewięciu. Wszyscy ww. użytkownicy posiadający uprawnienia do systemów teleinformatycznych SI Pojazd i SI Kierowca byli zatrudnieni w Wydziale Komunikacji. Dla wszystkich osób, które posiadały uprawnienia, sporządzono formalne wnioski o przyznanie tych uprawnień.

W trakcie oględzin²⁹ ustalono, że 18 użytkowników aktywnych³⁰ posiadało dostęp do danego systemu lub systemów zgodnie z nadanymi uprawnieniami. Stwierdzono też, że w trakcie ich obsługi zapewniona była ochrona haseł do systemu SI Kierowca, jak i SI Pojazd (pracownicy obecni w trakcie oględzin wpisywali numery PIN z pamięci), jak i zapewnione było bezpieczne przetwarzanie danych osobowych.

(akta kontroli: str. 51-59, 90-112)

²⁷ Według Instrukcji Bezpieczeństwa Systemów Pojazd i Kierowca w Urzędach, wersja 3.9. „Użytkownik uzyskuje dostęp do części Systemu Obsługi Kont (SOK)”; (rola uprawnień do używania karty ...).

²⁸ Zwanym dalej: „SOK”.

²⁹ W dniu 16 czerwca 2023 r. i 26 czerwca 2023 r.

³⁰ Z wyłączeniem dwóch nieobecnych w okresie oględzin.

Analiza zbadanych zakresów czynności³¹ pracowników Wydziału Komunikacji wykazała, że w 19 zakresach czynności dla 13 pracowników³² nie odnotowano nadanych uprawnień do systemów SI Pojazd i/lub SI Kierowca. Dotyczyło to zarówno przypadków, gdy uprawnienia nadane były przed sporządzeniem zakresów czynności, jak i w sytuacji, gdy nadano nowe uprawnienia lub je rozszerzono.

(akta kontroli: str. 828a-880)

W przypadku jednego z pracowników, którzy wykonywali w okresie objętym kontrolą czynności związane z obsługą systemów, przebywającego na urlopie bezpłatnym od 1 sierpnia 2018 r., jego konto dostępu zostało usunięte 31 lipca 2019 r., tj. po 364 dniach od jego przejścia na urlop bezpłatny. Sytuację tę opisano szerzej w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 614, 664-665, 828-828d, 666, 685)

7. W wyniku przeprowadzonych oględzin ustalono, że w Urzędzie zapewniona była przez pracowników Wydziału Komunikacji ochrona przetwarzania danych w systemach CEPIK. Pracownicy wyposażeni zostali w spersonalizowane karty kryptograficzne, a na stanowiskach pracy, jak i na kartach poddanych oględzinom nie stwierdzono, aby odnotowane były hasła lub numery PIN³³ pozwalające na ich wykorzystanie. Nie stwierdzono też przypadków, żeby kartą kryptograficzną posługiwała się inna osoba niż ta, do której karta została przypisana.

(akta kontroli: str. 51-59, 90-112)

8. Odnosząc się do kwestii wyjaśniania i uzgadniania niezgodności danych Starosta wyjaśniła, że: *Występowanie niezgodności danych w rejestrach CEP jest bardzo sporadyczne. Z reguły, jeżeli już występują to, są wynikiem błędu operatora podczas poprzedniego procesu zapisywania danych w wyżej wymienionych rejestrach. Jeżeli błąd jest spowodowany przez operatora naszego Urzędu, to postępujemy tak samo jak w razie awarii, dokonujemy zgłoszenia przez e-Helpdesk (...). Informacje otrzymane poprzez program Atmosfera są wyjaśniane w Urzędzie, zgłaszane na E-Helpdesk i niezwłocznie poprawiane przez administratora CEK. Stwierdziła też, że wprowadzone rozwiązanie w większości przypadków uważa za skuteczne, jak i że nie ma żadnych utrudnień dotyczących kontaktu z infolinią, a jedynym utrudnieniem jest to, że czasami trzeba kilka minut poczekać na zgłoszenie konsultanta.*

(akta kontroli str. 547-552)

Weryfikacja danych zawartych i korekta błędów w systemie CEP odbywała się na stanowisku do obsługi systemu SI Pojazd, w trakcie realizacji spraw związanych z rejestracją pojazdów.

