



KIN.430.007.2016
Nr ewid. 184/2016/P/16/028/KIN

Informacja o wynikach kontroli

DOPUSZCZANIE POJAZDÓW DO RUCHU DROGOWEGO

DEPARTAMENT INFRASTRUKTURY

MISJA

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

WIZJA

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

Dyrektor Departamentu Infrastruktury:
Tomasz Emiljan



Akceptuję:
Mieczysław Łuczak



Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli

Zatwierdzam:
Krzysztof Kwiatkowski



Prezes Najwyższej Izby Kontroli
Warszawa, dnia 14.02.2017r.

Najwyższa Izba Kontroli
ul. Filtrowa 57
02-056 Warszawa
T/F +48 22 444 50 00
www.nik.gov.pl

WPROWADZENIE	7
1. ZAŁOŻENIA KONTROLI	8
2. PODSUMOWANIE WYNIKÓW KONTROLI	9
2.1. Ogólna ocena kontrolowanej działalności i jej uzasadnienie	9
2.2. Uwagi końcowe i wnioski	13
3. ISTOTNE USTALENIA KONTROLI	22
3.1. Nadzór starostów nad badaniami technicznymi pojazdów	22
3.1.1. Wywiązywanie się z obowiązku przeprowadzania kontroli w nadzorowanych stacjach kontroli pojazdów	22
3.1.2. Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów	27
3.1.2.1. Nadzór nad stacjami w zakresie spełniania warunków lokalowych i wyposażenia	27
3.1.2.2. Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów w zakresie wykonywania badań technicznych pojazdów	33
3.1.2.3. Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów w zakresie prowadzenia dokumentacji badań technicznych	41
3.1.2.4. Postępowania pokontrolne	43
3.2. Uprawnienia do wykonywania badań technicznych	43
3.2.1. Wydawanie uprawnień diagnosty	43
3.2.2. Cofanie uprawnień diagnosty	48
3.3. Wpis do rejestru oraz prowadzenie akt rejestrowych	50
3.4. Przygotowanie organizacyjno-kadrowe starostw do sprawowania nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów	52
4. INFORMACJE DODATKOWE	56
5. ZAŁĄCZNIKI	58

Wykaz stosowanych skrótów, skrótowców i pojęć

CEIDG	Centralna Ewidencja i Informacja o Działalności Gospodarczej;
CEP	Centralna Ewidencja Pojazdów;
diagnosta	osoba zatrudniona w stacji kontroli pojazdów posiadająca odpowiednie, wydane przez starostę, uprawnienie do wykonywania badań technicznych pojazdów;
dowód legalizacji	świadcstwo legalizacji lub cecha legalizacji umieszczana na przyrządzie pomiarowym, poświadczające dokonanie legalizacji;
działalność regulowana	działalność gospodarcza, której wykonywanie wymaga spełnienia szczególnych warunków, określonych przepisami prawa;
dokument identyfikacyjny	dokument identyfikacyjny pojazdu, o którym mowa w § 2 ust. 10 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 (Dz. U. z 2015 r. poz. 776, ze zm.) stanowiącego załącznik do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym;
informacja o nadzorze starostów nad SKP z 2009 r.	Informacja o wynikach kontroli sprawowania nadzoru przez starostów nad stacjami diagnostycznymi dopuszczającymi pojazdy samochodowe do ruchu drogowego. KKT-41000/08, nr ewid. 20/2009/P/08/063/KKT, marzec 2009 r.;
KGP	Komenda Główna Policji;
KRBRD	Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego;
KRS	Krajowy Rejestr Sądowy;
legalizacja pierwotna (albo legalizacja jednostkowa)	prawna kontrola metrologiczna przyrządu pomiarowego wykonywana przed wprowadzeniem danego egzemplarza przyrządu do obrotu lub użytkowania;
legalizacja ponowna	prawna kontrola metrologiczna przyrządu pomiarowego wprowadzonego do obrotu lub użytkowania;
MSKP	mobilna stacja kontroli pojazdów;
organ rejestrujący	Starosta;
pismo TDT z dn. 7.09.2016 r.	pismo Dyrektora TDT z dnia 7.09.2016 r.; nr TDT.DZ-702-1-24319/16;
porozumienie	powierzenie przez starostę – w drodze porozumienia – czynności kontrolnych Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego;
poświadczenie	dokument, wydawany w drodze decyzji przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, potwierdzający spełnienie przez stację kontroli pojazdów wymagań w zakresie wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz warunków lokalowych;

