Starostwo Powiatowe
Zespół ds. Obsługi
Zarządu Powiatu i Kadr
ul.Konarskiego 20
26-110 Skarżysko-Kamienna

OZ.1710.2.2016

Skarżysko-Kamienna, dn. 08.06.2016r

POLECONY PRIORYTET

2016 -06- 09

Pan
Tadeusz Mikołajewicz
Wicedyrektor Delegatury
Najwyższej Izby Kontroli
w Kielcach

W odpowiedzi na wystąpienie pokontrolne znak: LKI.410.005.02.2016 P/16/028r, starosta skarżyski wykonując obowiązek zgodnie z art. 62 ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli, przekazuje informacje o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych.

1. W celu wyeliminowania stwierdzonych nieprawidłowości w zakresie prowadzonego Rejestru:
   a) najpóźniej do dnia 30.06.2016 r. w rejestrze przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów (dalej SKP) zostanie dokonany prawidłowy wpis przedsiębiorcy jako PGE Dystrybucja S.A. 20-340 Lublin ul. Garbarska 21A.
   b) zmieniony został wpis dotyczący nazwy przedsiębiorcy prowadzącego SKP TSK/019 na taki jaki widnieje w CEIDG. Wydano nowe zaświadczenie przedsiębiorcy potwierdzające dokonanie korekty w nazwie firmy.
   c) sprostowano z urzędu wpis o zakresie przeprowadzanych badań technicznych w SKP TSK/007/P. Wydano nowe zaświadczenie przedsiębiorcy potwierdzające dokonanie korekty w określeniu zakresu badań.
2. Wydawanie uprawnień do przeprowadzania badań technicznych kandydatom na diagnostów następować będzie po sprawdzeniu spełnienia wymogów określonych w art. 84 ust. 2b ustawy Prawo o ruchu drogowym.
3. Kontrole SKP przeprowadzane będą zgodnie z wymogami zapisanymi w art. 83b ust. 2 pkt. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym tj. w odstępach nie dłuższych niż 12 miesięcy
4. Kontrole SKP przeprowadzane będą w pełnym zakresie określonym zapisami art. 83b ust. 2 pkt. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz rozporządzenia o wymaganiach wobec SKP.

5. Kontrole SKP przeprowadzane będą w sposób, który wskazany został podczas wspólnych kontroli przeprowadzonych w marcu br. wspólnie z Transportowym Dozorem Technicznym.

Jednocześnie informuję, że na sporządzoną przez NIK ocenę w poszczególnych punktach składane były szczegółowe wyjaśnienia na etapie kontroli.

Jako kierownik jednostki ze swej strony zwiększę nadzór i kontrolę wewnętrzną w zakresie dopuszczania do ruchu drogowego pojazdów w zakresie:

a) rozpatrywania wniosków o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP oraz prowadzenie akt rejestrowych,
b) prowadzonego postępowania w sprawie wydawania uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów,
c) nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów wykonywanych w SKP,
d) postępowania dotyczącego zatrzymanych dowodów rejestracyjnych z powodu złego stanu technicznego pojazdów.

Ponadto pomimo pozytywnej oceny strony organizacyjno-kadrowej do sprawowania nadzoru nad SKP, dokonam szczegółowej analizy zakresów czynności i odpowiedzialności pracowników Wydziału Komunikacji i Transportu. Ponadto rozważę możliwość dokonania zmian organizacyjnych pod kątem pracy wydziału.

STAROSTA
Jerzy Żmijewski

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Kielcach

LKI.410.005.02.2016
P/16/028

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Kielcach
al. Tysiąclecia Państwa Polskiego 4, 25-520 Kielce
T +48 41 249 91 00, F +48 41 249 91 05
lki@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/16/028 – Dopuszczanie pojazdów do ruchu drogowego.
Okres objęty kontrolą	Lata 2014-2015 (do 31 marca). Badaniami kontrolnymi objęte zostały również zdarzenia i dokumenty sprzed 1 stycznia 2014 r., w przypadkach, gdy miały one związek z przedmiotem kontroli.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Kielcach.
Kontrolerzy	Tadeusz Poddębniak, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr 99280 z dnia 19 stycznia 2016 r. [dowód: akta kontroli str. 1-3]
Jednostka kontrolowana	Starostwo Powiatowe w Skarżysku-Kamiennej, ul. Stanisława Konarskiego 20, 26-110 Skarżysko-Kamienna. (dalej: Starostwo).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Starostą Skarżyskim jest od dnia 15 grudnia 2014 r. Jerzy Żmijewski, poprzednio od dnia 1 grudnia 2010 r. – Michał Jędrys (dalej: Starosta). [dowód: akta kontroli str. 4-7]

II. Ocena kontrolowanej działalności[1]

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie. Powyższą ocenę uzasadnia:

1. Wpisanie do „Rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów" (dalej: Rejestr):
a) jednej stacji kontroli pojazdów (dalej: SKP) na podstawie poświadczenia zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań (dalej: poświadczenie zgodności) wydanego przez dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego (dalej: TDT) innemu przedsiębiorcy. Stanowiło to naruszenie art. 83 ust. 3 pkt 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym[2];
b) oddziału spółki jako prowadzącej SKP, pomimo że oddział ten nie posiada odrębnej od spółki podmiotowości prawnej. Dokonanie tego wpisu stanowiło naruszenie art. 83a ust. 3 pkt 1 w związku z ust. 6 ustawy Prawo o ruchu drogowym;
c) nieprawidłowych danych dotyczących: nazwy przedsiębiorcy (jeden przypadek), numeru identyfikacji podatkowej (jeden przypadek); adresu SKP przedsiębiorcy (pięć przypadków); zakresu badań jakie przedsiębiorca zamierza przeprowadzać (dwa przypadki) i numerów uprawnień diagnostów (trzech diagnostów) – art. 83a ust. 3 pkt 3-6 w związku z ust. 6 ustawy Prawo o ruchu drogowym.

2. Niesprostowanie z urzędu zakresu badań ujętych w Rejestrze jednej SKP – art. 66 ust. 4 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej[3] (dalej: ustawa o SDG).

3. Niewydanie zaświadczenia o dokonaniu wpisu do Rejestru jednej SKP, w trybie sprostowania z urzędu – art. 65 ust. 5 ustawy o SDG.

4. Zamieszczenie w trzech zaświadczeniach o wpisie do Rejestru zakresów badań technicznych w sposób niezgodny z załącznikiem nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 października 2004 r. w sprawie wzorów dokumentów wymaganych

[1] Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.
[2] Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, ze zm.
[3] Dz. U. z 2015 r. poz. 584, ze zm.

dla wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów[4] (dalej: rozporządzenie w sprawie wzorów dokumentów).

5. Wydawanie uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów osobom ubiegającym się o to uprawnienie, w sytuacji:
a) nieposiadania przez jedną osobę wymaganego wykształcenia,
b) nieposiadania przez siedem osób wymaganej praktyki zawodowej,
c) niedokumentowania faktu odbycia wymaganego szkolenia przez osiem osób,
d) złożenia dwóch wniosków przez przedsiębiorców.
Stanowiło to naruszenie art. 84 ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym.

6. Przeprowadzenie w 2014 r. kontroli jednej SKP i sześciu kontroli SKP w 2015 r., po upływie ponad 12 miesięcy od daty przeprowadzenia poprzednich kontroli, co stanowiło naruszenie art. 83b ust. 2 pkt 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym.

7. Nieobejmowanie badaniami w trakcie kontroli wszystkich SKP przeprowadzanych w latach 2014-2015, wywiązywania się przedsiębiorcy z obowiązku, określonego w art. 69 ustawy o SDG, przechowywania wszystkich dokumentów stwierdzających, że przedsiębiorca:

– posiada siedzibę lub miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (art. 83 ust. 3 pkt 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym);

– nie jest przedsiębiorcą, wobec którego otwarto likwidację lub ogłoszono upadłość (art. 83 ust. 3 pkt 2 ww. ustawy);

– nie był prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub przestępstwo przeciw dokumentom – w odniesieniu do osób fizycznych bądź członków organów osoby prawnej (art. 83 ust. 3 pkt 3 ww. ustawy);

– posiada poświadczenie zgodności (art. 83 ust. 3 pkt 5 ww. ustawy);

– zatrudnia uprawnionych diagnostów o którym (art. 83 ust. 3 pkt 6 ww. ustawy).

8. Niedokonywanie w ramach wszystkich kontroli przeprowadzonych w latach 2014-2015:

– sprawdzenia, czy na terenie stacji znajduje się wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz inne wyposażenie SKP wykorzystywane do przeprowadzania badań, podane w poświadczeniu zgodności (art. 83 ust. 3 pkt 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym);

– sprawdzenia, czy nie zaszła zmiana stanu faktycznego na podstawie którego zostało wydane poświadczenie zgodności, np. z uwagi na wymianę urządzeń na inne, zmianę warunków lokalowych, przeróbki budowlane (art. 83 ust. 3 pkt 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym);

– badania warunków lokalowych i wyposażenia kontrolno-pomiarowego dotyczących określonych w całości lub w części zakresów objętych §§ 1, 6, 8 ust. 1 pkt 4, 12 ust. 2 pkt 1 i 2, 13 ust. 3 i 5, 15 ust. 1, 3 i 6 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów[5] (dalej: rozporządzenie o wymaganiach wobec SKP).

9. Nieprzeprowadzenie w trakcie kontroli w latach 2014-2015 badań:

– technicznych pojazdów w 20 spośród 24 wykonanych kontroli SKP, wymaganych art. 83b ust. 2 pkt 1 lit b ustawy Prawo o ruchu drogowym;

– posiadania i działania elektronicznych detektorów gazu w siedmiu kontrolach SKP, wymaganych § 14 ust. 2 pkt 2 ww. rozporządzenia);

– umieszczania w widocznych miejscach wykazów diagnostów w kontrolach 11 SKP, wymaganych § 16 pkt 4 ww. rozporządzenia.

10. Przeprowadzenie trzech kontroli SKP w 2016 r. z niedociągnięciami w zakresie art. 83b ust. 2 pkt 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym.

---

[4] Dz. U. Nr 223, poz. 2264.

[5] Dz. U. Nr 50, poz. 275.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Rozpatrywanie wniosków o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP oraz prowadzenie akt rejestrowych

Opis stanu faktycznego

Na terenie powiatu skarżyskiego działalność prowadzi dwanaście SKP. W toku kontroli zbadano dziewięć wniosków przedsiębiorców prowadzących SKP o wpis do Rejestru, złożonych w Starostwie po 2004 r. Wnioski zawierały – poza jednym przypadkiem – dane wskazane w art. 83a ust. 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym i sporządzone zostały zgodnie z wzorem wniosku, określonym w załączniku nr 1 do rozporządzenia w sprawie wzorów dokumentów.

Jeden z wniosków, z dnia 27 października 2014 r., złożony przez przedsiębiorców tworzących spółkę cywilną, nie określał zakresu badań stacji.

Spośród dziewięciu zbadanych w trakcie niniejszej kontroli oświadczeń, o których mowa w art. 83a ust. 4 i 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym, tylko trzy miały podaną pełnioną przez podpisującego oświadczenie funkcję. W pozostałych przypadkach uprawnienie do reprezentowania firmy stwierdzano analizując nazwy firm i wpisy zamieszczone w CEIDG. Przedsiębiorcami były bowiem osoby fizyczne a ich imiona i nazwiska znajdowały w nazwach firm.

Autentyczność podpisu na oświadczeniu przedsiębiorcy lub osoby upoważnionej, potwierdzona była w trzech przypadkach (spośród ww. dziewięciu) przez pracowników Starostwa.

Jak wyjaśnił Naczelnik Wydziału Komunikacji i Transportu (dalej: KT) *Nie weryfikowano oświadczeń złożonych przez przedsiębiorców pod kątem tego czy podpisy złożone zostały przez osoby uprawnione. Założono, że przedsiębiorcy działają zgodnie z prawem, a ich oświadczenia są zgodne ze stanem faktycznym.*

[dowód: akta kontroli str. 8-174, 729]

Wszystkie podmioty, które wniosek o wpis do Rejestru złożyły po dniu 23 września 2009 r., posiadały statusu przedsiębiorcy, w rozumieniu art. 4 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o SDG.

Przedsiębiorcy, poza wnioskiem o wpis do Rejestru i ww. oświadczeniem, składali jeszcze następujące dokumenty: poświadczenie zgodności; wypis z rejestru przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym albo w CEIDG; uprawnienia zatrudnionych diagnostów oraz zaświadczenia o niekaralności przedsiębiorcy.

W wyniku analizy składanych dokumentów stwierdzono, że do Rejestru wpisano:

1) przedsiębiorcę, który składając wniosek z dnia 27 lutego 2006 r., złożył poświadczenie zgodności wydane na innego przedsiębiorcę i podał we wniosku adres SKP inny niż określony w ww. poświadczeniu. Dyrektor TDT dopiero w dniu 16 sierpnia 2010 r. wydał poświadczenie zgodności dla tego przedsiębiorcy, z rzeczywistym adresem SKP ;

2) jako przedsiębiorcę – oddział spółki, pomimo iż poświadczenie zgodności wydane zostało dla spółki (SKP). [dowód: akta kontroli str. 13-174]

Starosta nie określił procedury uniemożliwiającej dokonanie wpisu do Rejestru, w przypadkach, o których mowa w art. 68 ustawy o SDG. [dowód: akta kontroli str. 729]

Dokonując wpisu do Rejestru sprawdzano, czy stacje są zlokalizowane w granicach powiatu. [dowód: akta kontroli str. 766]

Wpisy do Rejestru realizowane były w terminie 7 dni od dnia wpływu kompletnego wniosku, tj. zgodnie z art. 67 ust. 1 ustawy o SDG. [dowód: akta kontroli str. 13-53]

Starosta nie określił pisemnej procedury wpisu i prowadzenia Rejestru oraz wydawania decyzji o zakazie prowadzenia działalności. Starosta wyjaśnił, że *do obecnej chwili nie uznano za konieczne wprowadzania tych procedur.* [dowód: akta kontroli str. 733]

Aktualny Rejestr, założony w 2010 r., prowadzony jest w formie papierowej i zawiera wpis 19 firm. W międzyczasie siedem z nich zakończyło działalność w zakresie prowadzenia SKP.

Spośród 12 funkcjonujących SKP, trzy prowadziły działalność przed dniem 31 grudnia 2004 r. W wyniku zbadania akt rejestrowych pozostałych dziewięciu firm stwierdzono, że numer ulicy w adresie SKP TSK/ /P wpisany do Rejestru jest inny niż podany we

wniosku o wpis do Rejestru. Ten numer ulicy nie występuje w wpisie do ewidencji działalności gospodarczej, CEIDG i zaświadczeniu o numerze identyfikacyjnym REGON. Zaświadczenie o wpisie do Rejestru podaje natomiast adres SKP, zgodny z wnioskiem przedsiębiorcy.

Zaświadczenia o wpisie do Rejestru trzech SKP TSK/ /P, TSK/ /P i TSK/ /P nie zawierały zakresu badań pojazdów wymaganych załącznikiem nr 2 do rozporządzenia w sprawie wzorów dokumentów, określającym wzór zaświadczenia.

Wpis w Rejestrze SKP TSK/ nie zawierał nazwy firmy przedsiębiorcy zamieszczonej w CEIDG.

W Rejestrze nie wpisano: NIP SKP TSK/ , zakresów badań technicznych SKP TSK/ /P i TSK/ /P, adresów SKP TSK/ , TSK/ , TSK/ /P i TSK/ P oraz daty zakończenia działalności SKP TSK/ . Wpisano błędną datę zakończenia działalności SKP TSK/ oraz błędne numery diagnostów w SKP TSK/ /P i TSK/ . Ponadto nie wpisano do Rejestru w nazwach firm, nazwisk i imion przedsiębiorców (SKP TSK/ /P, TSK/ /P i TSK/ P). Personalia te występowały we wnioskach o wpis do Rejestru i w CEIDG. [dowód: akta kontroli str. 13-174, 189-198]

Wszystkie firmy w dniu 1 stycznia 2016 r. posiadały aktualne poświadczenia zgodności.

W dwóch przypadkach zachodziła konieczność aktualizacji dokumentacji rejestrowej oraz zapisów w Rejestrze, wynikająca z realizacji art. 5 ust. 3 ustawy z dnia 22 maja 2009 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych ustaw[6].

W pierwszym, Starosta po otrzymaniu poświadczenia zgodności z TDT z dnia 5 lutego 2015 r., dotyczącego przedsiębiorcy prowadzącego SKP TSK/ /P, na zakres wynikający z art. 83 ust.1 pkt 1 lit. a i b ustawy Prawo o ruchu drogowym, pismem z dnia 20 lutego 2015 r. polecił przedsiębiorcy, aby od dnia 1 marca 2015 r. dokonał zmian wzorów pieczęci firmowej oraz pieczęci indywidualnych diagnostów używanych przez SKP, załączając obowiązujące treści i formy graficzne tych pieczątek. Prosił jednocześnie, aby używanie tych pieczęci rozpocząć od dnia 1 marca 2015 r. Zakres badań w tych pieczątkach obejmował zakres ABT.

W Rejestrze sprostowano z urzędu wpis, nie wydano jednak zaświadczenia o dokonaniu nowego wpisu. [dowód: akta kontroli str. 54-62, 192, 193, 405]

W drugim przypadku, dotyczącym SKP TSK/ /P, Starosta po otrzymaniu poświadczenia zgodności z dnia 16 kwietnia 2013 r. na zakres wynikający z art. 83 ust. 1 pkt 1 lit. a i b ustawy Prawo o ruchu drogowym, nie podjął przed dniem 1 stycznia 2015 r. żadnych działań wynikających z ograniczenia możliwości wykonywania niektórych badań z zakresu okręgowej SKP. W protokole kontroli przeprowadzonej w dniu 22 grudnia 2015 r. przez Naczelnika KT, podany został zakres wykonywanych badań technicznych ABT/cde. Nie było natomiast odniesienia się do potrzeby aktualizacji tego zakresu do końca 2015 r., nie skierowane zostały również stosowne zalecenia w tym zakresie. W czasie niniejszej kontroli, w Rejestrze nadal wpisany był zakres ABT/cde, w aktach rejestrowych nie było zaświadczenia o aktualizacji wpisu do Rejestru i innych dokumentów dotyczących realizacji art. 5 ust. 3 ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych ustaw.