(akta kontroli str. 547-552)

Na podstawie analizy ostatnich 10 zgłoszeń ustalono, że średni czas korekty (poprawy) zawartych w systemach danych wynosił 21 godzin, przy czym pięć zgłoszeń było dotyczyło danych w systemie SI Kierowca, a pięć niezgodności w systemie SI Pojazd³⁴.

(akta kontroli str. 547-548, 578-585)

³¹ Obowiązujących w okresie objętym kontrolą.

³² Dotyczyło to ośmiu pracowników świadczących pracę, jednego przebywającego na urlopie bezpłatnym i czterech, z którymi wygasł stosunek pracy oraz trzech, którzy w okresie objętym kontrolą nie miało sporządzonych zakresów czynności.

³³ Służące do logowania do systemu SI Kierowca i SI Pojazd.

³⁴ Np. przerejestrowanie związane z zachowaniem tablicy rejestracyjnej – numer tablicy był już wykorzystany.

9. W ramach kontroli badaniem objęto 45 wniosków składanych przez obywateli o rejestrację³⁵/przerejestrowanie³⁶ pojazdu wraz z załącznikami oraz przeprowadzono porównanie danych objętych wnioskiem z danymi zamieszczonymi w systemie SI Pojazd. W wyniku tych działań nie zidentyfikowano występowania błędnych danych w systemie CEP. Ustalono przy tym, że pracownicy z należytą starannością wykonywali rejestrację/przerejestrowania oraz porównywali otrzymane dokumenty z danymi w systemie SI Pojazd.

(akta kontroli str. 1012-1022b)

10. Informacje dotyczące wprowadzanych zmian oraz wdrożonych nowych wersji aplikacji Pojazd i Kierowca są przekazywane użytkownikom w systemie CEPiK w aplikacji IDS. Dostępne są one także dla pracowników oraz kierowników komórek organizacyjnych mających dostęp do CEPiK.

(akta kontroli str. 547-556, 586-611)

11. i 12. W okresie od 1 stycznia 2022 r. do 31 maja 2023 r. Urząd pobrał i terminowo przekazał na konto Ministerstwa Cyfryzacji³⁷ z tytułu opłat ewidencyjnych łącznie kwotę 27 970 zł, która została zaewidencjonowana w Systemie Rekord na kontach księgowych Starostwa.

Opłaty ewidencyjne nie były w Urzędzie naliczane i pobierane w sposób automatyczny w systemie CEPiK. Zgodnie z obowiązującą w nim polityką rachunkowości, ewidencja i księgowania opłaty ewidencyjnej za dany okres odbywała się w formie komputerowej za pośrednictwem systemu Ratusz (modułu Rejestr oraz moduł Finansowo-Księgowy). W module „Rejestr Opłat: rejestr 002P - opłata ewidencyjna” prowadzona była natomiast ewidencja księgowa ww. opłat.

(akta kontroli: str. 85-286, 557)

Wicestarosta wyjaśnił, że: *Opłata ewidencyjna na rzecz Funduszu CEPiK nie następuje w sposób automatyczny. Nasze Starostwo od lat posiadało punkt kasowy obsługiwany przez pracowników Starostwa. Punkt został zlikwidowany w roku 2013 i został otwarty oddział Banku Spółdzielczego, gdzie obywatel dokonywał wpłat dotyczących spraw załatwianych w Wydziale Komunikacji. Na początku roku 2020 r. oddział Banku Spółdzielczego został zamknięty, a Starostwo korzystając z bezpłatnego programu „Polska bezgotówkowa” podpisało umowę na obsługę wszystkich płatności za pomocą terminali płatniczych z firmą (...).*

Każdy z pracowników na stanowisku obsługi bezpośredniej na podstawie aktualnego Rozporządzenia Ministra Cyfryzacji w sprawie opłaty ewidencyjnej (...) wskazuje kwotę na terminalu opłat bezgotówkowych jaką wnosi obywatel podczas załatwiania sprawy w Wydziale Komunikacji.

Każdy pracownik pobierający opłaty poprzez terminal bezgotówkowy na koniec dnia pracy drukuje za pomocą terminala raport płatności, sprawdza kwotę i przekazuje w tym samym dniu lub następnego dnia rano wydruk raportu do działu finansowo-księgowego naszego Starostwa. (...) Podpisana umowa przez nasze Starostwo z PWPW (aktualnie obowiązująca z dnia 12 listopada 2019³⁸) nie obligowała nas do wdrożenia i użytkowania systemu płatności Pojazd i Kierowca (automatyczne naliczanie opłat z systemu CEPiK). Powyższy system płatności oraz inne moduły zostały opisane w umowie jako możliwość wyboru. Mając możliwość wyboru podjęto

³⁵ W ilości 20.