prawna kontrola metrologiczna	działanie zmierzające do wykazania, że przyrząd pomiarowy spełnia wymagania określone we właściwych przepisach;
projekt ustawy o zmianie Prawa o rd	projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw z dnia 30 września 2016 r.;
rejestr SKP lub rejestr	rejestr działalności regulowanej przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów;
SKP, stacja diagnostyczna lub stacja	stacja kontroli pojazdów;
SP	Starostwo Powiatowe;
starostwa	starostwa i urzędy miast na prawach powiatu;
starosta	starosta i prezydent miasta na prawach powiatu (jako organ dopuszczający pojazdy do ruchu drogowego);
system tele-informatyczny rejestracji	system, z wykorzystaniem którego organ rejestrujący wykonuje czynności związane z dopuszczeniem pojazdu do ruchu, zamieszcza dane i informacje w bazie danych i składa zamówienia blankietów dowodów rejestracyjnych, pozwoleń czasowych i nalepek kontrolnych oraz system teleinformatyczny ewidencji pojazdów;
TDT	Transportowy Dozór Techniczny, jednostka poświadczająca prawidłowość przygotowania SKP do przeprowadzania badań technicznych pojazdów;
UM	Urząd Miasta lub Urząd Miejski;
witd	Wojewódzka Inspekcja Transportu Drogowego;
zaświadczenie	dokument wydawany przez starostę potwierdzający wpis do rejestru działalności regulowanej przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów;

Skróty aktów prawnych

rozporządzenie z 2004 r. o diagnostach	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2004 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do diagnostów (Dz. U. Nr 246, poz. 2469 ze zm.);
rozporządzenie z 2014 r. o diagnostach	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 listopada 2014 r. w sprawie szkolenia i egzaminowania diagnostów oraz wzorów dokumentów z tym związanych (Dz. U. poz. 1836);
rozporządzenie o opłatach	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2004 r. w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów (Dz. U. z 2004 r. Nr 223, poz. 2261, ze zm.);
rozporządzenie z 2006 r. o wymaganiach wobec SKP	Rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów (Dz. U. poz. 275);

- rozporządzenie z 2012 r. o badaniach technicznych** Rozporządzenie 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 (Dz. U. poz. 996, ze zm.);
- ustawa o SDG** Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2015 r. poz. 584, ze zm.);
- ustawa o NIK** Ustawa z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2015 r. poz. 1096, ze zm.);
- Prawo o rd** Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, ze zm.);
- kpa** Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23, ze zm.);
- kodeks karny** Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (Dz. U. z 2016 r. poz. 1137);
- ustawa z 2014 r. o ułatwieniu dostępu do zawodów** Ustawa z dnia 9 maja 2014 r. o ułatwieniu dostępu do wykonywania niektórych zawodów regulowanych (Dz. U. poz. 768);
- Dyrektywa 2014/45/UE** Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz. U. UE L z 2014 r. Nr 127, str. 51).

Zwiększająca się w ostatnich latach w Polsce liczba pojazdów, a w konsekwencji wzrost natężenia ruchu drogowego, przyczyniają się do zwiększenia zagrożeń bezpieczeństwa uczestników ruchu. W Polsce użytkowanych jest przy tym wiele pojazdów zaawansowanych wiekowo, które stwarzają szczególnie duże zagrożenie w ruchu, a przy tym mają niekorzystny wpływ na środowisko naturalne, w tym na czystość powietrza.