[dowód: akta kontroli str. 13-174, 189-198]

W trakcie kontroli, Naczelnik KT przesłał w dniu 18 lutego 2016 r. do tej stacji maila, w którym zwrócił uwagę, że z art. 5 ust. 3 ww. ustawy wynika, iż podstawowe SKP mogą wykonywać tylko do dnia 30 grudnia 2015 r. niektóre badania z zakresu okręgowych SKP. *W związku z tym, mimo że wzory pieczęci opisywane w przepisach nie uległy zmianie, zasadne jest aby z pieczęci identyfikacyjnych diagnostów oraz z pieczęci firmowej usunąć małe litery oznaczające rozszerzenia. Oznacza to, że niniejsze pieczątki winny zawierać tylko informacje o numerze stacji, rodzaju badanych pojazdów oraz numerze diagnostów.*

W trakcie kontroli tej stacji, przeprowadzonej w dniu 23 marca 2016 r. przez Naczelnika KT i Kierownika Referatu Uprawnień do Kierowania i Transportu (dalej: Kierownik Referatu), nie zbadano jednak na jakim etapie jest realizacja wniosku zawartego w powyższym piśmie. Na wstępie protokołu kontroli podano, że SKP posiada zakres wykonywanych badań taki jak w ww. poświadczeniu zgodności. Z kolei zakres wynikający z zaświadczenia o wpisie do

[6] Dz. U. Nr 97, poz. 802

Rejestru z tablicy ogłoszeń określono: *§ 16 warunki spełnione.* [dowód: akta kontroli str. 204, 209, 814, 820]

Ustalone nieprawidłowości

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

1. Do Rejestru wpisana została SKP TSK/ pomimo że poświadczenie zgodności tej stacji wydane zostało na innego przedsiębiorcę – ojca przedsiębiorcy. Ponadto wpisany w ww. poświadczeniu, adres stacji, dotyczył SKP położonej , choć faktycznie stacja znajdowała się W CEIDG przedsiębiorca nie posiadał jednak tego adresu, jako miejsca działalności swojej firmy.

Jak wyjaśnił Naczelnik KT *decyzja dyrektora TDT nr TDT-P-461/05 zawiera dwa błędy, na które nie zwrócono uwagi. Błędnie określono adres SKP na (winno być ; (....). Nieruchomość przedsiębiorcy (....) i jego syna (....) położona jest w obszarze skrzyżowania ulic Wjazd na nieruchomość możliwy jest z adresu jak również*

Ponadto Naczelnik KT stwierdził, że ojciec przedsiębiorcy *umową dzierżawy wydzierżawił zorganizowaną część swego przedsiębiorstwa, tj. część stanowiącą Okręgową Stację Kontroli Pojazdów swemu synowi (....). W skład przedsiębiorstwa, zgodnie z treścią art. 55 ² k.c. w związku z art. 55¹k.c. wchodziło również poświadczenie dyrektora TDT, z dnia 25 sierpnia 2005 r.*

Przedsiębiorca który nabył stację kontroli pojazdów w drodze czynności cywilnoprawnej, obowiązany jest uzyskać decyzję o poświadczeniu zgodności na swoje nazwisko bądź firmę. Wynika to wprost z treści art. 83 ust. 3 pkt 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym: stację kontroli pojazdów może prowadzić przedsiębiorca, który posiada poświadczenie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań wpisanego do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów.

Do dnia uzyskania poświadczenia zgodności SKP na przedsiębiorcę, stacja przeprowadziła 26.678 badań.

W trakcie prowadzonej kontroli, wpisano w Rejestrze adres SKP:

[dowód: akta kontroli str. 30-31, 73-90, 197, 198, 205, 206, 210, 211, 733]

2. Do Rejestru wpisany został oddział spółki, pomimo że poświadczenie zgodności wydane zostało na rzecz spółki (dot.: SKP TSK/ 'P). Wyjaśniając powyższe, Naczelnik KT przedstawił pełnomocnictwo zarządu spółki z dnia 1 września 2010 r. dla dyrektora generalnego oddziału *do wykonywania wszelkich czynności, w tym składania wszelkich oświadczeń w imieniu i na rzecz spółki oraz do reprezentowania spółki przed organami administracji publicznej, samorządowej oraz przed sądami, w zakresie określonym przedmiotem działalności spółki wykonywanej przez oddział w Skarżysku-Kamiennej (...).*

Na podstawie powyższego pełnomocnictwa dyrektora generalnego oddziału spółki do Rejestru powinna być wpisana spółka jako przedsiębiorca, a nie jej oddział, który nie posiada odrębnej podmiotowości prawnej i z tego względu nie może być odrębnym od spółki uczestnikiem obrotu prawnego. Tym samym dokonanie tego wpisu stanowiło naruszenie art. 83a ust. 3 pkt 1 w związku z ust. 6 ustawy Prawo o ruchu drogowym.

W zaleceniach po kontroli przeprowadzonej w dniu 31 marca 2016 r. przez przedstawicieli Starosty, kontrolujący zwrócili uwagę na konieczność wystąpienia przedsiębiorcy do Starosty z wnioskiem o dokonanie prawidłowego wpisu do Rejestru.

Do dnia 6 kwietnia 2016 r. stacja ta przeprowadziła 4.115 przeglądów technicznych.

[dowód: akta kontroli str.40, 41, 120-137, 196, 206, 219, 220, 739]

3. Wpis w Rejestrze nie zawierał nazwy firmy przedsiębiorcy prowadzącej SKP TSK/ zamieszczonej w CEIDG. Brakowało w niej członu wspólnik spółki cywilnej z nazwą spółki. Starosta w wydanym zaświadczeniu o wpisie do Rejestru, również podał niepełną nazwę firmy. Pełna nazwa znalazła się natomiast w protokołach kontroli tej stacji, które przeprowadził Naczelnik KT w dniu 16 grudnia 2014 r. i 4 grudnia 2015 r..

W złożonym wyjaśnieniu Naczelnik KT napisał: *Wg wyjaśnień przedsiębiorcy, prowadzi on działalność również w innej spółce cywilnej i z tego powodu w CEIDG musi być o tym informacja „Wspólnik spółki cywilnej".*

Stanowisko wynikające z powyższego wyjaśnienia nie jest uzasadnione, ponieważ, zgodnie z art. 83a ust. 3 pkt 4 w związku z ust. 6 ustawy Prawo o ruchu drogowym, Rejestr powinien zawierać firmę przedsiębiorcy. [dowód: akta kontroli str.50,51, 168-174, 198, 207]

4. Numer ulicy podawany w Rejestrze w adresie SKP TSK/ 'P był niezgodny z adresami zawartymi w dokumentach akt rejestrowych: zaświadczeniu o dokonaniu zmiany wpisu do ewidencji działalności gospodarczej, wypisie z CEIDG i zaświadczeniu o numerze identyfikacyjnym REGON. Wpisanie tego numeru ulicy stanowiło naruszenie art. 83a ust. 3 pkt 1 w związku z ust. 6 ustawy Prawo o ruchu drogowym. W trakcie kontroli pomyłka została usunięta. [dowód: akta kontroli str. 26,27, 62-70, 193, 203, 204, 250]

5. W trzech zaświadczeniach o wpisie do Rejestru SKP TSK/ /P, TSK/ /P i TSK/ /P wskazano zakres badań niezgodny z załącznikiem nr 2 do rozporządzenia w sprawie wzorów dokumentów.

Naczelnik KT wyjaśniając powyższe stwierdził: *Aby określenie zakresu działalności stacji było jednolite z określeniem TDT postanowiono używać identycznego jak TDT określenia.*

[dowód: akta kontroli str.146, 151, 157, 197, 198, 766]

W art. 83 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym podany został zakres badań technicznych dokonywanych w podstawowej SKP, natomiast zgodnie z wzorem stanowiącym załącznik nr 2 do rozporządzenia w sprawie wzorów dokumentów, w zaświadczeniu należy wpisać właściwe symbole rodzajów pojazdów, których badania techniczne SKP może przeprowadzać.

6. W Rejestrze nie wpisano NIP przedsiębiorcy prowadzącego stację TSK/ . Obowiązek dokonania tego wpisu wynikał z art. 83a ust. 3 pkt 3 w związku z ust. 6 ustawy Prawo o ruchu drogowym. W trakcie kontroli dokonano tego wpisu. [dowód: akta kontroli str. 50, 51, 207]

7. Wpisy do Rejestru dwóch firm prowadzących SKP TSK/ i TSK/ /P, nie zawierały zakresów badań. Obowiązek dokonania tych wpisów wynikał z art. 83a ust. 3 pkt 5 w związku z ust. 6 ustawy Prawo o ruchu drogowym. W trakcie kontroli braki zostały uzupełnione. [dowód: akta kontroli str.42-45, 206, 207]

8. Nie wpisano w Rejestrze adresów SKP TSK/ , TSK/ , TSK/ /P i TSK/ /P. Obowiązek dokonania tego wpisu wynikał z art. 83a ust. 3 pkt 4 w związku z ust. 6 ustawy Prawo o ruchu drogowym. W trakcie kontroli uzupełniono wpisy. [dowód: akta kontroli str.36-49, 203-206]

9. Wpisy dwóch firm prowadzących SKP TSK/ i TSK/ miały błędne numery uprawnień diagnostów. Stanowiło to naruszenie art. 83a ust. 3 pkt 6 w związku z ust. 6 ustawy Prawo o ruchu drogowym. W trakcie kontroli poprawiono numery uprawnień diagnostów. [dowód: akta kontroli str.30, 31, 32, 43, 205]

10. W Rejestrze wpisano z urzędu nowy zakres badań technicznych SKP TSA/ /P, ale przedsiębiorcy nie wydano zaświadczenia o dokonaniu tego wpisu (poprzedni wpis ABT/c, obecny ABT). Obowiązek wydania zaświadczenia wynikał z art. 65 ust. 5 ustawy o SDG. Niewydanie zaświadczenia uniemożliwiło jednocześnie przedsiębiorcy wywiązanie się z obowiązku § 16 pkt 1 rozporządzenia o wymaganiach wobec SKP (na SKP powinna być umieszczona w widocznym miejscu kopia zaświadczenia potwierdzającego wpis do Rejestru). W trakcie kontroli, sporządzone zostało nowe zaświadczenie.

[dowód: akta kontroli str.16, 17, 54-61, 192, 193, 405]

11. Pomimo przesłania przez TDT poświadczenia zgodności z dnia 16 kwietnia 2013 r., że firma posiada w SKP TSK/ /P wyposażenie i warunki lokalowe zgodne z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzonych badań przez przedsiębiorców prowadzących podstawową stację kontroli pojazdów zgodnie z art. 83 ust. 1 pkt 1 lit. a i b ustawy Prawo o ruchu drogowym, co powodowało, że posiadając uprawnienia ABT/cde z dniem 1 stycznia 2016 r. utraci, zgodnie z art. 5 ust. 3 ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych ustaw, możliwość wykonywania niektórych badań z zakresu okręgowej SKP, nie sprostowano z urzędu wpisu do Rejestru nowego zakresu badanych pojazdów. Tym samym naruszono art. 66 ust. 4 ustawy o SDG. [dowód: akta kontroli str. 26, 27, 71, 72, 193, 194, 204, 209]

Uwagi dotyczące badanej działalności

1. Wpisy do Rejestru trzech firm prowadzących SKP TSK /P, TSK/ /P i TSK/ /P nie zawierały pełnych nazw firm podanych we wnioskach o wpis do Rejestru. Nie wpisano bowiem imion i nazwisk przedsiębiorców, których personalia są zamieszczone w nazwach firm w CEIDG. W trakcie kontroli brakujące elementy nazw firm zostały wpisane do Rejestru. [dowód: akta kontroli str.16, 17, 24-27, 192-194, 203, 204]

2. Nie wpisano w Rejestrze daty zakończenia działalności SKP TSK/ , natomiast w przypadku SKP TSK/ wpisano błędną datę zakończenia działalności. W trakcie kontroli usunięto błędy. [dowód: akta kontroli str. 22, 23, 38, 39, 202-204]

Wyjaśniając przyczyny powyższych nieprawidłowości i uchybień Naczelnik SKP stwierdził: *Podstawową przyczyną nieprawidłowości był brak osoby, która w zakresie obowiązków miałaby pełny zakres spraw z zakresu SKP ich nadzoru jak również z zakresu prowadzenia spraw diagnostów. Jako naczelnik wydziału mógłbym wpisać pracownikowi w zakres obowiązków wskazane wyżej zadania ale byłoby to nieuczciwe dla pracownika bo przy obecnym obłożeniu zadaniami przydzielałbym zadania z góry skazane na niewykonanie lub wykonanie niestaranne. Dlatego zadania te wpisane są do zakresu obowiązków jedynie Kierownikowi Referatu Uprawnień do Kierowania i Transportu . oprócz innych obowiązków oraz mnie jako nadzorującemu. Z powodów jw. ja osobiście muszę zajmować się merytorycznym nadzorem i kontrolami SKP oprócz prowadzenia spraw z zakresu zarządzania ruchem na drogach gminnych i powiatowych Powiatu Skarżyskiego. Prowadzeniem rejestru SKP, diagnostów jak i pozostałymi sprawami zajmowała się na moją prośbę Pani , która jako jedyna prowadzi sprawy transportu oraz zajmuje się pojazdami usuniętymi z drogi. Zadania te realizowała w miarę posiadanych czasu, sił i możliwości. Dlatego nie można jej winić za ten stan rzeczy. Przy tym stanie osobowym wydziału zadania jw. nie mogły być realizowane bezbłędnie. Trzeba jednak zaznaczyć, że w ciągu ostatniego pół roku, jeśli wziąć pod uwagę liczbę etatów, sytuacja się znacznie poprawiła. Pozwoli to na przydzielenie zadań dotyczących prowadzenia ewidencji diagnostów oraz SKP wskazanej osobie.* [dowód: akta kontroli str.736]

Rejestr prowadzony był w sposób niezgodny z prawem i nierzetelnie, przez co jako dokument jawny, dostępny dla każdego, nie był wiarygodnym źródłem informacji w zakresie danych w nim wykazanych.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność jednostki w badanym obszarze.

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

Opis stanu faktycznego

W Starostwie nie opracowano pisemnej procedury nadawania i cofania uprawnienia diagnoście. Wyjaśniając powód jej niesporządzenia Starosta stwierdził, że do chwili obecnej nie uznawano za konieczne wprowadzania tych procedur. [dowód: akta kontroli str.733]

W Wydziale Komunikacji i Transportu prowadzony jest „Spis spraw wydawanie i cofanie uprawnień dla diagnostów lata 2001-2016" w formie kart, dla każdego roku oddzielnie. W kontrolowanym okresie nie było przypadku cofnięcia uprawnień diagnoście.

Z analizy ww. spisu wynika, że numer uprawnienia TSK/D/ . nie został w nim ujęty. Ponadto trzem diagnostom posiadającym numery uprawnień: TSK/D/ . , TSK/D/ . i TSK/D/ nie wydano uprawnień po ich wymianie wynikającej z nowelizacji przepisów oraz nie wpisano do spisu potwierdzenia wydania uprawnienia dla diagnosty o numerze TSK/D/ .

Jak wyjaśnił Naczelnik KT, w pierwszym przypadku ten numer uprawnienia (TSK/D/) nie został wykorzystany, w wyniku pomyłki pracownika. Nikt tych uprawnień nie otrzymał. W drugim, niewydanie trzech uprawnień wynikało z niezainteresowania ich otrzymania przez diagnostów, a w ostatnim przypadku, z pomyłki osoby prowadzącej ten rejestr.

Uprawnienia dla wszystkich diagnostów podpisywał Naczelnik KT, posiadający upoważnienie Starosty do wykonywania tych czynności.

[dowód: akta kontroli str. 251-274, 368-371]

Zgodnie z wyjaśnieniami Starosty, *nadzór nad osobami wydającymi decyzje w imieniu starosty jest sprawowany w oparciu o Regulamin organizacji i zasad kontroli zarządczej w Starostwie Powiatowym w Skarżysku-Kamiennej oraz jednostkach organizacyjnych Powiatu Skarżyskiego przyjęty Zarządzeniem nr 28/2010 Starosty Skarżyskiego.* (....)

Ponadto w starostwie wdrożony został Zintegrowany System Zarządzania wg normy ISO 9001 oraz metody CAF2013, który stanowi podstawę struktury organizacyjnej, co umożliwia systematyczny i rzeczywisty monitoring oraz nadzór nad działalnością organizacji. Najwyższe Kierownictwo urzędu wyraziło osobistą deklarację w Polityce Jakości, w zakresie stałego doskonalenia systemu zarządzania oraz wykorzystywania w swojej pracy najwyższych standardów. W związku z tym corocznie naczelnicy wydziałów mają obowiązek przekazywania do pełnomocnika ds. systemu zarządzania jakością, informacji na temat ilości wydanych decyzji administracyjnych, odwołań od decyzji oraz uchylenia decyzji przez II instancję w części lub całości. Wyniki przyczyn uchyleń są szczegółowo analizowane przez auditorów wewnętrznych, koordynatora kontroli zarządczej (sekretarza powiatu) oraz przedstawione staroście. Jeśli dotyczą przyczyn zależnych od pracownika, wpisywane są jako działania korygujące przeznaczone do naprawy w kolejnym roku i wpisywane jako podstawowy cel do realizacji na kolejny rok. [dowód: akta kontroli str. 410, 411]

Badaniem objęto dokumenty szesnastu osób, które otrzymały uprawnienia diagnostów od numeru TSK/D/ . do TSK/D/

W wyniku tego badania stwierdzono, że wydano uprawnienia dla trzynastu osób, które nie spełniały wymagań dotyczących wykształcenia (jedna osoba), praktyki zawodowej (siedem) i odbytego szkolenia (osiem osób nie przedstawiło zaświadczeń). Ponadto w dwóch przypadkach wnioski o nabycie uprawnienia diagnosty składali przedsiębiorcy.

Jedna osoba, pomimo iż składając wniosek załączyła dokumenty potwierdzające spełnienie wszystkich kryteriów na uzyskanie pełnego zakresu badań, uprawnienie numer TSK/D/ z dnia 25 listopada 2003 r. uzyskała na pełny zakres badań, natomiast kolejne, z dnia 2 grudnia 2014 r. – ograniczone (bez badań technicznych na autobus, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/godz. W trakcie niniejszej kontroli sporządzone zostało uprawnienie do przeprowadzania badań w pełnym zakresie.