³⁶ W ilości – 25.

³⁷ Konto nr 52 1130 1017 0020 1232 2420 0001.

³⁸ Wraz z aneksami z 1 marca 2022 r., 30 marca 2022 r. i 1 grudnia 2022 r.

decyzję o niewdrażaniu zintegrowanego z systemem CEPIK systemu płatności Pojazd i Kierowca.

(akta kontroli: str. 557-578)

W okresie objętym kontrolą sprawozdania z realizacji opłat ewidencyjnych, które zostały przez Starostwo pobrane i przekazane na rachunek funduszu CEPIK, sporządzone i przekazane były terminowo za pośrednictwem systemu ePUAP, tj. w terminie określonym w § 5 i 6 rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z dnia 26 sierpnia 2022 r. w sprawie opłaty ewidencyjnej, stanowiącej przychód Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców³⁹. Urząd prowadził ewidencję opłat ewidencyjnych zgodnie z § 4 rozporządzenia Ministra Cyfryzacji w sprawie opłat, która prowadzona była przez Starostwo w postaci elektronicznej.

(akta kontroli: str. 85-286, 557)

13. Z upoważnienia Starosty, pracownicy Wydziału Komunikacji przeprowadzali w latach 2020-2022⁴⁰ - zgodnie z art. 83b ust. 2 pkt 1 Pord - co najmniej raz w roku kontrolę każdej stacji kontroli pojazdów działających na terenie powiatu pszczyńskiego, z czego 28 kontroli przeprowadzonych zostało na terenie SKP, a osiem zdalnie. Pracownicy Urzędu w zakresie 36 badanych kontroli SKP⁴¹ (tj. wszystkich zrealizowanych w okresie objętym kontrolą) nie weryfikowali danych o przedsiębiorcy w Krajowym Rejestrze Sądowym (KRS), Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej (CEIDG), a kwestii niekaralności - w Krajowym Rejestrze Karnym (KRK) lub na podstawie zaświadczeń o niekaralności. W przypadku ośmiu kontroli zdalnych - w ramach przeprowadzanych czynności - żądano od przedsiębiorców złożenia oświadczeń o spełnieniu warunków wynikających z art. 83 ust. 3 pkt 1-3 Pord, a ich złożenie odnotowano w protokołach z tych kontroli. W pozostałych 28 kontrolach, gdzie czynności przeprowadzono fizycznie na SKP, w sporządzonych protokołach nie zamieszczono żadnych wpisów mogących świadczyć o tym, że kwestia spełniania przez przedsiębiorcę prowadzącego SKP wymagań określonych w art. 83 ust. 3 pkt 1-3 Pord była przedmiotem zainteresowania kontrolujących. Zagadnienie to opisano szerzej w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

Stwierdzono również, że w dokumentacji z 28 przeprowadzonych fizycznie kontroli SKP oraz w protokołach z ich przeprowadzenia brak jest dowodów, aby swoim zakresem obejmowały one zagadnienia dotyczące rozliczeń finansowych z Funduszem CEPIK i prawidłowością sprawozdań w tym temacie, sporządzanych na potrzeby ministra właściwego do spraw informatyzacji. W przypadku kontroli zdalnych zagadnienia te były przedmiotem kontroli.

³⁹ Dz. U. poz.1857. Obowiązywało od 4 września 2022 r. do 1 lipca 2023 r. Poprzednio obowiązywały rozporządzenia Ministra Cyfryzacji: z dnia 2 kwietnia 2022 r. (Dz. U. poz. 738) – od 5 kwietnia 2022 r. do 3 września 2022 r. oraz z dnia 30 grudnia 2019 r. (Dz. U. poz. 2546) – od 1 stycznia 2020 r. do 4 kwietnia 2022 r.

⁴⁰ Starosta Pszczyński w badanych latach miał pod nadzorem 12 SKP, każda z nich była raz skontrolowana.