Sukcesywne zwiększanie się liczby eksploatowanych w Polsce pojazdów wymusza konieczność zapewnienia sprawnie działającego systemu dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego. Brak skutecznego nadzoru nad stanem technicznym pojazdów prowadzi do pogorszenia bezpieczeństwa oraz wzrostu negatywnego wpływu motoryzacji na otaczającą nas przyrodę. Specjaliści z dziedziny motoryzacji twierdzą, że po polskich drogach poruszają się setki tysięcy pojazdów, które nie powinny zostać dopuszczone do ruchu ze względu na ich zły stan techniczny. O tym, że w Polsce są one dopuszczane, świadczy m.in. skala zatrzymywanych z tego powodu dowodów rejestracyjnych przez organy kontroli ruchu drogowego. Zwrócić należy jednak uwagę na niski odsetek badań technicznych przeprowadzanych w stacjach kontroli pojazdów zakończonych wynikiem negatywnym. W Polsce jest to niespełna 2%, co wydaje się nienaturalne w porównaniu z innymi krajami UE, w których – na przykładzie Niemiec – jest on pięciokrotnie wyższy.

Najwyższa Izba Kontroli wielokrotnie zajmowała się problematyką bezpieczeństwa na drogach, wskazując, że jedną z istotnych przyczyn zagrożeń bezpieczeństwa ruchu drogowego jest nieprawidłowe przeprowadzanie badań technicznych pojazdów. Pomimo, że Izba zwracała uwagę na ustalenia w tym zakresie i formułowała stosowne wnioski, to jednak nie wprowadzono takich rozwiązań, które gwarantowałyby w możliwie wysokim stopniu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Należy podkreślić, że działania w tym zakresie powinny być podjęte znacznie wcześniej, tym bardziej, że ich źródłem są wymagania postawione Polsce Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE, ustanawiającą minimalne wymagania dotyczące systemu okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowanych na drogach publicznych, które powinny być zaimplementowane do 20 maja 2017 r. poprzez przyjęcie i opublikowanie przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych, niezbędnych do wykonania tej dyrektywy.

Temat i numer kontroli

Dopuszczanie pojazdów do ruchu drogowego (P/16/028).

Cel główny kontroli

Celem kontroli była ocena prawidłowości i skuteczności działań starosty jako organu dopuszczającego pojazdy do ruchu drogowego.

W szczególności, ocenie poddano działalność starosty w zakresie:

- prawidłowości i rzetelności nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów wykonywanymi w SKP;
- prawidłowości postępowań w sprawie wydawania uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów;
- prawidłowości i rzetelności postępowań dotyczących zatrzymanych dowodów rejestracyjnych z powodu złego stanu technicznego pojazdów;
- poprawności rozpatrywania wniosków o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP oraz prowadzenia akt rejestrowych;
- przygotowania organizacyjno-kadrowego do sprawowania nadzoru nad SKP.

Cele szczegółowe kontroli

Kontrola przeprowadzona została pod względem kryteriów legalności, gospodarności i rzetelności, stosownie do art. 5 ust. 2 ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli (w pięciu urzędach miast oraz 16 starostwach powiatowych). Ponadto kontrolą objęto, pod względem kryteriów legalności i gospodarności, stosownie do art. 5 ust. 3 ww. ustawy trzech przedsiębiorców prowadzących SKP.