W aktach diagnosty posiadającego numer uprawnień TSK/D/ znajduje się kopia świadectwa pracy, która nie została poświadczona za zgodność z oryginałem. Naczelnik wyjaśnił, że *oryginał był prawdopodobnie przedłożony, tylko nie potwierdzony za zgodność.* [dowód: akta kontroli str. 294-371, 377]

Jak poinformował Naczelnik KT, dostęp do informacji o diagnostach, którym cofnięto uprawnienia wydane przez innych starostów, w celu uniemożliwienia wydania uprawnienia osobie przed upływem 5 lat od cofnięcia jej uprawnienia, zapewniony był poprzez sprawdzenie informacji o diagnostach, którym cofnięto uprawnienia, jakie Świętokrzyski Urząd Wojewódzki w Kielcach przesyła do Wydziału Komunikacji i Transportu. [dowód: akta kontroli str.729]

Komendant Powiatowy Policji w Skarżysku-Kamiennej poinformował, że funkcjonariusze KPP Skarżysko-Kamienna nie prowadzą podczas kontroli drogowych weryfikacji, czy uwidocznione w dowodzie rejestracyjnym ostatnie badanie techniczne zostało faktycznie przeprowadzone przez konkretną stację diagnostyczną z uwagi na to, iż takie informacje nie widnieją w zakładce Centralnej Ewidencji Pojazdów. W związku z powyższym brak jest możliwości dokonania w ten sposób weryfikacji tych danych. [dowód: akta kontroli str.276, 277]

Starosta w przypadkach zmiany uprawnienia diagnosty, zmiany SKP, w której jest zatrudniony lub zmiany miejsca zamieszkania związanej ze zmianą właściwości miejscowej organu wydającego uprawnienie diagnosty, zachował dotychczasowy numer uprawnienia diagnosty. [dowód: akta kontroli str. 251-272]

W dokumentacji z kontroli prowadzonych w SKP przez Starostę w latach 2014-2015, nie znajdują się zapisy świadczące o przeprowadzeniu przez diagnostę badania technicznego niezgodnie z określonym zakresem i sposobem wykonania lub o wydaniu przez diagnostę zaświadczenia albo dokonaniu wpisu do dowodu rejestracyjnego pojazdu niezgodnie ze stanem faktycznym lub przepisami. [dowód: akta kontroli str. 413-723]

Naczelnik KT poinformował, że w okresie objętym kontrolą był jeden przypadek, kiedy Policja zasygnalizowania, że badanie techniczne mogło być wykonane nierzetelnie. Na prośbę Komendy Powiatowej Policji w Skarżysku-Kamiennej poproszono kierownika jednej SKP, o przesłanie wydruku badania technicznego konkretnego samochodu. Kopię wydruku tego badania Naczelnik KT przekazał osobiście funkcjonariuszowi Policji. Wg tej informacji, Starostwo nie mogło otrzymać oficjalnego zawiadomienia o umorzeniu śledztwa, ponieważ

nie było stroną w postępowaniu. W czasie kontroli przeprowadzonej przez Naczelnika KT w przedmiotowej stacji w grudniu 2015 r., diagnosta *nie potrafił powiedzieć w sprawie nic więcej niż to, że został w tej sprawie przesłuchany w Komendzie Powiatowej Policji w Skarżysku-Kamiennej.* [dowód: akta kontroli str. 729]

Ustalone nieprawidłowości

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

1. Siedmiu osobom ubiegającym się o wydanie uprawnień diagnosty wydano je, pomimo że nie udokumentowali spełnienia wymagań w zakresie:

a) wymaganego wykształcenia (jedna osoba): Osoba występująca z wnioskiem z dnia 25 lutego 2010 r. o nabycie uprawnienia diagnosty (uzyskała uprawnienia o numerze TSK/D/), przedstawiła dyplom uzyskania tytułu zawodowego technik ekonomista.
Naczelnik KT w złożonym wyjaśnieniu stwierdził, że w Wikipedii technikum, to szkoła szczebla średniego o profilu technicznym, a w Małym Słowniku Języka Polskiego pod redakcją S. Skorupki, H. Auderskiej i Z. Łempickiej, technik to specjalista w zakresie wiedzy i umiejętności technicznych; ten kto pracuje w jakiejś gałęzi techniki; absolwent technikum. *Mając na uwadze powyższe, ewentualne wątpliwości rozstrzygając na korzyść strony uznano, że kandydat na diagnostę posiada średnie wykształcenie techniczne.* [dowód: akta kontroli str. 301]
Zgodnie z § 2 pkt 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2004 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do diagnostów[7], diagnostą uprawnionym do wykonywania badań technicznych pojazdów może być osoba, posiadająca średnie wykształcenie techniczne o specjalności innej niż samochodowa i udokumentowane 8 lat praktyki w stacji obsługi pojazdów lub w zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów. Natomiast zgodnie z Klasyfikacją Zawodów Szkolnictwa Zawodowego stanowiącą załącznik do rozporządzenia Ministra Edukacji Narodowej z dnia z dnia 26 czerwca 2007 r. w sprawie klasyfikacji zawodów szkolnictwa zawodowego[8], wymienieni w nim pracownicy do spraw: finansowych i handlowych, finansowo-statystycznych i obrotu pieniężnego nie zostali ujęci w grupie „Średni personel techniczny". Dlatego też uzyskanie tytułu zawodowego technik ekonomista, nie można było zaliczyć jako posiadanie średniego wykształcenia technicznego o specjalności innej niż samochodowa.

b) wymaganej praktyki zawodowej (siedem osób):

Osoba występująca z wnioskiem z dnia 8 grudnia 2003 r. o nabycie uprawnienia diagnosty (uzyskała uprawnienie numer TSK/.), okazała się świadectwem dojrzałości w zawodzie technik mechanik naprawa i eksploatacja pojazdów samochodowych z dnia 30 sierpnia 2001 r., a do wymaganej praktyki zawodowej przedstawiła m.in. świadectwo pracy z zatrudnienia jej na stanowisku „uczeń – pełny etat", w okresie przed skończeniem technikum: od dnia 7 czerwca 1995 r. do dnia 31 lipca 1997 r. Bez zaliczenia tego okresu, osoba nie posiadała wymaganej praktyki zawodowej.
Jak wyjaśnił Naczelnik KT: *Przepis § 2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2004r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do diagnostów wskazuje, iż warunki posiadania odpowiedniego wykształcenia oraz udokumentowania odbycia odpowiedniej praktyki muszą być spełnione kumulatywnie, jednakże samo ich spełnienie następuje od siebie niezależnie. Warunki o wykształceniu i praktyce są od siebie niezależne. Gdyby miało być inaczej treść przepisu powinna wyglądać następująco „posiada udokumentowane 2 lata praktyki w stacji obsługi pojazdów lub w zakładzie naprawy pojazdów na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów, po uzyskaniu wyższego wykształcenia technicznego". Brak jest podstaw, na podstawie treści przepisu oraz przepisów rozporządzenia, do przyjęcia odmiennej wykładni treści przepisu i stwierdzenia, iż odbycie praktyki może nastąpić dopiero po uzyskaniu odpowiedniego wykształcenia. Taka rozszerzająca wykładnia przepisu jest nieuprawniona i sprzeczna z prawem, bowiem prowadzić może do nałożenia na niektórych uprawnionych spełnienia dodatkowego warunku, tj. odbycia praktyki po uzyskaniu odpowiedniego wykształcenia. Podkreślić należy, iż począwszy od wejścia w życie ww. rozporządzenia, taka interpretacja przepisu była*

[7] Dz. U. Nr 246, poz. 2469 ze zm.
[8] Dz.U. Nr 124, poz. 860.

obowiązująca i zaprezentowana została przez autora przepisów, Dyrektora Departamentu w Ministerstwie Infrastruktury Pana Andrzeja Bogdanowicza na spotkaniu z naczelnikami wydziałów komunikacji w Warszawie.

Należy dodatkowo zaznaczyć, że przepisy o warunkach uzyskania uprawnień dla diagnostów zostały znacznie zliberalizowane w 2014 r. ustawą o ułatwieniu dostępu do wykonywania niektórych zawodów regulowanych, co świadczyć może, przepisy rozporządzenia jw. powinny być rozumiane w formie bardziej korzystnej dla kandydatów na diagnostów. [dowód: akta kontroli str. 313-315, 1196]

Zgodnie z § 2 pkt 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 listopada 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do diagnostów[9], diagności wykonujący badania techniczne pojazdów powinni posiadać średnie wykształcenie techniczne o specjalności samochodowej i udokumentowane 4 lata praktyki w stacji obsługi pojazdów lub w zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów. Dlatego też do praktyki zawodowej tej osoby, nie można było zaliczyć zatrudnienia przed ukończeniem technikum.

Osoba występująca z wnioskiem z dnia 17 lutego 2004 r. o nabycie uprawnienia diagnosty (uzyskała uprawnienie numer TSK/), uzyskała w dniu 15 stycznia 2003 r. tytuł magistra inżyniera na kierunku mechanika i budowa maszyn w zakresie zarządzanie i eksploatacja i przedstawiła m.in. zaświadczenie odbycia praktyki w zakresie naprawy i eksploatacji pojazdów w warsztacie naprawy pojazdów w okresie od dnia 2 stycznia 2002 r do dnia 31 grudnia 2002 r., tj. przed ukończeniem studiów. Bez zaliczenia tego okresu, osoba nie posiadała wymaganej praktyki zawodowej.

W trakcie kontroli Naczelnik KT przekazał następujące oświadczenie tej osoby: *Ja niżej podpisany (....) zaświadczam, że odbyłem praktykę zawodową w warsztacie samochodowym od stycznia 2002 r. do grudnia 2002 r. w trakcie trwania pięcioletnich studiów magisterskich (...) Możliwe było to dzięki uzyskaniu na VII semestrze stopnia inżyniera. Potwierdzeniem tego jest wpis w indeksie z dnia 22 stycznia 2001 r., (str. 58) napisania i obrony pracy przejściowej pod kierunkiem (....). Praca ta w przypadku kontynuowania studiów celem uzyskania tytułu magistra była traktowana jako zakończenie studiów inżynierskich i rozpoczęcie magisterskich bez oficjalnego dyplomu potwierdzającego ten fakt. Tematem mojej pracy przejściowej był Transport samochodowy materiałów niebezpiecznych (ADR).* [dowód: akta kontroli str. 321, 323, 1198-1200]

Zgodnie z § 2 pkt 3 ww. rozporządzenia, diagności wykonujący badania techniczne pojazdów powinni posiadać wyższe wykształcenie techniczne o specjalności innej niż samochodowa i udokumentowane 4 lata praktyki w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów. Dlatego też do praktyki zawodowej tej osoby, nie można było zaliczyć praktyki, odbytej w trakcie jednolitych studiów magisterskich.

Osoba występująca z wnioskiem z dnia 12 lipca 2004 r. o nabycie uprawnień diagnosty (uzyskała uprawnienie numer TSK/), uzyskała w dniu 9 maja 2003 r. tytuł inżyniera na kierunku mechanika i budowa maszyn w zakresie specjalności silniki spalinowe. Do podania o nabycie uprawnienia przedstawiła zaświadczenie o zatrudnieniu w zakładzie mechaniki samochodowej na stanowisku mechanik samochodowy w okresie od dnia 20 lipca 1996 r. do dnia 20 października 1998 r., tj. przed ukończeniem studiów. Bez zaliczenia tego okresu, osoba nie posiadała wymaganej praktyki zawodowej. [dowód: akta kontroli str. 339, 340]

Zgodnie z § 2 pkt 3 ww. rozporządzenia, diagności wykonujący badania techniczne pojazdów powinni posiadać wyższe wykształcenie techniczne o specjalności innej niż samochodowa i udokumentowane 4 lata praktyki w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów. Dlatego też do praktyki zawodowej tej osoby, nie można było zaliczyć zatrudnienia przed ukończeniem studiów.

Osoba która otrzymała uprawnienie numer TSK/ w dniu 23 sierpnia 2007 r., tytuł technika mechanika o specjalności obsługa i naprawa pojazdów samochodowych uzyskała w dniu 15 czerwca 2006 r. Jej zaświadczenie o zatrudnieniu na stanowisku mechanika samochodowego obejmowało okres od dnia 11 grudnia 2002 r. do dnia 31 lipca 2007 r. Praktyka zawodowa po ukończeniu studiów trwała więc tylko od 16 czerwca 2006 r. do dnia 31 lipca 2007 r. [dowód: akta kontroli str. 1176-, 1177]

Zgodnie z § 2 pkt 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2004 r.

---

[9] Dz.U. Nr. 208, poz.1769.

w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do diagnostów, diagnostą uprawnionym do wykonywania badań technicznych pojazdów może być osoba, posiadająca średnie wykształcenie techniczne o specjalności samochodowej i udokumentowane 4 lata praktyki w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów. W przypadku tej osoby, praktyka zawodowa była za krótka.

Osoba która otrzymała uprawnienie numer TSK/ w dniu 9 lutego 2011 r., przedstawiła świadectwo ukończenia szkoły policealnej z dnia 8 stycznia 2010 r. w zawodzie technik bezpieczeństwa i higieny pracy. Z dokumentów załączonych do prośby o wydanie uprawnień diagnosty wynika, że po uzyskaniu ww. wykształcenia, osoba ta wykazała się praktyką zawodową możliwą do uznania, tylko od dnia 9 stycznia 2010 r. do dnia 30 stycznia 2010 r. (zatrudnienie na stanowisku kierownika ds. technicznych).
Zgodnie z § 2 pkt 4 ww. rozporządzenia, diagnostą uprawnionym do wykonywania badań technicznych pojazdów może być osoba, posiadająca średnie wykształcenie techniczne o specjalności innej niż samochodowa i udokumentowane 8 lata praktyki w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów. W przypadku tej osoby, praktyka zawodowa była za krótka. Wcześniejsza wieloletnia praktyka zawodowa nie mogła być zaliczona do okresu praktyki zawodowej. [dowód: akta kontroli str. 351, 352]

Osoba która otrzymała uprawnienie numer TSK/ w dniu 22 czerwca 2011 r., uzyskała dyplom odbycia studiów na kierunku Mechanika i Budowa Maszyn w zakresie Technika Uzbrojenia z tytułem zawodowym inżyniera w dniu 22 listopada 2007 r. Natomiast praktykę zawodową na stanowisku mechanika pojazdów samochodowych udokumentowała od dnia 1 stycznia 2005 r. do dnia 21 czerwca 2011 r., tj. nie posiadała czteroletniej praktyki zawodowej przed uzyskaniem ww. tytułu. [dowód: akta kontroli str. 1180-1181]
Zgodnie z § 2 pkt 3 ww. rozporządzenia, diagności wykonujący badania techniczne pojazdów powinni posiadać wyższe wykształcenie techniczne o specjalności innej niż samochodowa i udokumentowane 4 lata praktyki w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów. Dlatego też do praktyki zawodowej tej osoby, nie można było zaliczyć wcześniejszego zatrudnienia przed ukończeniem studiów.

Osoba która otrzymała uprawnienie numer TSK/ w dniu 14 lutego 2012 r., uzyskała dyplom ukończenia studiów na kierunku Mechanika i Budowa Maszyn w specjalności samochody i ciągniki w dniu 21 kwietnia 2011 r. Z dokumentacji przedstawionej w czasie kontroli wynika, iż osoba ta, wg CEIDG od dnia uzyskania ww. dyplomu (21.04.2011 r.) do dnia 1 czerwca 2011 r. prowadziła działalność gospodarczą m.in. w zakresie konserwacji i naprawy pojazdów samochodowych z wyłączeniem motocykli, a wg *Potwierdzenia informacji o zawieszeniu działalności gospodarczej* wydanego przez wójta o zgłoszeniu informacji o zawieszeniu wykonywania działalności gospodarczej – do dnia 18 maja 2011 r.
Zgodnie z § 2 pkt 1 ww. rozporządzenia, diagnostą uprawnionym do wykonywania badań technicznych pojazdów może być osoba, posiadająca wyższe wykształcenie techniczne o specjalności samochodowej i udokumentowane 2 lata praktyki w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów. W przypadku tej osoby, praktyka zawodowa była za krótka. Wcześniejsza wieloletnia praktyka zawodowa nie mogła być zaliczona do okresu praktyki zawodowej.
[dowód: akta kontroli str. 1186-1192]

Z informacji przedstawionej przez Naczelnika KT wynika, że diagności o numerze uprawnień TSK/ , TSK/ , TSK/ , TSK/ , TSK/ i TSK/ przeprowadzili do dnia 31 marca 2016 r., następującą liczbę badań technicznych pojazdów: 951, 5.374, 30.007, co najmniej około 2.000 (brak możliwości dokładnego określenia liczby badań), 1.349 i 4.774. Liczba badań przeprowadzonych przez pozostałych diagnostów nie jest znana w Starostwie, gdyż diagności nie są zatrudnieni w SKP na terenie powiatu skarżyskiego.

2. Pracownicy Starostwa, przyjmując dokumenty dot. wydania uprawnień diagnostów, w ośmiu przypadkach nie dokumentowali faktu odbycia wymaganych szkoleń. Dotyczy to osób którzy uzyskali następujące numery uprawnień: TSK/ , TSK/ , TSK/ , TSK/ , TSK/ , TSK/ , TSK/ i TSK/
Naczelnik KT wyjaśnił: *Przed przystąpieniem do egzaminu osoba składa do wniosku o dopuszczenie do egzaminu kserokopię zaświadczenia o ukończeniu szkolenia. Nie jest*

możliwe przeprowadzenie egzaminu bez potwierdzenia ukończenia szkolenia, dlatego nie żądano tego dokumentu. Zaświadczenie o ukończeniu szkolenia w dokumentacji diagnosty została uzupełniona. [dowód: akta kontroli str. 368-371, 377-401]

Zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym, starosta wydaje uprawnienie do wykonywania badań technicznych, jeżeli osoba ubiegająca się o jego wydanie posiada wymagane wykształcenie techniczne i praktykę, odbyła wymagane szkolenie oraz zdała egzamin kwalifikacyjny. Zaniechanie dokumentowania szkoleń odbytych przez kandydatów na diagnostów było działaniem nierzetelnym.

3. Uprawnienia dwóch diagnostów o numerach uprawnień TSK/ , i SK/ . wydano na podstawie wniosków przedsiębiorców prowadzących SKP, co było niezgodne z art. 84 ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym (*starosta wydaje uprawnienie do wykonywania badań technicznych, jeżeli osoba ubiegająca się o jego wydanie ....*).

Jak wyjaśnił Naczelnik KT, wnioski składali przedsiębiorcy, ale winien to zrobić sam zainteresowany. [dowód: akta kontroli str. 368-371, 378]

Uwagi dotyczące badanej działalności

Osoba występująca z wnioskiem z dnia 23 lipca 2008 r. o nabycie uprawnienia diagnosty (uzyskała uprawnienie numer TSK/ .), uzyskała w dniu 26 czerwca 1987 r. tytuł magistra inżyniera mechanika w zakresie mechaniki, specjalność: samochody i ciągniki. Do podania o nabycie uprawnienia przedstawił zaświadczenie o zatrudnieniu w zakładzie usługowo-handlowym PP Polmozbyt na stanowisku referent ds. technicznych, mistrz stacji obsługi i kierownik stacji obsługi samochodów w okresie od dnia 7 października 1987 r. do dnia 15 marca 1993 r., bez określenia w jakim okresie pracował na dwóch ostatnich stanowiskach.