⁴¹ Kontrole przeprowadzane przez Starostwo w SKP: SPS/001: 13.02.2020, 1.10.2021 r., 25.03.2022; SPS/003/P: 20.02.2020 r., 25.10.2021 r., 04.05.2022 r., SP/004: 21.09.2020 r., 25.10.2021 r., 18.07.2022 r.; SPS/006 16-18.12.2020 kontrola zdalna (oświadczenie z 4.12.2020), 28.06.2021 r., 16.08.2022 r.; SPS/007: 11-14.12.2020r. kontrola zdalna (oświadczenie z 3.12.2020r.),9.06.2021 r., 22.08.2022 r.; SPS/008: 28.09.2020 r., 15.10.2021 r., 11.07.2022 r.; SPS/009: 14-16.12.2020 r. kontrola zdalna (oświadczenie bez daty),7.07.2021r., 06.06.2022 r.; SPS/010/P 21-23.12.2020 r. kontrola zdalna (oświadczenie 7.12.2020), 07.07.2021 r., 26.09.2022r.; SPS/11/P: 18-21.12.2020 kontrola zdalna (oświadczenie z 8.12.2020), 06.10.2021,26.09.2022, SPS/014: 21-23.12.2020 kontrola zdalna (oświadczenie z 15.12.2020), 8.09.2021, 24.10.2022r., SPS/015/P: 14-16.12.2020 r. kontrola zdalna (oświadczenie bez daty), 15.09.2021 r., 28.11.2022 r.; SPS/016/P: 16-18.12.2020 kontrola zdalna (oświadczenie z 10.12.2020), 24.05.2021 r., 24.10.2022 r.

Stwierdzono też, że w siedmiu protokołach z kontroli SKP⁴² nie określono terminu usunięcia stwierdzonych naruszeń, co było niezgodne z art. 83b ust. 2 pkt 2 Pord i co opisano szerzej w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli: str.290,353-355,367-369, 391-393,
404-406,430-432,444-446,457-459)

W poddanych badaniu protokołach z kontroli SKP przeprowadzonych przez upoważnionych pracowników Wydziału Komunikacji tylko w jednym przypadku⁴³ stwierdzono nieprawidłowość/niezgodność w zakresie naliczania i odprowadzania opłaty ewidencyjnej na rzecz Funduszu CEPIK, a fakt ten odnotowano w części: *Wnioski i zalecenia*. Stwierdzono w niej również, że należy wyjaśnić różnicę pomiędzy kwotą opłaty ewidencyjnej należną do zapłaty (178 zł), a kwotą wpłaconą (41 zł) za miesiąc sierpień 2020. Przedsiębiorca w oświadczeniu wyjaśnił, że w poprzednich miesiącach dokonał nadpłaty i wartość wpłacona została skorygowana w porozumieniu z CEPIK do kwoty 41 zł.

(akta kontroli: str. 404-406, 409)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Pracownikowi przebywającemu na urlopie bezpłatnym od dnia 1 sierpnia 2018 r. nie cofnięto niezwłocznie nadanych uprawnień do systemów teleinformatycznych SI Pojazd i SI Kierowca. Dostęp do tych systemów został mu cofnięty dopiero 31 lipca 2019 r. (tj. po 364 od dnia przebywania na urlopie bezpłatnym). Ponadto do dnia zakończenia czynności kontrolnych NIK, nie został złożony przez Naczelnika Wydziału Komunikacji wniosek o cofnięcie ww. pracownikowi uprawnień do przetwarzania danych osobowych do systemu SI Pojazd i SI Kierowca. Zaniechanie to było sprzeczne z § 20 ust. 2 pkt 4 i 5 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*⁴⁴, w myśl których podmiot realizujący zadania publiczne obowiązany jest do podejmowania działań zapewniających, że osoby zaangażowane w proces przetwarzania informacji posiadają stosowne uprawnienia i uczestniczą w tym procesie w stopniu adekwatnym do realizowanych przez nie zadań oraz obowiązków mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa informacji oraz do bezzwłocznej zmiany powyższych uprawnień w przypadku zmiany zadań ww. osób.