Do oceny prawidłowości sprawowania nadzoru nad SKP wykorzystano wyniki kontroli przeprowadzonych w wybranych SKP nadzorowanych przez 21 objętych kontrolą jednostek. Ogółem sprawdzeniu poddano sprawowanie nadzoru nad 63 stacjami diagnostycznymi, w tym:

- w 9 starostwach kontrolerzy NIK przeprowadzili czynności sprawdzające (ogłędziny) z udziałem powołanych przez NIK specjalistów (w 27 SKP),
- w 11 starostwach do oceny wykorzystano wyniki kontroli przeprowadzonych w SKP przez starostów oraz inspektorów TDT (w 33 SKP),
- w jednym starostwie NIK przeprowadziła kontrole z udziałem powołanego biegłego (w 3 SKP).

Okres objęty kontrolą

2014–2016 (do 31 marca 2016 r.). Badaniami objęto również dokumentację, na podstawie której dokonywano wpisów do rejestru działalności regulowanej SKP wykonujących w ww. okresie badania techniczne pojazdów oraz dokumentację stanowiącą podstawę wydania uprawnień diagnostom zatrudnionym w tych stacjach. W przypadku stwierdzenia nieprzeprowadzania w wymaganych okresach kontroli w objętych nadzorem SKP, kontroli została także poddana dokumentacja niezbędna do ustalenia dat ostatniej kontroli w stacjach diagnostycznych oraz ich wyników.

2.1 Ogólna ocena kontrolowanej działalności i jej uzasadnienie

Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia działalność skontrolowanych organów dopuszczających pojazdy do ruchu¹. Ocena powyższa dotyczy sprawowania nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów (SKP), jak i zatrudnionymi w nich diagnostami, a także wydawania uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów.

Nadzór nad stacjami diagnostycznymi prowadzony był nierzetelnie i z naruszeniem przepisów prawa:

- nieprawidłowo wykonywano obowiązki z zakresu przeprowadzania okresowych kontroli w SKP, w tym przede wszystkim w ramach corocznych kontroli;
- nie dokonywano wymaganego sprawdzenia prawidłowości wykonywania badań technicznych przez diagnostów, a w przypadku takich sprawdzeń, nie kwestionowano nieprawidłowego przeprowadzania badań, w tym przy użyciu urządzeń kontrolno-pomiarowych niespełniających wymagań. Ustalono, że 59% przypadków tak przeprowadzonych badań zostało zakończonych dopuszczeniem pojazdu do ruchu drogowego;
- nie egzekwowano spełniania przez przedsiębiorców prowadzących SKP wszystkich wymagań ustawowych do przeprowadzania badań;
- nierzetelnie sprawdzano prawidłowość prowadzenia przez diagnostów wymaganej dokumentacji;
- nierzetelnie dokumentowano przebieg kontroli, nie formułowano zaleceń pokontrolnych oraz nie egzekwowano ich wykonania;
- nie wykorzystywano w należyтым stopniu podstawowych instrumentów prawnych do wypełniania funkcji nadzorczych określonych w ustawie Prawo o ruchu drogowym oraz ustawie o swobodzie działalności gospodarczej.

Do sprawowania nadzoru nie wykorzystywano możliwości przeprowadzania systemowych analiz informacji o przebiegu badań technicznych, zawartych w elektronicznych rejestrach prowadzonych przez SKP, a także informacji o stacjach i diagnostach, zawartych w dokumentach pojazdów, których stan techniczny został zakwestionowany przez właściwe organy kontroli ruchu drogowego².

Nierzetelnie i z naruszeniem prawa wydawano uprawnienia diagnosty, a w przypadkach przewidzianych przepisami prawa, uprawnień tych nie cofano.

Wpisy do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów były dokonywane z naruszeniem zasad legalności i rzetelności. Rejestry nie zawierały wszystkich wymaganych danych, a wpisy nie były aktualizowane. Nierzetelnie prowadzono akta rejestrowe. Z rejestrów nie wykreślano przedsiębiorców naruszających warunki wykonywania działalności objętej wpisem. Starostwa nie były przygotowane do wywiązywania się z nałożonych na nie ustawowych zadań w zakresie nadzoru nad SKP zarówno pod względem organizacyjnym, jak i kadrowym. Pomimo tego, nie korzystano z uprawnienia do powierzenia czynności kontrolnych organowi wyspecjalizowanemu w tym zakresie, tj. Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego.