Naczelnik KT wyjaśnił, że przedsiębiorstwo, w którym był zatrudniony diagnosta, *przestało istnieć na początku lat dziewięćdziesiątych i z tego powodu brak było możliwości aby wystawić zaświadczenie o okresie pracy kandydata na diagnostę na stanowisku referenta ds. technicznych.*

Zgodnie z § 2 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2004 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do diagnostów, diagnostą uprawnionym do wykonywania badań technicznych pojazdów może być osoba, posiadająca posiada wyższe wykształcenie techniczne o specjalności samochodowej i udokumentowane 2 lata praktyki w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów. Wydając tej osobie uprawnienia przy tak udokumentowanym okresie praktyki, nie było wiadomo, czy spełniała wymóg dotyczący niezbędnej praktyki zawodowej.

[dowód: akta kontroli str. 345, 346, 408]

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność jednostki w badanym obszarze.

3. Nadzór nad badaniami technicznymi pojazdów wykonywanymi w SKP

Opis stanu faktycznego

W Starostwie nie sporządzono procedur: nadzoru nad SKP, planowania i wykonywania czynności kontrolnych w SKP, sposobu ich dokumentowania oraz działań pokontrolnych w ww. zakresie. Wyjaśniając powód ich niesporządzenia Starosta stwierdził, że do chwili obecnej nie uznawano za konieczne wprowadzania tych procedur.

W okresie objętym kontrolą nie sporządzano planów kontroli SKP. Jak wyjaśnił Starosta, *Specyfika pracy Wydziału Komunikacji i Transportu i stan osobowy wydziału sprawiają, że trudno jest zagwarantować na początku roku, iż w konkretnych wskazanych dniach możliwa będzie całodniowa kontrola SKP. Zaplanowanie kontroli polegało na założeniu, że kontrola wszystkich SKP odbywa się w II połowie listopada i w grudniu danego roku. Takie terminy kontroli SKP obowiązują w Starostwie Powiatowym co najmniej od 2010 r.* [dowód: akta kontroli str. 733]

Naczelnik KT poinformował: *Kontrolę SKP dokonuje się co najmniej raz w roku w miesiącach listopad i grudzień, zgodnie z przepisami z odpowiednim wyprzedzeniem informuje się przedsiębiorcę prowadzącego SKP o zamiarze przeprowadzenia kontroli. W chwili kontroli kontrolujący dysponuje wydanym wcześniej upoważnieniem do kontroli osobno dla każdej SKP. Po wykonaniu kontroli kontrolujący sporządza protokół i doręcza go SKP. W protokole kontrolnym przedstawia się jednostce kontrolowanej zalecenia pokontrolne jeśli w wyniku kontroli zostanie stwierdzona taka konieczność. O wykonaniu*

zaleceń pokontrolnych SKP informuje w piśmie. Kontrole SKP dokonuje Naczelnik Wydziału Komunikacji i Transportu.
W przypadku ujawnienia się informacji o możliwych nieprawidłowościach przeprowadzone są kontrole doraźne. W ww. okresie przeprowadzono 1 taką kontrolę – 4.02.2015 r. w stacji kontroli pojazdów MKS. Kontrola ta wynikała z informacji Transportowego Dozoru Technicznego o niespełnieniu wymogów dla szerokości stanowiska kontrolnego i obejmowała oględziny i pomiar na stanowisku kontrolnym.
Niezależnie od kontroli opisanej wyżej, na bieżąco analizowana jest dokumentacja przepływająca przez Wydział Komunikacji i Transportu. Zakres tej analizy dotyczy zgodności danych technicznych w dokumentach rejestracyjnych z zaświadczeniami z badań. W przypadkach wątpliwości, SKP lub odpowiedni diagności wzywani są w celu złożenia wyjaśnień. W ww. okresie był 1 taki przypadek a dotyczył niezgodności dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu w wystawionym przez diagnostę w zaświadczeniu, z dokumentacją rejestracyjną znajdującą się w Wydziale Komunikacji i Transportu.
Pomiędzy Wydziałem Komunikacji i Transportu a wszystkimi SKP utrzymywana jest łączność za pośrednictwem poczty elektronicznej. Z wykorzystaniem tej poczty prowadzi się również korespondencję w celu wyjaśnienia ewentualnych wątpliwości. Od 1 stycznia 2014 r. był jeden taki przypadek i dotyczył sprawy przekazania Komendzie Powiatowej Policji w Skarżysku-Kamiennej dokumentacji przeprowadzonego badania pojazdu marki (....) w związku z podejrzeniem o poświadczenie nieprawdy. Postępowanie w sprawie zostało umorzone ze względu na brak znamion czynu zabronionego.
W przypadkach kiedy Naczelnik Wydziału Komunikacji i Transportu uzna, że jest konieczne aby powiadomić pracujących w SKP diagnostów o sprawach i problemach na jakie należy zwrócić uwagę, wysyła się do SKP okólnik z informacją przygotowaną przez Naczelnika Wydziału Komunikacji i Transportu. W ww. okresie wysłano 7 takich okólników.[dowód: akta kontroli str. 176]

W 2013 r., 2014 r. i 2015 r. przeprowadzone zostały kontrole wszystkich SKP funkcjonujących na terenie powiatu skarżyskiego.
W latach 2014-2015 siedem kontroli SKP przeprowadzonych zostało po upływie 12 miesięcy od daty przeprowadzenia poprzednich kontroli w tych stacjach. [dowód: akta kontroli str.724]

Zbadano protokoły kontroli pięciu ostatnio wpisanych do Rejestru SKP.

SKP TSK/ wpisana do Rejestru w dniu 30 marca 2011 r., skontrolowana została po raz pierwszy w dniu 29 grudnia 2011 r., tj. po dziewięciu miesiącach. Z protokołu kontroli wynika potwierdzenie prawidłowości oświadczenia (o których mowa w art. 83a ust. 4 i 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym) na dzień jego złożenia ze stanem faktycznym. Z protokołu nie wynika natomiast, czy przedsiębiorca wywiązywał się z obowiązku określonego w art. 69 ustawy o SDG przechowywania wszystkich dokumentów dotyczących wykazania się spełnianiem warunków wymaganych do prowadzenia SKP, w tym dokumentów poświadczających, że przedsiębiorca: posiada siedzibę lub miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (art. 83 ust. 3 pkt 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym); nie był (i nie jest) podmiotem, wobec którego otwarto likwidację lub ogłoszono upadłość (art. 83 ust. 3 pkt 2 ww. ustawy); nie był (i nie jest) prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub przestępstwo przeciw dokumentom – w odniesieniu do osób fizycznych bądź członków organów osoby prawnej (art. 83 ust. 3 pkt 3 ww. ustawy); posiada poświadczenie zgodności (art. 83 ust. 3 pkt 5 ww. ustawy) i zatrudnia uprawnionych diagnostów (art. 83 ust. 3 pkt 6 ww. ustawy). [dowód: akta kontroli str. 608-615]
Odnośnie SKP TSK nie wpisano w Rejestrze daty uzyskania wpisu, zaświadczenie o wpisie do Rejestru nosi natomiast datę 27 czerwca 2012 r. Pierwsza kontrola jaką objęta była stacja przeprowadzona została w dniu 21 grudnia 2012 r., tj. po sześciu miesiącach. Z protokołu kontroli wynika potwierdzenie prawidłowości oświadczenia na dzień jego złożenia ze stanem faktycznym. Z protokołu nie wynika natomiast, czy przedsiębiorca wywiązywał się z obowiązku określonego w art. 69 ustawy o SDG opisanego powyżej. [dowód: akta kontroli str. 640-648]
SKP TSK wpisana do Rejestru w dniu 31 lipca 2013 r., skontrolowana została po raz pierwszy w dniu 23 grudnia 2013 r., tj. po pięciu miesiącach po dokonaniu wpisu.

Z protokołu kontroli wynika potwierdzenie prawidłowości oświadczenia na dzień jego złożenia ze stanem faktycznym. Z protokołu nie wynika natomiast, czy przedsiębiorca wywiązywał się z obowiązku określonego w art. 69 ustawy o SDG. [dowód: akta kontroli str. 671-679]

SKP oznaczona TSK/ wpisana do Rejestru w dniu 18 sierpnia 2014 r., skontrolowana została po raz pierwszy w dniu 9 grudnia 2014 r., tj. po niecałych czterech miesiącach od dokonania wpisu. Z protokołu kontroli wynika potwierdzenie prawidłowości oświadczenia na dzień jego złożenia ze stanem faktycznym. Z protokołu nie wynika natomiast, czy przedsiębiorca wywiązywał się z obowiązku określonego w art. 69 ustawy o SDG. Jako zakres wykonywanych badań technicznych wpisano podstawowa SKP wraz z przyczepami. Podano również, że w CEIDG przedsiębiorcą jest spółka cywilna prowadząca tę SKP. [dowód: akta kontroli str. 689-696]

SKP oznaczona TSK wpisana została do Rejestru w dniu 27 października 2014 r., skontrolowana została w dniu 16 grudnia 2014 r., tj. po sześciu tygodniach. Wyniki kontroli potwierdziły prawidłowość oświadczenia na dzień jego złożenia ze stanem faktycznym. [dowód: akta kontroli str. 706-724]

Nie wdrożono specjalnych mechanizmów kontrolnych do monitorowania poświadczeń zgodności. W kontrolowanym okresie nie występowały przypadki nieprzedkładania przez przedsiębiorców kolejnych decyzji poświadczających. [dowód: akta kontroli str. 766, 1114]

Pracownicy Starostwa nie korzystali z możliwości przeprowadzenia kontroli z pominięciem obowiązku zawiadomienia przedsiębiorcy o zamiarze jej przeprowadzenia na 7 dni wcześniej (nie wystąpiły przesłanki określone w art. 80 ust. 2 pkt 2 i 4 ustawy o SDG). [dowód: akta kontroli str. 1114]

Przed rozpoczęciem kontroli wysyłane były zawiadomienia o zamiarze kontroli. Każdą kontrolę w latach 2014-2015 przeprowadzał Naczelnik KT, który przed każdą kontrolą otrzymywał upoważnienie Starosty do przeprowadzenia kontroli.

Protokoły wszystkich kontroli sporządzane były według ustalonego wzoru (nie posiadały numeracji stron). Każdy protokół zawierał na wstępie informację dot.: zawiadomienia o zamiarze przeprowadzenia kontroli, uzgodnienia terminu przeprowadzenia kontroli, personaliów i stanowiska służbowego osoby przeprowadzającej kontrolę i jej upoważnienia do przeprowadzenia kontroli, wpisu do książki kontroli, upoważnienia do reprezentowania przedsiębiorcy w przypadkach jego nieobecności, osób udzielających odpowiedzi lub wyjaśnień i stwierdzenia o wypełnianiu z częstotliwością raz na sześć miesięcy i podpisywania przez przeszkolonego diagnostę i kierownika SKP kart okresowej kontroli eksploatacyjnej (w dwóch protokołach, stwierdzenia te podane były w dalszej treści protokołu).

Zasadniczy blok zagadnień ujęty był w *Ustaleniach* i *Innych ustaleniach*. *Ustalenia* zawierały na wstępie nazwę oraz miejsce siedziby SKP, nr zaświadczenia o prowadzeniu działalności gospodarczej lub nr KRS, kontakt telefoniczny i mailowy, zakres wykonywanych badań technicznych, godziny pracy SKP i wykaz diagnostów wraz z zakresem uprawnień do wykonywania badań. Główna kolejna część ustaleń dotyczyła warunków lokalowych SKP i wyposażenia kontrolno-pomiarowego. W części *Inne ustalenia* podawana była: liczba przeprowadzonych badań w danym roku; liczba badań z wynikiem negatywnym przy stanie technicznym pojazdu bezpośrednio zagrażającym bezpieczeństwu ruchu drogowego (konieczność zatrzymania dowodu osobistego; liczba badań technicznych negatywnych, przy stwierdzeniu usterek niezagrażających bezpośrednio bezpieczeństwu ruchu drogowego; liczba badań wykonanych jednego dnia wybranego losowo z każdego miesiąca; wykaz uwag zwracanych diagnostom, ewentualne zalecenia pokontrolne; poświadczenie, że SKP spełnia warunki techniczne i wykonuje badania techniczne zgodnie z obowiązującymi przepisami; stwierdzenie, że do treści protokołu kontrolowany może w ciągu 7 dni przedstawić pisemne uwagi i wykaz załączników.

Diagnostom zwracano uwagę na:

– zmianę zasad wykonywania badań technicznych pojazdów sprowadzonych z zagranicy;

– niedopuszczalność pobierania opłat za badania techniczne w wysokości innej niż wynikająca z rozporządzenia Ministra Infrastruktury (cena urzędowa);

– konieczność bezbłędnego określania danych pojazdu podczas badania oraz zwracania uwagi na ewentualne niezgodności między zapisami w dowodzie rejestracyjnym a stanem faktycznym;

– konsekwentnego egzekwowania wymogu posiadania tablic rejestracyjnych dla pojazdów zarejestrowanych oraz zgodności ich z dokumentem rejestracyjnym, jeśli wynik badania ma być pozytywny;

– precyzyjnego wykonywania wszystkich czynności kontrolnych przewidzianych przepisami;

– niewykorzystywania stanowiska do badań technicznych w celu wykonywania napraw pojazdów;

– w przypadkach trudności w ocenie technicznej pojazdu zaleca się korzystać ze wstępnej oceny rzeczoznawcy samochodowego.

Załącznikami były z reguły raporty o liczbie przeprowadzonych badań w danym roku i w wybranych dniach poszczególnych miesięcy, upoważnienia dla kierowników SKP, certyfikaty zgodności, deklaracje zgodności, świadectwa legalizacji nowego sprzętu, zaświadczenia z badań technicznych pojazdów. W latach 2014-2015 zalecenia pokontrolne były ujmowane w protokołach kontroli.

Zakresy rzeczowe zagadnień do zbadania przedstawiane były w protokołach hasłowo. Nie przedstawiano co było źródłem informacji, w jakiej formie dokonywano tych ustaleń (zapoznawanie się z dokumentami czy tylko stwierdzanie ich posiadania, dokonywanie pomiarów, przeprowadzanie oględzin, przyjmowanie wyjaśnień). Wyniki ustaleń większości punktów badań kontrolnych, przedstawiane były w formie lakonicznych potwierdzeń: „JEST", „TAK", „NIE" (poza wyposażeniem kontrolno-pomiarowym i *Innymi ustaleniami*).

[dowód: akta kontroli str. 413-473, 725]

Z badanych protokołów kontroli wynika, że wszystkie kontrole nie obejmowały badania wywiązywania się przedsiębiorcy z obowiązku określonego w art. 69 ustawy o SDG, tj. przechowywania wszystkich dokumentów poświadczających, że przedsiębiorca:

- posiada siedzibę lub miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- nie jest przedsiębiorcą, wobec którego otwarto likwidację lub ogłoszono upadłość;
- nie był prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub przestępstwo przeciw dokumentom – w odniesieniu do osób fizycznych bądź członków organów osoby prawnej;
- posiada poświadczenie zgodności;
- zatrudnia uprawnionych diagnostów. [dowód: akta kontroli str. 413-473, 725]

Protokoły kontroli w części dot. warunków lokalowych oraz wyposażenia kontrolno-pomiarowego zawierały: aktualne przepisy prawne określające wymagania dotyczące warunków technicznych i badań technicznych pojazdów zgodnie z zakresem przeprowadzanych przez daną stację badań; wyposażenie technologiczne stanowiska kontrolnego; umieszczenie w widocznym miejscu: wykazu diagnostów, wykazu czynności kontrolnych oraz metody i kryteriów oceny stanu technicznego pojazdu, tabeli opłat, kopii zaświadczenia potwierdzającego wpis do Rejestru; zabezpieczenie pieczątek (stacji i imiennych identyfikacyjnych diagnostów) przed dostępem osób niepowołanych; posiadanie przez wykonujących badania diagnostów identyfikatorów; świadectwa legalizacyjne urządzeń znajdujących się na wyposażeniu SKP podlegających okresowej kontroli metrologicznej; karty kontroli eksploatacyjnej wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz innego wyposażenia SKP wykorzystywanego do przeprowadzania badań; protokoły badań urządzeń podlegających okresowemu badaniu przeprowadzanemu przez właściwy organ dozoru technicznego; dokumenty okresowej kontroli eksploatacyjnej, metrologicznej i dozoru technicznego; instrukcje (w języku polskim) obsługi urządzeń i przyrządów stanowiących wyposażenie stacji, informacje dot. kryteriów oceny badanych pojazdów. Natomiast nie zawierały zapisów odnoszących się do:

– sprawdzenia, czy na terenie stacji znajduje się wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz inne wyposażenie SKP wykorzystywane do przeprowadzania badań, podane w poświadczeniu zgodności;

– sprawdzenia, czy nie zaszła zmiana stanu faktycznego, na podstawie którego zostało wydane poświadczenie zgodności, np. z uwagi na wymianę urządzeń na inne, zmianę warunków lokalowych, przeróbki budowlane;

– badania szyldu SKP i jeżeli stacja kontroli pojazdów znajdowała się na zamkniętym terenie, oznakowania dojazdu do niej;

– wjazdu na stanowisko kontrolne;

– posiadania kopii decyzji w sprawie pozwolenia na użytkowanie obiektu budowlanego przez niektóre SKP, wymaganych Prawem budowlanym;

– nawierzchni ław pomiarowych;

– posiadania w kanale przeglądowym odprowadzenia ścieków do studzienki bezodpływowej lub do instalacji technologicznej;

– posiadania przesuwnych platform wewnątrz kanału przeglądowego lub stałych bocznych stopni umożliwiających diagnoście zajęcie pozycji podwyższonej;

– wyposażenia technologicznego stanowiska kontrolnego w zakresie ogólnego oświetlenia elektrycznego oraz punktów odbioru energii elektrycznej o napięciu zapewniającym prawidłowe działanie urządzeń i przyrządów na stanowisku kontrolnym i napięciu bezpiecznym, z możliwością poboru mocy wystarczającej do zasilania eksploatowanych urządzeń i przyrządów; odpływu ścieków do studzienki bezodpływowej lub do instalacji technologicznej i ogrzewania pomieszczenia.

W protokołach podstawowych SKP podawano zakresy wykonywanych badań technicznych SKP określone ustawą Prawo o ruchu drogowym (art. 83 ust. 1) lub wzorem stanowiącym załącznik nr 2 do rozporządzenia w sprawie wzorów dokumentów, tj. rodzajami badanych pojazdów albo w syntetyczny sposób: podstawowa SKP lub podstawowa SKP bez przyczep.

Choć w protokołach wymieniane były w tytułach zakresów badań uprawnienia do wykonywania badań przez diagnostów, to informacje te nie były wpisywane (badane) w protokołach kontroli w SKP TSK/ , TSK , TSK/ i w protokole kontroli TSK/ z 2015 r.

Poza SKP w protokołach pozostałych stacji (TSK/ , TSK/ , TSK , TSK/ , TSK , TSK , TSK/(, TSK/(, TSK/(i TSK/) nie ma stwierdzenia, czy badano umieszczenie w SKP w widocznym miejscu wykazu diagnostów.