(akta kontroli str. 614, 664-665, 828-828d, 666, 685)

W związku z ww. sytuacją – działający z upoważnienia Starosty – Wicestarosta wyjaśnił, że: *Przez okres 364 dni karta była zabezpieczona w sejfie; jej fizycznie wydanie (udostępnienie) dla Pani (...) mogło się odbyć tylko w celach służbowych – gdyby zaszła potrzeba wezwania, decyzją Naczelnika, pracownika Pani (...) do wprowadzenia/modyfikacji lub korekty decyzji przez nią wydanej lub innej czynności materialno-technicznej przez nią wykonanej, w sprawach przez nią rozpoczętych, tych w toku, jak i zakończonych, w ramach wykonywanych obowiązków w Wydziale Komunikacji w zakresie zarówno SI Kierowca, jak i SI Pojazd, ponieważ każdy pracownik zatrudniony w Wydziale Komunikacji odpowiada imiennie za wydane przez siebie decyzje i podjęte inne czynności. Ponadto, Pani (...), świadcząc pracę w powiatowej jednostce organizacyjnej, w żaden sposób nie miała możliwości*

⁴² SKP – SPS/006 - Protokół nr 9/SKP/2020; SKP - SPS/007 – protokół nr 5/SKP/2020, SKP-SPS/009 – protokół nr 6/SKP/2020; SKP-SPS/10/P- protokół nr 11/SKP/2020; SKP-SPS/014 – protokół nr 12/SKP/2020; SKP-SPS/015/P – protokół nr 7/SKP/2020, SKP-SPS/016/P – protokół nr 8/SKP/2020.

⁴³ Protokół kontroli nr 11/SKP/2020 -SKP – SPS/010/P.

⁴⁴ Dz. U. z 2017 r., poz. 2247

dostępu do systemu CEPiK bez wiedzy i zgody bezpośredniego przełożonego. Formalnie do dnia dzisiejszego p. (...) jest zatrudniona w Starostwie, o czym świadczy zestawienie pracowników Wydziału Komunikacji i Transportu w Pszczynie, ze wskazaniem okresu zatrudnienia – do nadal.

Co do zasady konto powinno być usunięte niezwłocznie, jednak w tej jedynej i nietypowej sytuacji podjęto decyzję o utrzymaniu konta, co oczywiście w przyszłości w takich przypadkach zostanie skorygowane.

(akta kontroli: str. 1056-1060)

NIK zwraca uwagę, że podstawowym celem ograniczenia dostępu do ww. systemów przez osoby, które nie wykonują czynności służbowych w tym zakresie jest bezpieczeństwo danych, w tym osobowych, zamieszczonych w tych systemach. Z tego względu pozostawienie ww. uprawnień pracownikowi, który na dłuższy okres czasu nie wykonuje swoich obowiązków jest w ocenie NIK działaniem nielegalnym i nierzetelnym.

2. W siedmiu w protokołach z kontroli SKP⁴⁵ nie określono terminu usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości i uchybień, co było niezgodnie z art. 83b ust. 2 pkt 2 Pord, przy czym nieprawidłowość ta miała miejsce we wszystkich protokołach z kontroli SKP, w których sformułowano wnioski i zalecenia pokontrolne.

(akta kontroli: str.290,353-355,367-369, 391-393, 404-406,430-432,444-446,457-459)

Odnosząc się do powyższego Wicestarosta wyjaśnił, że: *W naszym rozumieniu, z dniem podpisania protokołu, przedsiębiorca został zapoznany z jego treścią, łącznie z wszelkimi uwagami i zaleceniami oraz poinformowany o terminie złożenia wyjaśnień – tu zabrakło z naszej strony doprecyzowania, że dotyczy to konkretnie naszych zaleceń oraz że jest to termin końcowy. Według naszej oceny przyczyną braku wskazania końcowego terminu usunięcia zaleceń (naruszeń) była nasza błędna interpretacja art. 83b ust. 2 pkt 2, jednak podczas najbliższej kontroli zamierzamy to doprecyzować i skorygować.*

(akta kontroli str. 1056-1060)

3. W dokumentacji i protokołach z 28 na ogółem 36 przeprowadzonych w latach 2020-2022 przez Wydziału Komunikacji kontroli SKP nie odnotowano, że w jakikolwiek sposób badane było spełnianie przez przedsiębiorcę prowadzącego SKP wymogów określonych w art. 83 ust. 3 pkt 1-3 Pord, a więc czy:

- przedsiębiorca posiada siedzibę lub miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- jest przedsiębiorcą,
- przedsiębiorca nie znajduje się w likwidacji lub czy nie ogłoszono jego upadłości;
- osoby fizyczne będące przedsiębiorcą lub członkowie organów osoby prawnej nie był prawomocnie skazane za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub przestępstwo przeciwko dokumentom.