W konsekwencji nierzetelnie sprawowanego nadzoru nie wyeliminowano SKP niespełniających wymagań, zwłaszcza w zakresie ich wyposażenia technicznego. Badania wykonywane były w niepełnym zakresie, z użyciem urządzeń niespełniających wymagań, nawet przez diagnostów skazanych prawomocnymi wyrokami. W rezultacie do ruchu drogowego dopuszczane były pojazdy, których stan techniczny nie został prawidłowo zweryfikowany.

¹ Nieprawidłowe sprawowanie nadzoru nad SKP ujawniono w każdym ze skontrolowanych 21 starostw. Z tej liczby 16 jednostek otrzymało oceną negatywną, zaś pozostałe ocenę pozytywną z nieprawidłowościami.

² Organy te w latach 2010–2016 (I kwartał) skontrolowanym 21 starostom przekazały ponad 114 tys. takich dokumentów.

Powyższą ocenę ogólną uzasadniają następujące nieprawidłowości ustalone w toku kontroli³:

1. **Nienależycie nadzorowano, w ramach obowiązku określonego w art. 83b ust. 2 pkt 1 lit. a Prawa o rd, spełnianie przez przedsiębiorców i prowadzone przez nich stacje ustawowych warunków do przeprowadzania badań technicznych, określonych w art. 83 ust. 3 ww. ustawy.** Na terenie 18 z 21 skontrolowanych starostw funkcjonowały SKP, które nie spełniały wymagań, określonych w art. 83 ust. 3 pkt 4 Prawa o rd w zakresie dotyczącym wyposażenia w wymagany sprzęt kontrolno-pomiarowy. Stwierdzono również, że wskutek niedostatecznego monitorowania działalności przedsiębiorców prowadzących stacje diagnostyczne, na obszarze 11 starostw wykonywane były badania techniczne przez SKP nieposiadające wymaganego przepisem art. 83 ust. 3 pkt 5 Prawa o rd poświadczenia TDT. Ponadto, również na terenie 11 starostw stwierdzono brak w stacjach kompletu wymaganych dokumentów, określonych przepisami rozporządzenia z 2006 r. o wymaganiach wobec SKP. [str. 27–33]
2. **Nie wywiązywano się z obowiązku sprawdzenia w nadzorowanych stacjach prawidłowości wykonywania przez diagnostów badań technicznych pojazdów, określonego przepisem art. 83b ust. 2 pkt 1 lit. b Prawa o rd.** Stwierdzono, że 19 z 21 starostów nie przeprowadziło w latach 2014 – 2015 kontroli w tym zakresie we wszystkich nadzorowanych SKP. W 2016 r. (I kwartał) stan ten uległ poprawie, niemniej nadal dziewięciu z 21 starostów nie realizowało obowiązku skontrolowania prawidłowości wykonywania badań technicznych⁴. [str. 33–40]
3. **Nie kwestionowano, podczas kontroli prawidłowości przeprowadzania badań technicznych, sposobu ich przeprowadzania niezgodnego z przepisami rozporządzenia z 2012 r. o badaniach technicznych, jak również wykonywania badań przy użyciu urządzeń kontrolno pomiarowych niespełniających wymagań.** Brak reakcji przedstawicieli starostów miał miejsce również w sytuacji, w której badania były przeprowadzane w obecności kontrolerów NIK i powołanych przez NIK specjalistów z TDT. W toku niniejszej kontroli NIK, w stacjach nadzorowanych przez siedemnastu starostów, badania techniczne 34 z 51 pojazdów zostały przeprowadzone z naruszeniem przepisów prawa. Dwadzieścia z nich, pomimo niezgodnego z przepisami sprawdzenia działania m.in. takich układów, jak: hamulcowy, kierowniczy i zawieszenia pojazdu, a także nieprawidłowego sprawdzenia emisji spalin, zostało dopuszczonych do ruchu. [str. 32–35, 38]
4. **Nierzetelnie realizowano w latach 2014–2016 (I kwartał) obowiązek kontroli prawidłowości prowadzenia przez SKP wymaganej dokumentacji, określony przepisem art. 83b ust. 2 pkt 1 lit. c Prawa o rd.** Szesnastu starostów nierzetelnie kontrolowało prawidłowość prowadzenia dokumentacji związanej z przebiegiem badań technicznych i ich wynikami. Dotyczyło to prowadzonych w SKP rejestrów badań technicznych i wydawanych przez diagnostów zaświadczeń o ich przeprowadzeniu. W przypadku 75% SKP⁵ skontrolowanych w toku kontroli NIK, stwierdzono błędy w ww. dokumentacji, niewykazane w uprzednio przeprowadzonych przez pracowników starostw kontrolach. [str. 41–42]