W protokołach kontroli SKP TSK/ , TSK/ , TSK/ , TSK/ , TSK/ i TSK/ z 2014 r. i 2015 r. oraz TSK z 2014 r. nie ma stwierdzenia, czy badano elektroniczny detektor gazów do kontroli nieszczelności instalacji gazowej.

W protokole SKP TSK/ z 2015 r. wpisano zakres wykonywanych badań technicznych: ABT, mimo że na ten rodzaj badanych pojazdów przedsiębiorca nie uzyskał zaświadczenia o wpisie do Rejestru.

[dowód: akta kontroli str. 413-473, 725-727]

Starosta nie opracowywał procedur odnośnie wielkości doboru próby dokumentów do badań oraz jaką wielkość próby należy przyjmować do badań dokumentacji. Kontrole z lat 2014-2015 nie obejmowały badania:

– dokumentów o wywiązywaniu się przedsiębiorcy z obowiązku zgłaszania (udokumentowanego) zmian danych wpisanych do rejestru działalności regulowanej w terminie 14 dni od dnia zajścia zdarzenia, które spowodowało zmianę tych danych, tj. obowiązku określonego w art. 66 ust. 5 ustawy o SDG;

– sposobu przechowywania rejestru badań technicznych pojazdów oraz archiwizacji informacji w nim zawartych, tj. wymogu określonego w § 5 pkt 2 i 4 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach[10];

– wywiązywania się przedsiębiorcy z obowiązku prowadzenia ewidencji pobranych i przekazanych opłat ewidencyjnych, rozliczania się z pobranych i przekazanych opłat

[10] Dz.U. z 2015, poz. 776.

i sprawozdawania w tym zakresie, o czym mowa w § 4 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 i §§ 5 i 6 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 15 maja 2015 r. w sprawie opłaty ewidencyjnej stanowiącej przychód Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców[11,12]. [dowód: akta kontroli str. 413-473, 725-727, 734]

Z protokołów kontroli SKP wynikało, że rejestry badań technicznych we wszystkich SKP nadzorowanych przez Starostę prowadzone były w formie elektronicznej. Nie występowano do nadzorowanych SKP o cykliczne przesyłanie rejestrów badań technicznych. Naczelnik KT wyjaśnił: *We wczesnych latach dwutysięcznych polecono SKP aby co miesiąc na dyskietkach przekazywać informacje o przeprowadzonych badania technicznych. (...) Z informacji tych niewiele można było wyczytać. Po czasie zrezygnowano z gromadzenia tych informacji.* [dowód: akta kontroli str. 729, 1114]

Spośród 24 protokołów sporządzonych w kontrolowanym zakresie[13], badanie prawidłowości wykonywania przez diagnostów badań technicznych odnotowano w czterech protokołach kontroli przeprowadzonych w SKP TSK/ , TSK/ , TSK/ i TSK/ .

W SKP TSK/ kontrolujący nie przedstawił uwag, w TSK/ dał uwagę: identyfikację pojazdu dokonano na końcu badania, nie zaś na początku, w TSK/ też nie miał uwag, a w TSK/ uwaga dotyczyła niekorzystania z indywidualnego wyciągu spalin. W każdym przypadku, poza podaniem marki pojazdu i numeru rejestracyjnego oraz ww. uwag, protokoły nie zawierały informacji dot. przebiegu tych badań.

W 2015 r. w żadnej stacji nie przeprowadzono kontroli prawidłowości wykonywania przez diagnostów badań technicznych.

Liczba badań negatywnych we wszystkich SKP w 2014 r. wyniosła 80, a w 2015 r. – 65.

[dowód: akta kontroli str. 726, 727, 739, 1114]

W kontrolowanym okresie nie zawierano porozumień z TDT na prowadzenie kontroli w SKP. [dowód: akta kontroli str. 175]

Naczelnik KT, wykonywane przez niego czynności kontrolne przedstawił następująco: *Zapisy w protokołach dotyczące między innymi dokumentacji poprzedzone były sprawdzeniem tejże dokumentacji. Dla każdego urządzenia sprawdzano instrukcje obsługi, certyfikaty, poświadczenia zgodności, karty okresowych kontroli eksploatacyjnych. Następnie wg wykazu sprawdzano zgodność numerów fabrycznych urządzeń i w miarę możliwości ich sprawność. Sprawdzane były wymiary budowlane elementów stanowiska kontrolnego, pomieszczenia, bramy itd. Wymiary budowlane były za każdym razem mierzone ale już nie dokumentowane w postaci wyników bo dane te są stałe od wielu lat. Dokładnego sprawdzenia wizualnego podlegały ławy pomiarowe pod kątem ewentualnych ubytków lub pęknięć powierzchni. Z użyciem niwelatora w sposób w sposób uproszczony dokonywano pomiaru odchylenia ławy od poziomu. Z samego pomiaru odchyłek wysokości poszczególnych punktów ławy pomiarowej można ocenić jej stan. Bazy danych o badanych pojazdach przeszukiwane były podczas kontroli pod kątem nieprawidłowych wpisów o badaniach jak również prawidłowego deklarowania wpłat opłat ewidencyjnych. Jeśli trafił się pojazd do badania sprawdzany był sposób wykonania badania przez diagnostę.*(...)
Swój nadzór nad SKP rozumiem następująco. Ne mam wątpliwości, że SKP mają odpowiednie wyposażenie a diagności odpowiednie uprawnienia i umiejętności aby badania techniczne wykonywać. Jakość badań technicznych mało zależy zatem od tych czynników a bardziej od zachowania samego diagnosty. Przez cały okres współpracy starałem się utrzymywać jak najbliższy kontakt ze SKP i diagnostami. Nauczyłem ich, że z każdym problemem mającym wpływ na kwestie opisu technicznego czy rejestracyjne powinni zwracać się do mnie. Na istotne problemy starałem się zwracać uwagę poprzez wysyłane drogą mailową okólniki. O zauważonych błędach natychmiast informowałem diagnostę zwykle telefonicznie w ostrej formie. Z każdym nowym diagnostą rozpoczynającym pracę na

---

[11] Dz. U. poz. 681.

[12] W kontrolowanym okresie, wcześniej obowiązywało rozporządzenia z dnia 22 maja 2013 r. (Dz. U. poz. 617) i z dnia 25 czerwca 2014 r. (Dz. U. poz. 852).

[13] W 2015 r. była przeprowadzona jeszcze jedna – 25 kontrola, w SKP TSK/002/P. Jej celem było sprawdzenie powodów niewydania decyzji poświadczającej dla tej stacji. W dniu przeprowadzenia kontroli, przedsiębiorca uzyskał już decyzję poświadczającą.

terenie Powiatu Skarżyskiego przeprowadzałem rozmowę, w której przypominałem o odpowiedzialności związanej z wykonywaniem tej działalności oraz przestrzegałem przed konsekwencjami niektórych zachowań. Miałem i mam nadzieję, że takie moje podejście do problemu rzetelności badań technicznych dało jakiś pozytywny efekt.

[dowód: akta kontroli str. 768-769]

W toku niniejszej kontroli Starosta przeprowadził kontrole trzech SKP: TSK/ /P – 23 marca 2016 r., TSK/ – 25 marca 2016 r. i TSK/ – 31 marca 2016 r. [dowód: akta kontroli str. 1116]

Kontrole przeprowadzał Naczelnik KT i Kierownik Referatu, którzy przed każdą kontrolą otrzymywali upoważnienia Starosty do przeprowadzenia kontroli.

Kontroler NIK z udziałem inspektora TDT dokonali oględzin przeprowadzania ww. kontroli. Przedstawiciele Starosty podpisali protokoły oględzin, ale Naczelnik KT zgłosił pismami z dnia 18 kwietnia uwagi do wszystkich protokołów oględzin. [dowód: akta kontroli str. 813-921]

W protokole oględzin z kontroli w firmie . stwierdzono m.in. (w nawiasach informacja dot. zgłoszenia uwag przez Naczelnika KT):

1. W protokole kontroli nie wpisano stwierdzenia o konieczności dostarczenia przez przedsiębiorcę oświadczenia, że posiada siedzibę lub miejsce zamieszkania na terytorium RP, nie jest przedsiębiorcą, w stosunku do którego otwarto likwidację lub ogłoszono upadłość, nie jest prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub przestępstwo przeciwko dokumentom. (Zgłoszono uwagę).
2. Brak aktualnych informacji dotyczących kryteriów oceny badanych pojazdów, zgodnie z zakresem przeprowadzanych przez stację badań.
3. W protokole z kontroli kontrolujący umieścili zapis – oświadczenie przedsiębiorcy o braku kopii decyzji w sprawie pozwolenia na użytkowanie obiektu budowlanego. Aktualne przepisy nie stawiają takiego wymogu.
4. Do długości ławy pomiarowej nie wlicza się długości urządzeń zamontowanych na ławie pomiarowej. Według protokołu z kontroli wpisano wymiar 7 m, uwzględniający długość urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnymi pojazdu.
5. Dokonano pomiaru poziomowości ławy pomiarowej w sposób nieprawidłowy. (Zgłoszono uwagę).
6. W protokole kontrolujący dokonali zapisu: wzmocnienia obrzeży kanału uwzględnione w projekcie budowlanym – trudne do ocen. Aktualne przepisy nie stawiają takiego wymogu dla stacji SKP funkcjonujących przed 24 marca 2006 r.
7. Nie sprawdzono, czy alarmowy czujnik niedopuszczalnego poziomu stężenia tlenku węgla, automatycznie uruchamia tryb awaryjny wentylacji. (Zgłoszono uwagę).
8. Na tablicy informacyjnej kopia zaświadczenia potwierdzającego wpis do Rejestru w zakresie przeprowadzanych badań przez stację nie została zaktualizowana zgodnie z art. 83 ust.1 pkt 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.
9. Brak kopii decyzji na stacji kontroli pojazdów w sprawie pozwolenia na użytkowanie obiektu budowlanego. Aktualne przepisy nie stawiają takiego wymogu dla tej stacji.
10. W protokole kontrolujący dokonali zapisu dot. projektu założeń konstrukcyjno-budowlanych kanału przeglądowego – trudne do ocen. Dla SKP funkcjonujących przed 24 marca 2006 r. nie ma takiego wymogu.
11. Dokonując badań przyrządu do pomiaru i regulacji ciśnienia powietrza w ogumieniu, nie sprawdzono, czy występuje on w poświadczeniu zgodności. Ze względu na nieujęcie go w poświadczeniu (zakupiono w międzyczasie nowe urządzenie), SKP faktycznie nie posiadała ważnego poświadczenia zgodności (obowiązkiem przedsiębiorcy jest zgłaszanie zmian w wyposażeni TDT).
12. Przyrząd do kontroli złącza elektrycznego pojazd-przyczepa uniemożliwia sprawdzenie poprawności działania świateł cofania; zastosowanie przejściówki 13Pin-owej powinno być potwierdzone odpowiednim dokumentem przez producenta przyrządu.
13. Uprawnienia diagnostów zostały sprawdzone na podstawie identyfikatorów, a nie uprawnień wydanych przez właściwego starostę będących w posiadaniu przedsiębiorcy i właściwego starosty. (Zgłoszono uwagę).
14. Podczas kontroli diagnosta przeprowadził badanie techniczne pojazdu. Kontrolujący nie zauważyli i nie wpisali do protokołu następujących uwag:

- Pojazd wyposażany w instalacje gazową. Diagnosta nieprawidłowo przeprowadził kontrolę szczelności obudowy zbiornika i obudowy zaworów w instalacji zasilania gazem LPG.
- Opis usterek w protokole z kontroli różni się od zapisu usterek w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym. (Zgłoszono uwagę).
- Nie przedstawiano wydruków z wynikiem badań (analizator, linia diagnostyczna) – kontrolujący nie zażądali wydruków z badania pojazdu od diagnosty przed rozpoczęciem badania pojazdu. (Zgłoszono uwagę).

15. Brak wyznaczonego miejsca do sprawdzenia pola widzenia w lewym lusterku zewnętrznym oraz regulowanych wskaźników – stanowisko do badania pojazdów z kierownicą po prawej stronie – kontrolujący nie sprawdzili, czy stacja posiada takie stanowisko.
16. W przypadku przeprowadzenia badania dodatkowego 0075/2016, 0202/2016, 274/2016, 298/2016, 0308/2016, 0321/2016, 0354/2016 (ocena na podstawie wydruku z rejestru dokonanego przez kontrolującego, brak niniejszej uwagi w protokole organu kontrolującego), w rejestrze i na wydanym zaświadczeniu, nieprawidłowo wykreślono jednocześnie pkt 1 i 2.
17. W przypadku badań okresowych, wykonywanych po raz pierwszy (pojazdu sprowadzonego z zagranicy) w wydanym dokumencie identyfikacyjnym pojazdu nie jest określana: ilość miejsc do siedzenia ogółem (ocena na podstawie obserwacji kontrolującego – weryfikacja rejestru, brak zapisu w protokole organu kontrolującego. (Zgłoszono uwagę).
18. Kontrolujący nie sprawdzili, w jaki sposób są archiwizowane dane. W protokole z kontroli zapis potwierdzający prowadzenie archiwizacji danych. (Zgłoszono uwagę).
19. Kontrolujący nie sprawdzili terminów dokonanych przelewów, nie umieścili stosownej uwagi w swoim protokole.
20. Powyższe uwagi powinny być umieszczone w protokole w dniu kontroli, jako niezgodności. Kontrolujący powinien poinformować przedsiębiorcę o konieczności usunięcia niezgodności. Z treścią protokołu kontrolujący powinien zapoznać kontrolowanego i poinformować go o możliwości wniesienia uwag i wyjaśnień w formie pisemnej w terminie 7 dni od daty podpisania protokołu. (Zgłoszono uwagę).
21. Kontrolowany powinien po kontroli być poinformowany o terminie (po okresie danym kontrolowanemu na wniesienie uwag i wyjaśnień) przesłania zaleceń pokontrolnych przez Starostę.[dowód: akta kontroli str. 946-955]

W protokole oględzin z kontroli w firmie [redacted] stwierdzono m.in. (w nawiasach informacja dot. zgłoszenia uwag przez Naczelnika KT):
1. Do długości ławy pomiarowej nie wlicza się długości urządzeń zamontowanych na ławie pomiarowej. Według protokołu z kontroli wpisano wymiar 15 m uwzględniający długość urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnymi pojazdu.
2. Dokonano pomiaru poziomowości ławy pomiarowej w sposób nieprawidłowy. (Zgłoszono uwagę).
3. Kontrolujący dokonali zapisu w protokole: wzmocnienia obrzeży kanału uwzględnione w projekcie budowlanym – trudne do ocen. Aktualne przepisy nie stawiają takiego wymogu dla stacji SKP funkcjonujących przed 24 marca 2006 r.
4. Uprawnienia diagnostów zostały sprawdzone na podstawie identyfikatorów, a nie uprawnień wydanych przed właściwego starostę będących w posiadaniu przedsiębiorcy i właściwego starosty. (Zgłoszono uwagę).
5. W czasie kontroli przeprowadzono badanie technicznego pojazdu jednego z zatrudnionych w SKP. Po zakończeniu przeprowadzania badania technicznego pojazdu, uprawniony diagnosta powinien niezwłocznie dokonać wpisu wyniku tego badania do rejestru badań technicznych pojazdów, a także wpisu do dowodu rejestracyjnego pojazdu oraz wystawić zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.
6. Powyższe uwagi powinny być umieszczone w protokole w dniu kontroli, jako niezgodności. Kontrolujący powinien poinformować przedsiębiorcę o konieczności usunięcia niezgodności. Z treścią protokołu kontrolujący powinien zapoznać kontrolowanego i poinformować go o możliwości wniesienia uwag i wyjaśnień w formie pisemnej w terminie 7 dni od daty podpisania protokołu. (Zgłoszono uwagę).

Kontrolowany powinien po kontroli być poinformowany o terminie (po okresie danym kontrolowanemu na wniesienie uwag i wyjaśnień) przesłania zaleceń pokontrolnych przez Starostę. [dowód: akta kontroli str. 956-963]

W protokole oględzin z kontroli w firmie stwierdzono m.in. (w nawiasach informacja dot. zgłoszenia uwag przez Naczelnika KT):

1. Upoważnienie, które przedłożyła osoba do reprezentowania firmy podczas kontroli, nie było podpisane przez członka kierownictwa spółki lecz oddziału spółki.
2. Kontrolujący nie sprawdzili oznaczeń pokazujących dojazd do stacji. Stacja znajduje się na zamkniętym terenie. (Zgłoszono uwagę).
3. Kontrolujący dokonali błędnych pomiarów wysokości pomieszczenia, w którym znajduje się stanowisko kontrolne.
4. Do długości ławy pomiarowej wliczono długość zamontowanych na ławie pomiarowej urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnymi pojazdu i wnęk pod obrotnice.
5. Kontrolujący dokonali oględzin ławy pomiarowej i bez wykonania pomiarów dołączyli do protokołu z kontroli pomiary odchyleń ławy pomiarowej, przedstawione przez SKP. (Zgłoszono uwagę).
6. W protokole kontrolujący stwierdzili potrzebę przedstawienia kopii decyzji w sprawie pozwolenia na użytkownie obiektu budowlanego, niewymaganej dla tej stacji. (Zgłoszono uwagę).
7. Kontrolujący określili jako trudne do oceny, założenie w projekcie stosownego obciążania obrzeża podłogi. Aktualne przepisy nie dają takich wymagań dla SKP funkcjonujących przed 24 marca 2006 r. (Zgłoszono uwagę).
8. Nie sprawdzono, czy alarmowy czujnik niedopuszczalnego poziomu stężenia tlenku węgla, automatycznie uruchamia tryb awaryjny wentylacji. (Zgłoszono uwagę).
9. Na tablicy informacyjnej kopia zaświadczenia potwierdzającego wpis do Rejestru w zakresie przeprowadzanych badań przez stację nie została zaktualizowana zgodnie z art. 83 ust.1 pkt 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz została wystawiona na
10. Uprawnienia diagnostów zostały sprawdzone na podstawie identyfikatorów, a nie uprawnień wydanych przed właściwego starostę będących w posiadaniu przedsiębiorcy i właściwego starosty. (Zgłoszono uwagę).
11. W czasie kontroli nie przeprowadzono żadnego badania technicznego pojazdu – brak możliwości oceny prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów.
12. W przypadku badania okresowego 0018/2016 wykonywanego po raz pierwszy (pojazdu sprowadzonego z zagranicy), w wydanym dokumencie identyfikacyjnym pojazdu nie jest określana ilość miejsc do siedzenia ogółem (ocena na podstawie obserwacji kontrolującego – weryfikacja rejestru), brak zapisu w protokole organu kontrolującego.
13. W przypadku badań dodatkowych pojazdów przystosowanych do ciągnięcia przyczep, w uwagach do rejestru nieprawidłowo nanoszony jest zapis o treści „hak" (w protokole z kontroli umieszczono informacje bez uwag - diagnosta powinien dokonać w prowadzonym rejestrze adnotację o treści „HAK").
14. W przypadku badań okresowych, dla których wydano zaświadczenie z przeprowadzonego badania, brak w pkt 2 zaświadczenia zapisu potwierdzającego spełnienie dodatkowych warunków technicznych (pojazd przystosowany do zasilania gazem, pojazd przystosowany do ciągnięcia przyczep; ocena na podstawie obserwacji kontrolującego – weryfikacja rejestru, brak zapisu w protokole organu kontrolującego).
15. Kontrolujący nie sprawdzili, w jaki sposób są archiwizowane dane. W protokole z kontroli zapis potwierdzający prowadzenie archiwizacji danych. (Zgłoszono uwagę).
16. Kontrolujący nie sprawdzili terminów dokonanych przelewów, nie umieścili stosownej uwagi w swoim protokole. Pobrane opłaty ewidencyjne za miesiąc marzec 2015 r. przesłano zamiast do dnia 10 kwietnia – 15 kwietnia.
17. Powyższe uwagi powinny być umieszczone w protokole w dniu kontroli, jako niezgodności. Kontrolujący powinien poinformować przedsiębiorcę o konieczności usunięcia niezgodności. Z treścią protokołu kontrolujący powinien zapoznać kontrolowanego i poinformować go o możliwości wniesienia uwag i wyjaśnień w formie pisemnej w terminie 7 dni od daty podpisania protokołu. (Zgłoszono uwagę).