Biorąc pod uwagę fakt, że zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców⁴⁶ ustalenia kontroli zamieszcza się w protokole kontroli, brak w protokołach z kontroli SKP, jak i w dokumentacji z tych kontroli informacji o spełnianiu przez przedsiębiorców warunków określonych w art. 83 ust. 3 pkt 1-3

⁴⁵ SKP – SPS/006 - Protokół nr 9/SKP/2020; SKP - SPS/007 – protokół nr 5/SKP/2020, SKP-SPS/009 – protokół nr 6/SKP/2020; SKP-SPS/10/P- protokół nr 11/SKP/2020; SKP-SPS/014 – protokół nr 12/SKP/2020; SKP-SPS/015/P – protokół nr 7/SKP/2020, SKP-SPS/016/P – protokół nr 8/SKP/2020.

⁴⁶ t.j. Dz.U. z 2023 poz. 221

Pord może wskazywać, że pracownicy ani nie odbierali ustnych oświadczeń o spełnieniu ww. wymagań, ani nie weryfikowali – nawet w przypadku uzyskania tego typu oświadczenia - informacji na ten temat w KRS, CEIDG oraz KRK lub poprzez przedłożenie zaświadczeń o niekaralności.

(akta kontroli str. 287-468)

Starosta wyjaśniła, że: *Pracownicy prowadzący kontrolę na SKP każdorazowo rozpoczynali kontrolę od wylegitymowania się, przedstawienia Przedsiębiorcy upoważnienia Starosty do przeprowadzenia kontroli i wpisu rozpoczęcia kontroli do książki kontroli przedsiębiorcy. Następnie przed przystąpieniem do technicznej części kontroli pracownicy przeprowadzali rozmowę z przedsiębiorcą wyjaśniając również, czy w okresie od poprzedniej kontroli nastąpiły jakieś zmiany w zakresie warunków prowadzenia SKP, w tym także punktów 1-3 art. 83 ustawy Prawa o ruchu drogowym (dalej PORD). Jednocześnie zgodnie z zapisem PORD art. 83ab. ust.2 kontrolujący każdorazowo przed rozpoczęciem kontroli sprawdzali, czy nie wpłynął wniosek przedsiębiorcy o zmianę wpisu w rejestrze Starosty. Jeżeli takowy nie wpłynął to było to rozumiane, że Przedsiębiorca spełnia warunki z zapisu art. 83b ust.4 pkt 2 PORD. Powyższe czynności uważano za wystarczające do spełnienia zapisu PORD art.83 pkt.1-3, co zamierzamy skorygować podczas wykonywania kolejnych kontroli.*

Starosta wyjaśniła również, że: *Podczas przeprowadzania kontroli fizycznej, oświadczenia przyjmowano w formie ustnej, a podczas kontroli zdalnej - w związku z brakiem możliwości bezpośredniej rozmowy - poproszono Przedsiębiorcę o dostarczenie oświadczeń w formie pisemnej.*

(akta kontroli str. 1022-1030)

W ocenie NIK, weryfikacja spełniania przez przedsiębiorcę warunków określonych w art. 83 ust. 3 pkt 1-3 Pord nie może się sprowadzać wyłącznie do przyjęcia ustnego oświadczenia ze strony przedsiębiorcy, lecz ich prawdziwość powinna być potwierdzona poprzez uzyskanie danych zamieszczonych w rejestrach publicznych, natomiast przeprowadzone czynności – w tym odebranie tego typu oświadczeń oraz ich weryfikacja - powinny być odnotowywane w protokole z kontroli, zgodnie z art. 53 Prawa przedsiębiorców.

IV. Uwagi i wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, zwraca uwagę na potrzebę:

Uwaga 1. Niezwłocznego cofania nadanych uprawnień do systemów SI Kierowca i SI Pojazd pracownikom nierealizującym już zadań w tych systemach.

oraz wnosi o:

Wnioski 1. Prawidłowe dokumentowanie ustaleń z tych kontroli w protokołach kontroli.
2. Każdorazowe wyznaczanie kontrolowanym SKP terminu realizacji zaleceń.

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 Katowicach. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK, należy poinformować Najwyższą Izbę 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.

Katowice, dnia 8 września 2023 r.

**Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Katowicach**

**Kontroler
Magdalena Śleziak
St. inspektor kontroli państwowej**

.....