³ NIK skontrolowała działalność 21 starostów. Załącznik 5.4. str. 67 (dalej: starostowie).

⁴ Badanie przeprowadzono na próbie 3 SKP z obszaru danego powiatu.

⁵ Błędy w prowadzonej dokumentacji związanej z przebiegiem badań technicznych i ich wynikami stwierdzono w 47 na 63 skontrolowane SKP.

- 5. W ramach sprawowanego nadzoru, nie korzystano z możliwości pozyskania od przedsiębiorców informacji zawartych w prowadzonych w SKP elektronicznych rejestrach, do prowadzenia analiz prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów i dokumentowania ich przebiegu. Nie analizowano również informacji o przyczynach zatrzymania dowodów rejestracyjnych pojazdów.** Stwierdzono, że na 21 skontrolowanych starostw, takie analizy przeprowadzał jedynie Prezydent Miasta Suwałki. Skutkowały one wszczęciem ogółem 18 postępowań wyjaśniających, w tym cofnięciem diagnoście uprawnień. [str. 24–26]
- 6. Nieprawidłowo realizowano obowiązek przeprowadzania co najmniej raz w roku kontroli każdej nadzorowanej stacji diagnostycznej, określony przepisem art. 83b ust. 2 pkt 1 Prawa o rd.** Dotyczyło to 19 z 21 skontrolowanych starostów. Trzech starostów nie objęło coroczną kontrolą wszystkich nadzorowanych SKP. Pozostałych 16 starostów przeprowadziło kontrole okresowe z opóźnieniem nawet do 7 miesięcy. Pierwszą kontrolę stacji wpisanej do rejestru siedmiu starostów przeprowadziło po upływie okresu znacznie przekraczającego 12 miesięcy od dnia wpisu. W skrajnym przypadku kontrola taka została przeprowadzona po upływie blisko 5 lat. W rezultacie niektóre stacje działały poza ustawowo określonym nadzorem przez okres powyżej jednego roku do nawet kilkunastu lat. Tym samym poza kontrolnym zainteresowaniem starostw znajdowały się zasadnicze zagadnienia związane z działalnością SKP, w tym prawidłowość wykonywania badań technicznych pojazdów oraz prowadzenia wymaganej dokumentacji, a także spełnianie przez przedsiębiorców wymagań niezbędnych do prowadzenia stacji kontroli pojazdów, określonych art. 83 ust. 3 Prawa o rd. Starostowie nie podejmowali kontroli nawet w sytuacjach poważnego naruszania prawa przez niektóre SKP. [str. 22–24]
- 7. Nie dbano o prawidłowe dokumentowanie kontroli przeprowadzanych w SKP.** W dziewiętnastu starostwach nierzetelnie dokumentowano przebieg kontroli i ich wyniki. Dokumentacja pokontrolna nie zawierała rzetelnego opisu czynności kontrolnych, ustalonego stanu faktycznego, potwierdzonego stosownymi dokumentami. Nie zawierała również pełnego opisu ustalonych nieprawidłowości oraz ich zakresu. [str. 26–27]
- 8. W siedmiu spośród 14 starostw, w których w wyniku przeprowadzonych kontroli w SKP ujawniono naruszenie warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji, nie formułowano zaleceń pokontrolnych wymaganych przepisem art. 83b ust. 2 pkt 2 Prawa o rd.** Brak tych działań pozbawiał starostów możliwości, w sytuacjach określonych w art. 83b ust. 2 pkt 3 lit. b Prawa o rd, wydania decyzji o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę SKP i jego skreślenia z rejestru. W pięciu starostwach, w przypadkach zaprzestania wykonywania przez przedsiębiorcę działalności gospodarczej w zakresie badań technicznych pojazdów z przyczyn określonych w § 8 ust. 3 rozporządzenia z 2012 r. o badaniach technicznych, zaniedbano wyegzekwowania określonego w tym przepisie obowiązku przekazania staroście pieczęci diagnostów i stacji oraz rejestrów badań technicznych pojazdów. [str. 43]
- 9. Z naruszeniem przepisu art. 84 ust. 2 Prawa o rd realizowane były zadania związane z wydawaniem uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów.** Nieprawidłowości w tym zakresie stwierdzono w 14 skontrolowanych starostwach. Ujawniono, pomimo że diagności dla rzetelnej oceny stanu technicznego pojazdu powinni wykazywać się gruntowną, głęboko specjalistyczną wiedzą i doświadczeniem z zakresu techniki samochodowej, wydawanie