18. Kontrolowany powinien po kontroli być poinformowany o terminie (po okresie danym kontrolowanemu na wniesienie uwag i wyjaśnień) przesłania zaleceń pokontrolnych przez Starostę. [dowód: akta kontroli str. 964-972]

Z analizy protokołów kontroli wynika, że sporządzane były według ustalonego wzoru (nie posiadały numeracji stron). Każdy protokół zawierał na wstępie informacje dot.: zawiadomienia o zamiarze przeprowadzenia kontroli, personaliów i stanowisk służbowych osób przeprowadzających kontrolę i ich upoważnień do przeprowadzenia kontroli, upoważnienia do reprezentowania przedsiębiorcy w przypadkach jego nieobecności, osób udzielających odpowiedzi lub wyjaśnień, zakresy wykonywanych badań technicznych i wykazy diagnostów uprawnionych do wykonywania badań i numery ich uprawnień. Główną część protokołów stanowiły ustalenia dot. zgodności z warunkami określonymi w art. 83 ust. 3 pkt 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym (warunki lokalowe i wyposażenie kontrolno-pomiarowe), badane w szczegółowości i kolejności określonej w rozporządzeniu o wymaganiach wobec SKP oraz z obowiązków określonych w art. 69 ustawy o SDG dot. przechowywania wszystkich dokumentów niezbędnych do wykazania spełniania warunków wymaganych do wykonywania działalności regulowanej. Każdy wymieniony przepis miał krótki opis wymaganych tym przepisem badań, ustalenia podawane były w postaci wymiarów, liczb, krótkich opisów wydruków komputerowych lub stwierdzeń potwierdzających lub nie, ustalenia. Na końcu znajdowała się informacja o możliwości przedstawienia w ciągu siedmiu dni pisemnych uwag do treści protokołu. Tylko w przypadku SKP TSK/ /P wpisano informację o określeniu zaleceń pokontrolnych w terminie późniejszym. [dowód: akta kontroli str. 1116]

Starosta, w ramach funkcji nadzorczych, na podstawie kontroli przeprowadzanych w SKP w latach 2014-2015, przedstawiał zalecenia pokontrolne, które zamieszczane były w protokołach kontroli.

SKP TSK/ /P W protokole kontroli przeprowadzonej w 2013 r. zalecono odnowić po okresie zimowym oznakowanie stanowiska do pomiaru hałasu z terminem realizacji do dnia 31 maja 2014 r. Pismem z dnia 26 maja 2014 r. przedsiębiorca poinformował o realizacji zalecenia. Jednocześnie w tym samym piśmie poinformował o zakupie przyrządu do badania geometrii kół. W 2014 r. zalecono przedsiębiorcy wymianę przyrządu do pomiaru sił hamowania (pomimo niestwierdzenia usterek i braków), nie podając terminu realizacji. Jak wyjaśnił Naczelnik KT: *Zalecenie miało charakter bardziej prośby i porady*. W 2015 r. nie było zaleceń. W trakcie kontroli stwierdzono nowy przyrząd do pomiaru sił hamowania.

- SKP TSK/ /P W protokole kontroli przeprowadzonej w 2013 r. zalecono: 1) uzupełnić do dnia 31 maja 2014 r. oznakowanie poziome miejsca do pomiaru hałasu, 2) umocować tabliczkę z oznakowaniem miejsca, 3) wymienić na tablicy ogłoszeń wykaz czynności kontrolnych na aktualny, 4) uzupełnić instrukcje obsługi dźwignika kanałowego i przy następnej legalizacji analizatora spalin, sporządzić protokół przekazania analizatora zastępczego, zażądać świadectwa jego legalizacji, skopiować dokument i pozostawić w dokumentacji SKP wyznaczając termin zawiadomienia o wykonaniu zaleceń – 7 stycznia 2014 r. Pismem z ww. dnia poinformowano o zrealizowaniu pkt 3 i 4 zaleceń. W dniu 29 kwietnia 2014 r. sprawdzono zrealizowanie zalecenia pierwszego i drugiego. W 2014 r. zalecono dokonać legalizacji przyrządu do kontroli ciśnienia w ogumieniu lub zakupić nowy przyrząd w trybie pilnym, bez określenia jednak granicznej daty. W dniu 15 stycznia 2015 r. stwierdzono zakup nowego przyrządu. W 2015 r. nie sformułowano zaleceń.
- SKP TSK/ /P W kontroli przeprowadzonej w 2013 r. zalecono uzupełnić oznakowanie poziome farbą stanowiska do pomiaru hałasu, przy legalizacji analizatora spalin sporządzić protokół przekazania analizatora zastępczego i wykonać kopię jego świadectwa. W 2014 r. zalecono wykonywać kopię świadectwa legalizacji analizatora zastępczego, w 2015 r. zalecono uzupełnić oznakowanie poziome stanowiska do pomiaru hałasu do dnia 31 maja 2016 r., powiadamiając o tym kontrolującego, naprawić oświetlenie kanału przeglądowego, przy legalizacji analizatora spalin wykonać kopię świadectwa legalizacji przekazywanego analizatora zastępczego i kopię tę przechowywać w dokumentacji. Przedstawiono dokumenty potwierdzające realizację zaleceń przez SKP..
- SKP TSK/ W kontroli przeprowadzonej w 2013 r. nie formułowano zaleceń. W 2014 r. zalecono uzupełnić dokumentację o instrukcję użytkowania dźwignika

kanałowego, uporządkować stanowisko kontrolne, w tym kanał przeglądowy, z terminem realizacji do końca 2014 r. i przekazaniem informacji o realizacji do dnia 3 stycznia 2015 r. Pismem z dnia 30 grudnia 2014 r. przedsiębiorca poinformował Naczelnika KT o zrealizowaniu zaleceń. W 2015 r. zalecono uzupełnić narzędzia w szafkach narzędziowych z terminem wykonania do dnia 31 stycznia 2016 r. Pismem z dnia 29 stycznia 2016 r. potwierdzono realizację zalecenia.

- SKP TSA/ /P W kontroli przeprowadzonej w 2013 r. zalecono: 1) uzupełnić stanowiska do pomiaru hałasu do dnia 31 maja 2014 r.; 2) przy legalizacji analizatora spalin sporządzić protokół przekazania analizatora zastępczego, zażądać świadectwa jego legalizacji, skopiować dokument i pozostawić w dokumentacji SKP; 3) uzupełnić instrukcję obsługi przyrządu do badania amortyzatorów i sprawdzania geometrii kół i osi pojazdu, bez określenia jednak granicznej daty wykonania zalecenia trzeciego. Przedstawiono dokumenty potwierdzające realizację zalecenia pierwszego i trzeciego. W 2014 r. i 2015 r. nie sformułowano zaleceń, pomimo stwierdzenia w obu protokołach, że na tablicy ogłoszeń jest nieaktualny wykaz czynności kontrolnych i kryteriów oceny stanu technicznego pojazdów. Jak wyjaśnił Naczelnik KT, nieprawidłowości te zostały umieszczone przez pomyłkę.
- SKP TSK/ /P W protokołach kontroli z 2013 r. i 2014 r. wpisano brak zaleceń. W 2015 r. zalecono naprawić powierzchnie cierną jednej z rolek urządzenia do pomiaru sił hamowania z terminem powiadomienia o wykonaniu zalecenia do dnia 31 marca 2016 r. Jak wyjaśnił Naczelnik KT, przedsiębiorca pismem z dnia 22 marca 2016 r. wystąpił z prośbą o przesunięcie terminu do dnia 15 maja 290016 r. *z uwagi na problemy z serwisantem.*
- SKP TSK/ /P Brak zaleceń w protokołach z lat 2013-2015.
- SKP TSK/ W protokole kontroli z 2013 r. zalecono poprawić oznakowanie miejsca do kontroli poziomu hałasu i brak instrukcji obsługi podnośnika kanałowego, nie określając jednak granicznej daty wykonania. Wykonanie zaleceń sprawdzono w dniu 31 grudnia 2014 r. W 2014 r. nie sformułowano zaleceń. W 2015 r. zalecono, *aby Karty Okresowej Kontroli Eksploatacyjnej wypełniać wg zasad określonych w dokumencie KOKE, z czytelnym podpisem kierownika lub z jego pieczęcią, o rozwiązaniu umowy z diagnostą należy zawiadamiać starostę niezwłocznie, wyegzekwować od niepracującego diagnosty pieczątki identyfikacyjne i imienne, naprawić kratkę wentylacyjną kanału przeglądowego z powiadomieniem realizacji do dnia 15 lutego 2016 r.* Przedstawiono dokumenty o zrealizowaniu zaleceń.
- SKP TSK/ /P W protokole kontroli z 2013 r. zalecono, aby przy legalizacji analizatora spalin żądać świadectwa jego legalizacji, w formie pisemnej, podpisanego przez osobę uprawnioną. W świadectwie powinna być podana podstawa prawna określająca wymagania jakim odpowiadać powinien analizator spalin, a także zakres sprawdzeń. W protokołach z kontroli z lat 2014-2015 wpisano brak zaleceń.
- SKP TSK/ /P W protokole kontroli z 2014 r. zalecono, aby przy legalizacji analizatora spalin zażądać świadectwa jego legalizacji, skopiować ten dokument i pozostawić w dokumentacji SKP. W protokole kontroli z 2015 r. zalecenie było identyczne jak w 2014 r.
- SKP TSK/ W protokole kontroli z 2014 r. zalecono, aby bezwzględnie korzystać z wyciągów spalin. Protokół z 2015 r. nie zawierał zaleceń.
- SKP TSK/ W protokołach kontroli są wpisy o braku zaleceń.

[akta kontroli: dowód nr 1006-1013]

Po kontrolach przeprowadzonych w 2016 r. wydano następujące zalecenia pokontrolne:

- SKP TSK/ /P

1. Wyposażyć stację kontroli pojazdów w bardziej aktualne informacje dotyczące kryteriów oceny badanych pojazdów np. bardziej aktualne katalogi Autodata – do dnia 31.05.2016 r.
2. Zgłosić zgodnie z obowiązującymi przepisami do Transportowego Dozoru Technicznego fakt zakupu i używania na stacji kontroli pojazdów nowego przyrządu do pomiaru i regulacji ciśnienia w ogumieniu – OMG Art.73 nr. fabryczny 140159941 – niezwłocznie, nie dłużej niż do dnia 5 maja 2016r.
3. Spowodować (poprzez zakup nowego przyrządu lub modernizację przez producenta istniejącego przyrządu do kontroli złącza pojazd – przyczepa TOP-1), aby możliwe było

sprawdzenie poprawności działania świateł cofania przyczepy w przypadku złącza 13 Pin – do dnia 31.05.2016r.

4. W przypadku badania pojazdu zasilanego gazem, jeśli jest to możliwe bez demontażu zbiornika gazu, wykonywać sprawdzenie szczelności obudowy zbiornika i obudowy zaworów zgodnie z rozporządzeniem w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów – niezwłocznie.

5. Dokumenty potwierdzające wykonanie badania technicznego pojazdu wypełniać zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniu, w szczególności wypełniać pozycję pkt 17 dokumentu identyfikacyjnego pojazdu (liczba miejsc do siedzenia ogółem) – niezwłocznie.

6. Opłaty ewidencyjne do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji należy przekazywać do dnia 10 każdego miesiąca za miesiąc poprzedni – niezwłocznie.

- SKP TSK/

1. Spowodować (poprzez zakup nowego przyrządu lub modernizację przez producenta istniejącego przyrządu do kontroli złącza pojazd) aby możliwe było sprawdzenie poprawności działania świateł cofania przyczepy w przypadku złącza 13 Pin – do 30.06.2016 r.

2. Dokumenty potwierdzające wykonanie badania technicznego pojazdu wypełniać zgodnie z zasadami określonymi rozporządzeniem, w szczególności wypełniać pozycję pkt 17 dokumentu identyfikacyjnego pojazdu (liczba miejsc do siedzenia ogółem) oraz prawidłowo nanosić zapis „HAK" w przypadkach oceniania przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy– niezwłocznie.

3. Opłaty ewidencyjne do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji należy przekazywać do dnia 10 każdego miesiąca za miesiąc poprzedni – niezwłocznie.

- SKP TSK/

1. Dokumenty potwierdzające wykonanie badania technicznego pojazdu wypełniać zgodnie z zasadami określonymi rozporządzeniem, w szczególności wypełniać pozycję pkt 17 dokumentu identyfikacyjnego pojazdu (liczba miejsc do siedzenia ogółem), prawidłowo nanosić zapis „ HAK" w przypadkach oceniania przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy oraz wpisywać w pkt 2 zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym informacji o spełnieniu dodatkowych warunków technicznych (pojazd przystosowany do zasilania gazem, pojazd przystosowany do ciągnięcia przyczepy itp.) – niezwłocznie.

2. Opłaty ewidencyjne do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji należy przekazywać do dnia 10 każdego miesiąca za miesiąc poprzedni – niezwłocznie.

Stwierdzono również, że *o sposobie i terminie wykonania zaleceń należy powiadomić na piśmie Wydział Komunikacji i Transportu w Starostwie Skarżyskim, najpóźniej w terminie 7 dni po wskazanej dacie realizacji.*

Ponadto w protokole zawarto zapis o konieczności wystąpienia przez przedsiębiorcę do Starosty o dokonanie właściwego wpisu przedsiębiorcy do Rejestru, gdyż w 2010 r. dokonano błędnego wpisu. *Przedsiębiorcę określono jak*
Skarżysko-Kamienna, podczas gdy prawidłowy wpis powinien mieć treść
(...). Do sprostowania zapisu w rejestrze przedsiębiorców należy doprowadzić niezwłocznie, nie później jednak niż do 30 czerwca 2016 r. [dowód: akta kontroli str. 1114-1116]

W kontrolowanym okresie działalność zakończyła SKP TSK . Przedsiębiorca zwrócił pieczątki SKP oraz pieczątki imienne zatrudnionych w SKP diagnostów, a także przekazał rejestr badań technicznych obejmujący wpisy z ostatnich 12 miesięcy, w tym zarchiwizowane na okres 5 lat. [dowód: akta kontroli str. 772, 774]

W kontrolowanym okresie nie wpłynęły do Starostwa skargi dotyczące prowadzenia badań przez SKP lub diagnostów. [dowód: akta kontroli str. 734]

Ustalone nieprawidłowości

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

1. Okres jaki upłynął pomiędzy kontrolą przeprowadzoną w 2013 r. i w 2014 r. w SKP TSK/ /P, przekroczył dwunastomiesięczny termin o 11 dni. W 2015 r. przekroczenia te wyniosły w SKP TSK/ /P – sześć dni, w TSK/ /P – 18 dni, w TSK/ – 13 dni,

TSK/ i TSK/(/P – po pięć dni oraz TSK/ 7/P – 25 dni. Naczelnik KT wyjaśnił: *Odpowiedni zapis ustawowy art.83b ust.2 pkt.1 ustawy Prawo o ruchu drogowym, co najmniej raz w roku „ interpretowany był jako co najmniej raz w roku kalendarzowym. Gdyby miało być inaczej ustawodawca powinien sformułować zapis np. w terminach (odstępach) nieprzekraczających 12 miesięcy.* [dowód: akta kontroli str. 766]

Zdaniem NIK w treści art. 83b ust. 2 pkt 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym wyraz „rok" został użyty w sposób jednoznaczny, w rozumieniu okresu równego 12 miesiącom. Takie rozumienie treści przepisu wynika wprost z wykładni gramatycznej, jednak znajduje podstawy również w wykładni celowościowej, ze względu na fakt, że sprzyja sprawnemu i regularnemu wykonywaniu nadzoru przez starostę. Należy ponadto uwzględnić, że użytych w ustawie wyrażeń nie można odczytywać dowolnie, poprzez dodawanie określeń zmieniających ich znaczenie. Niedopuszczalne jest również założenie, że ustawodawca, formułując obowiązki organu administracji publicznej, pomylił się lub użył pewnych wyrazów nieświadomie. Za przyjęciem przedstawionej interpretacji przemawia również fakt, iż w innych przepisach ustawowych znajdujemy określenie „rok kalendarzowy", co świadczy o woli ustawodawcy odnośnie rozróżnienia dwóch omawianych pojęć.

2. W trakcie wszystkich kontroli przeprowadzanych w SKP w latach 2014-2015 nie badano:

– czy na terenie stacji znajduje się wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz inne wyposażenie SKP wykorzystywane do przeprowadzania badań, podane w poświadczeniu zgodności (art. 83 ust. 3 pkt 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym);

– czy nie zaszła zmiana stanu faktycznego, na podstawie którego została wydana poświadczenie zgodności (art. 83 ust. 3 pkt 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym), np. z uwagi na wymianę urządzeń na inne, zmianę warunków lokalowych, przeróbki budowlane;

– szyldu SKP i jeżeli stacja kontroli pojazdów znajdowała się na zamkniętym terenie, oznakowania dojazdu do niej (§ 1 rozporządzenia o wymaganiach wobec SKP);

– wjazdu na stanowisko kontrolne (§ 6 ww. rozporządzenia);

– posiadania kopii decyzji w sprawie pozwolenia na użytkowanie obiektu budowlanego przez niektóre SKP, wymaganych Prawem budowlanym (§ 8 ust. 1 pkt 4 ww. rozporządzenia)

– nawierzchni ław pomiarowych (§ 12 ust. 2 pkt 1 i 2 ww. rozporządzenia);

– posiadania w kanale przeglądowym odprowadzenia ścieków do studzienki bezodpływowej lub do instalacji technologicznej (§ 13 ust. 3 ww. rozporządzenia);

– posiadania przesuwnych platform wewnątrz kanału przeglądowego lub stałych bocznych stopni umożliwiających diagnoście zajęcie pozycji podwyższonej (§ 13 ust. 5 ww. rozporządzenia);

– wyposażenia technologicznego stanowiska kontrolnego w zakresie ogólnego oświetlenia elektrycznego oraz punktów odbioru energii elektrycznej o napięciu zapewniającym prawidłowe działanie urządzeń i przyrządów na stanowisku kontrolnym i napięciu bezpiecznym, z możliwością poboru mocy wystarczającej do zasilania eksploatowanych urządzeń i przyrządów; odpływu ścieków do studzienki bezodpływowej lub do instalacji technologicznej i ogrzewania pomieszczenia (§ 15 ust. 1, 3 i 6 ww. rozporządzenia).