uprawnień diagnosty mimo niedokumentowania przez osoby ubiegające się o ich uzyskanie, spełnienia wymogu dotyczącego praktyki zawodowej, określonego w art. 84 ust. 2b Prawa o rd. Skontrolowani starostowie z zastosowaniem niedopuszczalnych odstępstw i zwolnień od wymagań ustawowych udzielili uprawnień diagnosty łącznie 86 osobom. [str. 43–48]

10. Nieprawidłowo realizowany był określony w art. 84 ust. 3 Prawa o rd obowiązek cofania diagnostom uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów. Stwierdzono, że ogółem 13 starostów nie cofnęło uprawnień, pomimo stwierdzenia podczas kontroli SKP przeprowadzenia badań niezgodnie z określonym zakresem i sposobem wykonania, jak również pozyskania wiedzy w tym zakresie od organów kontroli ruchu drogowego i TDT.

Trzech spośród tych starostów nie zrealizowało powyższego obowiązku nawet wobec osób, w stosunku do których sądy orzekły kary za przestępstwa popełnione w związku z wykonywaniem zawodu diagnosty, a często również kary dodatkowe, polegające na okresowym zakazie wykonywania zawodu diagnosty. Starostowie bezzasadnie odstępowali od podjęcia decyzji o cofnięciu uprawnień diagnosty, pomimo że kara administracyjna w tym zakresie jest niezależna od odpowiedzialności karno-prawnej. Zaniechania dotyczące cofnięcia uprawnień skutkowały tym, że zawód diagnosty nadal wykonywały osoby, dla których dostęp do zawodu powinien być ograniczony na okres 5 lat, do czego zobowiązywał starostów przepis art. 84 ust. 4 Prawa o rd.