3. Nie obejmowano sprawdzeniem w trakcie kontroli SKP przeprowadzanych w latach 2014-2015 wywiązywania się przedsiębiorcy z obowiązku określonego w art. 69 ustawy o SDG, dotyczącego przechowywania wszystkich dokumentów poświadczających, że przedsiębiorca:

– posiada siedzibę lub miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (art. 83 ust. 3 pkt 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym);

– nie jest przedsiębiorcą, wobec którego otwarto likwidację lub ogłoszono upadłość (art. 83 ust. 3 pkt 2 ww. ustawy);

– nie był prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub przestępstwo przeciw dokumentom – w odniesieniu do osób fizycznych bądź członków organów osoby prawnej (art. 83 ust. 3 pkt 3 ww. ustawy);

– posiada poświadczenie zgodności (art. 83 ust. 3 pkt 5 ww. ustawy);

– zatrudnia uprawnionych diagnostów o którym (art. 83 ust. 3 pkt 6 ww. ustawy),

oraz badania:

– dokumentów o wywiązywaniu się przedsiębiorcy z obowiązku zgłaszania (udokumentowanego) zmian danych wpisanych do rejestru działalności regulowanej w terminie 14 dni od dnia zajścia zdarzenia, które spowodowało zmianę tych danych, tj. obowiązku określonego w art. 66 ust. 5 ustawy o SDG;

– sposobu przechowywania rejestru badań technicznych pojazdów oraz archiwizacji informacji w nim zawartych, tj. wymogu określonego w § 5 pkt 2 i 4 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach;

– wywiązywania się przedsiębiorcy z obowiązku prowadzenia ewidencji pobranych i przekazanych opłat ewidencyjnych, rozliczania się z pobranych i przekazanych opłat i sprawozdawania w tym zakresie, o czym w § 4 ust. 1 pkt 2 i §§ 5 i 6 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych w sprawie opłaty ewidencyjnej stanowiącej przychód Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.

4. Spośród 24 kontroli SKP przeprowadzonych w latach 2014-2015, w trakcie:

– 20 kontroli nie przeprowadzono badań technicznych pojazdów (art. 83b ust. 2 pkt 1 lit b ustawy Prawo o ruchu drogowym);

– siedmiu kontroli nie zbadano elektronicznych detektorów gazu (§ 14 ust. 2 pkt 2 ww. rozporządzenia);

– 11 kontroli nie zbadano umieszczania w widocznych miejscach wykazów diagnostów (§ 16 pkt 4 rozporządzenia o wymaganiach wobec SKP).

5. Przeprowadzenie w 2016 r. trzech kontroli (w SKP TSK/ /P, TSK/ i TSK/) z uchybieniami.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność jednostki w badanym obszarze.

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

Opis stanu faktycznego

Starosta nie dokonywał analiz przyczyn zatrzymania przez organy kontroli ruchu drogowego dowodów rejestracyjnych lub pozwoleń czasowych. Nie miało to miejsca nawet w przypadku usterek wskazujących na zły stan techniczny pojazdu, w sytuacji zbliżonych dat zatrzymania tych dokumentów i przeprowadzenia badań technicznych. Jak wyjaśnił Naczelnik KT: *Nie jest możliwe przeprowadzanie tego typu analiz. Dowody rejestracyjne zatrzymane przez Policję są dostarczane pocztą prawie codziennie i codziennie wpływają wnioski o zwrot tych dowodów. Informacja o zatrzymanym DR wprowadzana jest do ewidencji komputerowej pod pojazd, którego ten dowód dotyczy. Wiele lat temu wydałem ustne polecenie aby przy zwracaniu dowodów rejestracyjnych sprawdzać, czy data zatrzymania dowodu rejestracyjnego za usterki techniczne nie jest niebezpiecznie bliska dacie ostatniego badania technicznego. Pojedyncze tego typu przypadki poddane były analizie. W latach 2014, 2015 i 2016 nie pamiętam takich przypadków. W celu uregulowania kwestii jw., w dniu 7.04.2016 r. wydałem pisemne polecenie pracownikom Referatu Pojazdów aby zawiadamiali mnie o przypadkach opisanych wyżej.*

Naczelnik KT poinformował jednocześnie, że nie są mu znane przypadki dopuszczania pojazdów przez te same SKP czy diagnostów, w szczególności dla których czas od daty wykonania przeglądu technicznego pojazdu do dnia zatrzymania tego dokumentu nie przekroczył dwóch miesięcy, a także te, które dotyczą układu kierowniczego, układu hamulcowego bądź zawieszenia pojazdu. [dowód: akta kontroli str.739]

Liczba zatrzymanych dowodów rejestracyjnych przez organy kontroli ruchu drogowego w poszczególnych latach 2010-2016 oraz pozostających w depozycie Starostwa na dzień 6 kwietnia 2016 r., przedstawia się następująco: 2010 r. – 1071 i 74, 2011 r. – 1109 i 65, 2012 r. – 1052 i 41, 2013 r. – 1047 i 51, 2014 r. – 1040 i 66, 2015 r. – 908 i 84 i 2016 r. I kw. – 201 i 58. [dowód: akta kontroli str.739, 1014-1025]

Spośród 69 dowodów zatrzymanych w 2014 r. przez organy ruchu drogowego, będących w depozycie Starostwa w dniu 17 stycznia 2016 r., największą liczbę – 30, stanowiły dowody zabrane z powodu wypadków lub kolizji, 24 ze względu na nieaktualne badania techniczne (w tym trzy przypadki dotyczyły jednocześnie wypadków i kolizji) i 16, tylko

z powodu złego stanu technicznego pojazdów. Jeden przypadek dotyczył braku polisy ubezpieczenia OC i jeden przyciemnionych szyb przednich i bocznych.
Spośród 16 dowodów zabranych tylko z powodu złego stanu technicznego pojazdów, osiem miało wykonane ostatnie badania techniczne poza terenem skarżyskiego powiatu. Uzasadnieniem zabrania dowodów rejestracyjnych było: zerwanie zawieszenia tylnego koła, uszkodzony reflektor, uszkodzona zespolona lampa, zużycie bieżnika, uzasadnione przypuszczenie nadmiernej emisji spalin pojazdów (ostatnie badanie techniczne wykonano 19 marca 2014 r., a dowód rejestracyjny został zabrany 29 kwietnia 2014 r.), nadmiernie zużyta rzeźba bieżnika opon (ostatnie badanie techniczne wykonano 6 marca 2014 r., a dowód rejestracyjny odebrany został 9 maja 2014 r.), różna rzeźba bieżnika na osi (ostatnie badanie techniczne wykonano 13 września 2013 r., a dowód rejestracyjny został zabrany 7 października 2014 r.), niesprawny układ wydechowy, niesprawny sygnał dźwiękowy, oberwany układ wydechowy, stłuczona lub pęknięta szyba czołowa, niesprawna instalacja elektryczna. [dowód: akta kontroli str.1026-1028, 1043]

Spośród 117 dowodów zatrzymanych w 2015 r. przez organy ruchu drogowego, będących w depozycie Starostwa w dniu 28 stycznia 2016 r., największą liczbę – 54, stanowiły dowody zabrane z powodu wypadków lub kolizji, 39 ze względu na nieaktualne badania techniczne (w tym trzy przypadki dotyczyły jednocześnie ujętych wyżej wypadków i kolizji) i SPR w dowodzie 23, tylko z powodu złego stanu technicznego pojazdów. Jeden przypadek dotyczył braku nalepki kontrolnej i dwa z powodu nieprzerejestrowania pojazdu w ustawowym terminie.
Spośród 23 dowodów zabranych tylko z powodu złego stanu technicznego pojazdów, siedem miało wykonane ostatnie badania techniczne poza terenem skarżyskiego powiatu. Wśród nieprawidłowości stwierdzono m.in. uszkodzenia pokolizyjne, uszkodzony reflektor, wyciek płynów eksploatacyjnych, źródła światła niezgodne z homologacją, nieszczelny układ wydechowy, braki w oświetleniu pojazdu, uszkodzone lusterko, niesprawność hamulca postojowego, naruszona konstrukcja nośna pojazdu (motorower), zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym (ostatnie badanie techniczne wykonano 3 lipca 2015 r., a dowód rejestracyjny został zabrany 9 sierpnia 2015 r.), uszkodzony pedał przyspieszenia, uszkodzony układ jezdny, zwarcie instalacji elektrycznej. [dowód: akta kontroli str.1029-1031, 1042]

Spośród 201 dowodów zatrzymanych w I kwartale 2016 r. przez organy ruchu drogowego, (w depozycie Starostwa w dniu 31 marca 2016 r. było ich 58), największą liczbę – 46, stanowiły dowody zabrane z powodu wypadków lub kolizji, 63 ze względu na nieaktualne badania techniczne (w tym trzy przypadki dotyczyły jednocześnie wypadków i kolizji), 60 tylko z powodu złego stanu technicznego pojazdów i cztery z innych powodów.
Spośród 23 dowodów zabranych tylko z powodu złego stanu technicznego pojazdów, siedem miało wykonane ostatnie badania techniczne poza terenem skarżyskiego powiatu.
Delegatura Centralna Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego zatrzymała dowód rejestracyjny pojazdu z powodu braków oświetlenia, niesprawnego światła stopu, niesprawnych drzwi. Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Kielcach (dalej: WITD) zatrzymał dowód rejestracyjny z powodu niesprawnego sygnału dźwiękowego, WITD w Łodzi - trzykrotnie, ze względu na nadmiernie skorodowaną konstrukcję mocowania nadkola, zagrażającą odpadnięciem podczas jazdy (ostatnie badanie techniczne wykonano w dniu 30 listopada 2015 r., a dowód rejestracyjny został zabrany w dniu 4 lutego 2016 r.), nadmierne zużycie bieżnika jednej z opon, uszkodzoną konstrukcję opon na jednej z osi, uszkodzony tachograf.
Funkcjonariusze Policji stwierdzili m.in. stwarzanie zagrożenia w ruchu drogowym, niesprawny układ wydechowy, naruszona stateczność pojazdu (przyczepa), pęknięta szyba czołowa, wyciek płynów hamulcowych lub eksploatacyjnych, rozbity reflektor, rozbita lampa tylna, połamany przedni zderzak, wystające dolne elementy podwozia, uszkodzenie mocowania reflektora, niesprawny hamulec awaryjny, sygnał dźwiękowy i światło cofania, uszkodzone lusterko, deformacja pokrywy silnika, uszkodzony zderzak przedni, uszkodzony układ kierowniczy, nieprawidłowy stan techniczny pojazdu (ostatnie badanie techniczne wykonano w dniu 29 grudnia 2015 r., a dowód rejestracyjny został zabrany 30 stycznia 2016 r.), nieprawidłowy stan techniczny pojazdu (ostatnie badanie techniczne wykonano w dniu 26 stycznia 2016 r., a dowód rejestracyjny został zabrany w dniu 16 lutego 2016 r.),

brak adnotacji o zainstalowaniu instalacji LPG, nadmierne przyciemnienie szyb bocznych przednich, brak nakładek przeciwpoślizgowych na pedałach sprzęgła, oświetlenie ksenonowe, naruszenie wymogów ochrony środowiska. [dowód: akta kontroli str.1034-1041]

Starosta nie korzystał z możliwości określonej w art. 80d ust. 1 pkt 1 lit.a ustawy Prawo o ruchu drogowym, dotyczącej nieodpłatnego pobierania informacji z CEP dotyczących właścicieli pojazdów, którzy w wyznaczonym terminie nie przedstawili pojazdów do badania technicznego. Jak poinformował Naczelnik KT: *Starosta ma bezpłatny dostęp do danych zgromadzonych w CEP w zakresie pojazdów rejestrowanych przez Wydział Komunikacji, który mu podlega w zakresie: danych właściciela oraz pojazdu. Natomiast nie ma możliwości sprawdzenia terminów badań technicznych wpisanych do dowodu rejestracyjnego przez diagnostę na stacji diagnostycznej. Dodatkowo nie jestem przekonany, czy Starosta jako organ ma wystarczające umocowanie prawne, aby wzywać właścicieli pojazdów do przeprowadzenia w odpowiednim czasie badań technicznych. Może natomiast i jest to moim zdaniem rozwiązanie właściwe, aby Policja korzystając ze swojej ewidencji badań technicznych w MSWiA kontrolowała pojazdy, co do których wiadomo, że nie posiadają ważnego badania technicznego.*
Starosta przekazał również, że Policji nie informowano o nieprzedkładaniu zaświadczeń o pozytywnym wyniku badania technicznego i nieodbieraniu zatrzymanego dowodu rejestracyjnego przez właścicieli pojazdów.

Liczba pozostających w depozycie Starostwa na dzień 6 kwietnia 2016 r. zatrzymanych przez organy kontroli ruchu drogowego dowodów rejestracyjnych wynosiła 439. Stanowiło to 6,8% wszystkich zatrzymanych dowodów rejestracyjnych. Starosta nie podejmował działań wobec właścicieli pojazdów, którym zatrzymano z powodu złego stanu technicznego pojazdu dowód rejestracyjny i w wymaganym terminie nie przedłożyli zaświadczenia o pozytywnym wyniku badania. [dowód: akta kontroli str.739-740]

Komendant Powiatowy Policji w Skarżysku-Kamiennej poinformował, iż w 2014 r. funkcjonariusze KPP Skarżysko-Kamienna dokonali zatrzymania 1083 sztuk dowodów rejestracyjnych, z czego: 432 z powodu braku aktualnych badań technicznych pojazdu, 279 z powodu nieprawidłowego stanu technicznego pojazdu, 367 z powodu uszkodzeń pojazdu powstałych w wyniku zdarzenia drogowego i 14 z powodu braku polisy OC podczas kontroli. W 2015 r. zatrzymano 957 dowodów rejestracyjnych, z czego: 379 z powodu braku aktualnych badań technicznych pojazdu, 240 z powodu nieprawidłowego stanu technicznego pojazdu i 332 z powodu uszkodzeń pojazdu powstałych w wyniku zdarzenia drogowego. [dowód: akta kontroli str.276-277]
W kontrolowanym okresie Komenda Powiatowa Policji prowadziła dwa postępowania dot. poświadczenia nieprawdy przez diagnostów. W jednym przypadku Prokuratura Rejonowa w Skarżysku-Kamiennej wydała postanowienie o odmowie wszczęcia śledztwa, a w drugim skierowała do sądu wniosek w trybie art. 335 § 1 kpk o wydanie na posiedzeniu sądu wyroku skazującego wobec jednego diagnosty. Diagnostę oskarżono o to, że w okresie od 1 lipca 2014 r. do 8 lipca 2014 r. w Skarżysku-Kamiennej działając z wykorzystaniem takiej samej sposobności, będąc jako diagnosta SKP w Skarżysku-Kamiennej uprawnionym do wystawiania dokumentów, w celu osiągnięcia korzyści majątkowej poświadczył nieprawdę w dowodach rejestracyjnych i zaświadczeniach o przeprowadzeniu badania 34 pojazdów, odnośnie okoliczności mającej znaczenie prawne, co do przeprowadzonych badań diagnostycznych. Sąd Rejonowy w Skarżysku-Kamiennej wyrokiem z dnia 1 grudnia 2015 r. uznał diagnostę winnym popełnienia zarzucanych mu aktem oskarżenia czynów stanowiących 34 przestępstwa z art. 271 § 3 k.k. w zw. z art. 271 § 1 k.k. w zw. z art. 91 § 1 k.k. (sygn. akt II K 449/15). Wyrok uprawomocnił się w dniu 18 grudnia 2015 r. W zarządzeniu wykonania wyroku Sąd nie nakazał zawiadomić pracodawcy skazanego oraz starosty, który wydał uprawnienia diagnoście.
[dowód: akta kontroli str. 276-293]
Kontroler NIK po uzyskaniu powyższej informacji, poinformował Starostę w trybie art. 51 ust. 4 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli[14] o ww. wyroku. Starosta pismem z dnia 13 kwietnia 2016 r. poinformował kontrolera o przekazaniu powyższej informacji właściwemu staroście. [dowód: akta kontroli str. 410]

[14] Dz. U. z 2015 r., poz. 1096.

Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Kielcach poinformował, że w latach 2014-2016 (do stycznia) z terenu powiatu skarżyskiego zatrzymano odpowiednio 1, 4 i 1 dowód rejestracyjny. Natomiast Urząd Dozoru Technicznego Oddział w Kielcach poinformował o datach ostatniego badania urządzeń technicznych używanych w SKP podlegających dozorowi technicznemu, zarejestrowanych w oddziale i datach ważności decyzji zezwalającej na ich eksploatację. Z informacji tej wynika, że SKP z terenu powiatu skarżyskiego posiadały ważne decyzje zezwalające na ich eksploatację. Z kolei Obwodowy Urząd Miar w Kielcach przekazał, że w latach 2014-2015 nie przeprowadzał kontroli SKP na terenie powiatu skarżyskiego. [dowód: akta kontroli str. 1044-1068]

Uwaga dotycząca badanej działalności

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

– w zakresie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów, m.in. w celu stwierdzenia, które SKP należałoby objąć szczególnym nadzorem;

– w zakresie nawiązania współpracy z organami kontroli ruchu drogowego, w szczególności z Policją, w celu umożliwienia tym organom podjęcia działań dla ustalenia, czy dany pojazd, pomimo zatrzymania dowodu rejestracyjnego, a następnie nieprzedłożenia Staroście przez jego właściciela zaświadczenia o pozytywnym wyniku badania technicznego i nieodebrania zatrzymanego dowodu, nadal porusza się po drogach.

Ocena cząstkowa

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

Najwyższa Izba Kontroli uznaje jako przykład dobrej praktyki, wydanie przez Naczelnika KT w dniu 7 kwietnia 2016 r. obowiązku pracownikom Referatu Pojazdów, niezwłocznego informowania jego albo Kierownika Referatu, *o przypadkach kiedy dowód rejestracyjny jest zatrzymany przez Policję lub ITD z przyczyn technicznych, w okresie krótszym niż 1 miesiąc od wykonania ostatniego badania technicznego.* [dowód: akta kontroli str.739]

5. Przygotowanie organizacyjno-kadrowe do sprawowania nadzoru nad SKP

Opis stanu faktycznego

Z analizy regulaminów organizacyjnych wynika, że do dnia 21 stycznia 2015 r. do zadań Wydziału Komunikacji i Transportu w zakresie sprawowania nadzoru nad SKP, należały następujące zadania:

– wydawanie dokumentów uprawniających do przeprowadzania badań technicznych pojazdów;
– wydawanie uprawnień imiennych diagnostów do wykonywania badań technicznych;
– przeprowadzanie kontroli stacji wykonujących badania techniczne pojazdów,

a od 22 stycznia 2015 r.:

– prowadzenie rejestru przedsiębiorców uprawnionych do przeprowadzania badań technicznych pojazdów;
– nadzór nad stacjami kontroli pojazdów na terenie powiatu skarżyskiego;
– wydawanie imiennych uprawnień diagnostom upoważniających do wykonywania badań technicznych;
– prowadzenie kontroli stacji wykonujących badania techniczne pojazdów.

Powyższe zadania dotyczące prowadzenia Rejestru i wydawania osobom uprawnień do przeprowadzania badań technicznych, określają techniczną stronę zadań jakie Starosta wykonuje w oparciu o ustawę o SDG i ustawę Prawo o ruchu drogowym.

W regulaminach organizacyjnych, w ramach podziału zadań i kompetencji określano dla jednego z członków Zarządu Powiatu, bezpośredni nadzór w zakresie spraw wykonywanych przez Wydział Komunikacji i Transportu. Od dnia 15 grudnia 2014 r. nadzór nad wydziałem sprawuje Anna Leżańska, poprzednio zadanie to powierzone miał Stanisław Dymarczyk. [dowód: akta kontroli str.10691094, 1119]

W okresie objętym kontrolą Naczelnik Wydziału KT posiadał w zakresie swoich obowiązków ogólny nadzór nad pracą wydziału, w szczególności m.in. nadzór nad realizacją spraw

dotyczących wydawania uprawnień wynikających z ustawy Prawo o ruchu drogowym i nadzór nad działalnością SKP. Przez cały okres objęty kontrolą również Kierownik Referatu do zakresu obowiązków wpisany miał bezpośredni nadzór m.in. *nad realizacją zadań na stanowiskach wydawania uprawnień* oraz w ramach bezpośredniej odpowiedzialności przed Naczelnikiem KT *wykonywanie nadzoru w imieniu Starosty nad SKP w szczególności: przyjmowanie sprawozdań o wykonywanych badaniach technicznych; wykonywanie kontroli wyposażenia SKP i warunków wykonywania badań technicznych oraz prowadzenie korespondencji ogólnej z SKP w sprawie interpretacji przepisów i zasad wykonywania badań.*

Inni pracownicy Wydziału KT, nie mieli w zakresach obowiązków zadań wynikających z ustawy o SDG dot. wykonywania badań technicznych pojazdów oraz ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Kierownik Referatu wyjaśnił: *Jeśli wpływały jakieś sprawozdania o wykonywanych badaniach technicznych, wpływały bezpośrednio do Naczelnika Wydziału i nie podlegały one mojej analizie. Dokumenty i pisma w sprawie najważniejszych interpretacji przepisów i zasad wykonywania badań SKP opracowane były przez Naczelnika Wydziału.* Z kolei odnosząc się do liczby wykonanych kontroli SKP poinformował, iż w latach 2014-2015 nie przeprowadzał kontroli SKP, natomiast w 2016 r. przeprowadził trzy kontrole wspólnie z Naczelnikiem KT.

Zakresy obowiązków zarówno Naczelnika KT jak i Kierownika Referatu, nie ulegały zmianie z powodu zmieniających się w kontrolowanym okresie przepisów prawa. [dowód: akta kontroli str.1095-1108, 1111, 1119]

W latach 2014-2015 kontrole wykonywał tylko Naczelnik KT. Kierownik Referatu brał udział dopiero w trzech kontrolach przeprowadzonych wspólnie z Naczelnikiem KT, w trakcie niniejszej kontroli. [dowód: akta kontroli str.1095-1108, 1119]

Naczelnik KT posiada dyplom inżyniera elektryka (studia na Wydziale Elektrycznym w zakresie elektrotechniki, specjalność: budowa maszyn i urządzeń elektrycznych). Nie ma uprawnień diagnosty, nie uczestniczył w kursie dla kandydatów na diagnostów. Odbył następujące szkolenia: 2006 r. – *Bezpieczeństwo w ruchu drogowym* (dwa dni); 2008 r. – *KPA i opłata skarbowa w praktyce, Procedura bezpieczeństwa w systemie CEPiK*; 2009 r. – *Sposób przeprowadzania urzędowych badań technicznych pojazdów* i *Kontrola SKP pod kątem wyposażenia i warunków lokalowych* (dwa dni); 2010 r. – *Kontrola SKP w ramach sprawowanego nadzoru* (5 godzin), *Realizacja uprawnień nadzorczych starostów wobec SKP i OSK, ADSxP (certyfikat) w systemie CEPiK*; 2011 r. – *KPA i zasady tworzenia prawa w JST* (dwa dni); 2012 r. – *Kontrola zarządcza w jednostkach sektora finansów publicznych i Zmiany przepisów prawnych dotyczących działalności SKP* (4,5 godz.); 2013 r. – *Zmiany przepisów prawnych dotyczących działalności SKP* (5 godz.); 2013 r. – *Bezpieczeństwo w ruchu drogowym*. [dowód: akta kontroli str.1112]

Kierownik Referatu odbył studia wyższe magisterskie na kierunku transport, w zakresie organizacja i technika transportu. Nie posiada uprawnień diagnosty, nie uczestniczył w kursie dla kandydatów na diagnostów. Odbył następujące szkolenia: 2010 r. – *Realizacja uprawnień nadzorczych starostów wobec stacji kontroli pojazdów i ośrodków szkolenia kierowców* (certyfikat: 32 godziny); 2011 r. – *Szkolenie dla pracowników wydziałów komunikacji starostw powiatowych i urzędów miast na prawach powiatu* (certyfikat; 16 godzin); 2012 r. – *Zarządzanie zasobami ludzkimi* (certyfikat; trzy dni); 2012 r. – *KPA i zasady tworzenia prawa w jst* (certyfikat; dwa dni). [dowód: akta kontroli str.1113]

Naczelnik KT w sprawie potrzeb dotyczących szkoleń stwierdził: *Nie było ograniczeń w szkoleniach z zakresu kontroli w sensie dostępu do nich. Duża liczba zmian przepisów dotyczących badanych obszarów, zagmatwana materia prawna zagadnień i niekonsekwencja autorów przepisów sprawia jednak, że obowiązki dotyczące omawianych zagadnień powinny być powierzone osobie z wykształceniem technicznym, mężczyźnie ze znajomością motoryzacji, który dysponowałby odpowiednią ilością czasu służbowego aby obowiązki jw. skutecznie wykonywać. Dla takiej osoby oczywiście szerokie szkolenia byłyby bardzo przydatne. Powierzenie tych obowiązków w formie obowiązków dodatkowych jako ułamek etatu nie gwarantowało bezbłędnego nadzoru nad omawianą materią związaną z badaniami technicznymi. Od kilku miesięcy sytuacja w wydziale poprawiła się pod*

względem etatów dlatego odpowiednie zmiany są w trakcie realizacji. [dowód: akta kontroli str.772]

Spośród czterech osób zatrudnionych w Referacie Uprawnień do Kierowania i Transportu (w tym jedna przebywa na urlopie macierzyńskim), dwie osoby (w tym kierownik) przeprowadzają ok. 30-40 kontroli dotyczących transportu w ciągu roku i dwie osoby (Kierownik Referatu i pracownik – inny niż wykonujący kontrole w zakresie transportu) przeprowadzają kontrole w ośrodkach szkolenia kierowców. Ponadto w zakresie tego referatu, dwie kontrole rocznie przeprowadza w zakresie organizacji ruchu na drogach Naczelnik KT.

Odnosząc się do liczby kontroli przeprowadzanych w jego wydziale Naczelnik KT stwierdził: *Wykonanie takiej ilości kontroli zarówno OSK jak i przedsiębiorców wykonujących przewozy drogowe na podstawie ustawy o transporcie drogowym, przy takim stanie osobowym Referatu uprawnień do kierowania i transportu, stwarza poważne trudności w realizowaniu kontroli SKP. Stąd też kontrolami tymi musi zająć się Naczelnik Wydziału.* [dowód: akta kontroli str.778, 1071-1072]

Prawidłowość przeprowadzania postępowań związanych z badaną tematyką, nie była badana w kontrolowanym okresie w ramach kontroli wewnętrznej (Zespół Kontroli i Audytu), nie podlegała również kontroli zewnętrznej. [dowód: akta kontroli str.1072]

Ustalone nieprawidłowości

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

Uwagi dotyczące badanej działalności

Określenie w regulaminie organizacyjnym zadań: *prowadzenie rejestru przedsiębiorców uprawnionych do przeprowadzania badań technicznych pojazdów* i *wydawanie imiennych uprawnień diagnostom upoważniających do wykonywania badań technicznych* upraszcza zakres obowiązków wynikający z ustawy o SDG i ustawy Prawo o ruchu drogowym, jaki ciąży na Staroście.

Problematyka SKP określona w regulaminie organizacyjnym, tylko częściowo ujmowana była w zakresach obowiązków pracowników, choć pracownicy zadania te wykonywali. Zgodnie ze standardami kontroli zarządczej, zawartymi w komunikacie nr 23 Ministra Finansów z dnia 16 grudnia 2009 r.[15], aktualny zakres obowiązków, uprawnień i odpowiedzialności powinien być określony dla każdego pracownika.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność jednostki w badanym obszarze.

IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

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

1. Podjęcie działań w celu wyeliminowania stwierdzonych nieprawidłowości w zakresie prowadzenia Rejestru, w tym:
   - zakończenie działań związanych z prawidłowymym wpisaniem zgodnie z prawem do Rejestru, przedsiębiorcy prowadzącego SKP TSK/ /P;
   - wpisanie do Rejestru nazwy firmy prowadzącej SKP TSK/ jaką posiada w CEIDG;
   - sprostowanie z urzędu zmiany zakresu badań SKP TSK/ /P.
2. Wydawanie uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów osobom, spełniającym wymogi określone w art. 84 ust. 2b ustawy Prawo o ruchu drogowym.
3. Podjęcie działań zapewniających przestrzeganie wymogu, wynikającego z art. 83b ust. 2 pkt 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym, iż okres pomiędzy kontrolami SKP nie powinien przekraczać 12 miesięcy.
4. Przeprowadzanie kontroli SKP w zakresie wynikającym z art. 83b ust. 2 pkt 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym i z §§ 1-17 rozporządzenia o wymaganiach wobec SKP.

[15] Dz. Urz. MF Nr 15, poz. 84.

5. Prawidłowe przeprowadzanie kontroli SKP, przy wykorzystaniu wyników przeprowadzonych w trakcie kontroli oględzin, wskazujących na niewłaściwy sposób prowadzenia kontroli.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia zastrzeżeń

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

Obowiązek poinformowania NIK o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków

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

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

Kielce, dnia 13 maja 2015 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Kielcach

Kontroler
Tadeusz Poddębniak
doradca ekonomiczny

.....
Podpis

Wicedyrektor
Tadeusz Mikołajewicz

WICEDYREKTOR
Delegatury Najwyższej Izby Kontroli
w Kielcach

.....
Podpis

Tadeusz Mikołajewicz

STAROSTWO POWIATOWE
w Skarżysku-Kamiennej
ul. Konarskiego 20
26-110 Skarżysko-Kamienna

OZ.1710.2.2016

Skarżysko-Kamienna dn. 13.04.2016r

Pan
Tadeusz Poddębniak
Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Kielcach

W odpowiedzi na pismo znak: LKI.410.005.02.2016 z dnia 11 kwietnia 2016r przekazuję informację w następujących sprawach.

Ad.1. Po otrzymaniu informacji o skazaniu przez sąd diagnosty zatrudnionego w stacji kontroli pojazdów TSK / w Skarżysku-Kamiennej w związku z nierzetelnym wykonywaniem badań technicznych, wystąpiono z pismem do Sądu Rejonowego w Skarżysku-Kamiennej o przesłanie odpisu wyroku w tej sprawie. Pismo jw. przesłano do wiadomości Dyrektora Wydziału Komunikacji i Transportu w Starostwie Starachowickim jako że uprawnienie diagnosty wydane zostało przez ten organ. Informacja o ewentualnych nieprawidłowościach w wykonywaniu badań technicznych przez wskazanego diagnostę jest istotna z punktu widzenia prowadzonego przez Starostę Skarżyskiego nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów na terenie Powiatu Skarżyskiego. Decyzja o ewentualnym cofnięciu diagnoście uprawnień do wykonywania badań technicznych leży po stronie Starosty Starachowickiego. O przypadkach skazania diagnosty z przyczyny nieprawidłowego wykonywania badania technicznego sądy powinny informować co najmniej Starostów, którzy wydali diagnoście uprawnienie. O konieczności powiadamiania Starostów w sprawach jw. nie powiadomiliśmy Sądu Rejonowego w Skarżysku-Kamiennej aby nie zostało to odebrane jako próba wpływania na niezawisłość sądów.

W dniu 13 kwietnia 2016r. otrzymaliśmy z Sądu Rejonowego w Skarżysku-Kamiennej odpis wyroku, o którym mowa na wstępie. Orzeczono karę pozbawienia wolności w zawieszeniu oraz opłatę kosztów sądowych. Nie orzeczono zakazu wykonywania zawodu diagnosty.

Ad.2. Nadzór nad osobami wydającymi decyzje w imieniu starosty jest sprawowany w oparciu o Regulamin organizacji i zasad kontroli zarządczej w Starostwie

Powiatowym w Skarżysku – Kamiennej oraz jednostkach organizacyjnych Powiatu Skarżyskiego przyjęty Zarządzeniem Nr 28/20110 Starosty Skarżyskiego.

Powierzenie uprawnień poszczególnym pracownikom w zakresie wydawania decyzji administracyjnych w imieniu Starosty jest dokonywane na piśmie. Wydział Organizacyjny i Spraw Obywatelskich Starostwa Powiatowego w Skarżysku-Kamiennej prowadzi rejestr upoważnień i pełnomocnictw do wykonywania określonych czynności, zadań i pełnienia funkcji. Rejestr jest corocznie monitorowany, uzupełniany o aktualne podstawy prawne w ramach funkcjonowania kontroli zarządczej i wyznaczonych celów do działania na dany rok kalendarzowy.

Osoby pełniące funkcje kierownicze w komórkach organizacyjnych starostwa i jednostkach organizacyjnych powiatu skarżyskiego, zobowiązane są do bieżącego monitorowania zakresu realizacji zadań, w tym stałej kontroli wydawanych decyzji administracyjnych. Kontrola wydawanych decyzji jest także przeprowadzana przez komórkę ds. audytu i kontroli wewnętrznej. W przypadku kontroli wynikającej z planu pracy bądź kontroli doraźnej w danych jednostkach lub komórkach organizacyjnych starostwa kontrola poprawności wydawanych decyzji administracyjnych z upoważnienia starosty pod kątem formalno- prawnym jest również prowadzona jako jeden z elementów kontroli.

Zlecane się także kontrole dotyczące tylko tego zagadnienia. I tak np. w roku 2012 prowadzona była kontrola wszystkich decyzji administracyjnych z lat 2010- 2012 w Wydziale Budownictwa i Architektury. W tym okresie czasu prowadzona była także przez komórkę ds. audytu i kontroli kontrola decyzji administracyjnych wydawanych z upoważnienia Starosty w Powiatowym Centrum Pomocy Rodzinie i Powiatowym Zespole ds. Orzekania o Niepełnosprawności zlecona przez starostę. Ponadto nadzór merytoryczny jest sprawowany przez weryfikację zadań wykonywanych przez podległych pracowników (w tym wydawanych decyzji), przez kierowników poszczególnych komórek organizacyjnych oraz bezpośrednich przełożonych w trybie i na zasadach określonych w regulaminie organizacyjnym oraz regulaminie kontroli zarządczej. W starostwie prowadzony jest właściwy nadzór nad wykonywaniem zadań w celu ich skutecznej, efektywnej i skutecznej realizacji.

Ponadto w starostwie wdrożony został Zintegrowany System Zarządzania wg normy ISO 9001 oraz metody CAF 2013, który stanowi podstawę struktury organizacyjnej, co umożliwia systematyczny i rzeczywisty monitoring oraz nadzór nad działalnością organizacji. Najwyższe Kierownictwo urzędu wyraziło osobistą deklarację w Polityce Jakości, w zakresie stałego doskonalenia systemu zarządzania oraz wykorzystywania w swojej pracy najwyższych standardów.

W związku z tym corocznie naczelnicy wydziałów mają obowiązek przekazywania do pełnomocnika ds. systemu zarządzania jakością informacji na temat ilości wydanych decyzji administracyjnych, odwołań od decyzji oraz uchylenia decyzji przez II instancję w części lub całości. Wyniki przyczyn uchyleń są szczegółowo analizowane przez auditorów wewnętrznych, koordynatora kontroli zarządczej (sekretarza

powiatu) oraz przedstawiane staroście. Jeśli dotyczą przyczyn zależnych od pracownika, wpisywane jako działania korygujące przeznaczone do naprawy w kolejnym roku i wpisywane jako podstawowy cel do realizacji na kolejny rok. Nadmienić należy, że bardzo niski procent w stosunku do wszystkich to decyzje uchylone.

Nadmieniam, że powierzając pracownikowi upoważnienie do wydawania decyzji powierzona mu zostaje wysoka odpowiedzialność i samodzielność. Stała kontrola wewnętrzna w tym zakresie byłaby niemożliwa, gdyż ilość wydawanych decyzji w powiecie jest bardzo wysoka. Pracownik, któremu powierza się taką odpowiedzialność zdaje sobie sprawę z konsekwencji wydania takiej, a nie innej decyzji. Nadmieniam także, że wydanie decyzji z naruszeniem prawa przez funkcjonariusza publicznego podlega odpowiedzialności majątkowej na mocy ustawy z dnia 17 maja 2011 r. o odpowiedzialności majątkowej funkcjonariuszy za rażące naruszenie prawa. Każdy pracownik wydający decyzje administracyjne z upoważnienia starosty w zakresie swoich obowiązków posiada zapis dotyczący takiej odpowiedzialności.

STAROSTA
Jerzy Zmijewski

14.04.2016 r.