[str. 48–50]

11. Nieprawidłowo realizowane były (w 18 na 21 starostw) zadania związane z wpisem i prowadzeniem rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP, określone przepisem art. 83a Prawa o rd. Ośmiu starostów dokonało wpisu, pomimo przedłożenia przez przedsiębiorców wniosku o wpis niespełniającego wymogów określonych w art. 83a ust. 3–5 tej ustawy, a także niespełniania przez nich wymaganych warunków do prowadzenia działalności regulowanej, określonych w art. 83 ust. 3 Prawa o rd. Pięciu starostów dokonało wpisu przedsiębiorców, pomimo że nie dysponowali oni decyzją Dyrektora TDT, wymaganą przepisem art. 83 ust. 3 pkt 5 Prawa o rd poświadczającą posiadanie wyposażenia i warunków lokalowych niezbędnych do prowadzenia SKP. W 14 starostwach rejestry prowadzone były nierzetelnie. Rejestry nie zawierały kompletu danych, wymaganych przepisem art. 83a ust. 6 Prawa o rd. Nie były aktualizowane wpisy dotyczące: przedsiębiorców, zakresu wykonywanych w SKP badań oraz zatrudnionych w nich diagnostów. Nierzetelnie były prowadzone również akta rejestrowe, wymagane art. 66 ust. 2 ustawy o SDG. Brak było w nich kompletu dokumentów stanowiących podstawę wpisu, a także dokonywanych zmian w rejestrze. W rezultacie rejestry, posiadające status dokumentu jawnego, powszechnie dostępnego, nie zawierały aktualnych informacji o przedsiębiorcach i prowadzonych przez nich stacjach kontroli pojazdów. [str. 50–51]

12. Nie realizowano określonego przepisem art. 83b ust. 2 pkt 3 lit. c Prawa o rd obowiązku wydania decyzji o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę stacji diagnostycznej i jego skreślenia z rejestru, w przypadku rażącego naruszenia warunków wykonywania działalności gospodarczej w tym zakresie. Dziewiętnastu starostów nie wszczęło w latach 2014–2015 postępowania w powyższym zakresie, pomimo zaistnienia okoliczności wymagających realizacji przez organ tego obowiązku. Stwierdzono, że 11 starostów nie podejmowało takich działań w przypadku wygaśnięcia ważności decyzji Dyrektora TDT, której posiadanie – zgodnie z wymogiem określonym w art. 83 ust. 3 pkt 5 ww. ustawy, stanowiło jeden z warunków niezbędnych do przeprowadzania badań technicznych pojazdów. Starostowie nie realizowali wskazanego wyżej obowiązku również w przypadkach, gdy wyniki przeprowadzanych przez nich w SKP

kontroli ujawniały niespełnianie warunków określonych w Prawie o rd, a także w sytuacjach, gdy wyniki kontroli wskazywały na wykonywanie badań technicznych niezgodnie z obowiązującymi przepisami. Wskutek zaniechania takich działań, przedsiębiorcy prowadzący SKP niespełniające warunków ustawowych, a w szczególności dotyczących wyposażenia w sprawne, legalizowane urządzenia techniczne, mogli nadal wykonywać badania techniczne. [str. 27–31, 33–36]

13. Starostwa nie były przygotowane kadrowo i organizacyjnie do realizacji zadań związanych z nadzorem nad stacjami kontroli pojazdów, w zakresie określonym w art. 83b Prawa o rd.

Pracownicy, którym powierzono te zadania, nie byli odpowiednio przygotowani teoretycznie i praktycznie do ich realizacji. Nie zapewniono im również odpowiednich procedur postępowania. Tylko w trzech starostwach, z 21 skontrolowanych, pojedyncze osoby posiadały wykształcenie techniczne o specjalności samochodowej oraz praktykę w tym zakresie. Pracownikom wykonującym omawiane zadania nie zapewniono w dostatecznym stopniu dedykowanych dla tych osób szkoleń specjalistycznych, pomimo że kontrole w SKP dotyczące przede wszystkim sprawdzenia prawidłowego wykonywania badań technicznych przez diagnostów, wykonywali m.in.: wikliniarze i plecionkarze, filozofowie, politolodzy, rolnicy, ogrodnicy i informatycy.

Pomimo możliwości, przewidzianej w art. 83b ust. 3 Prawa o rd, powierzenia czynności kontrolnych wyspecjalizowanej jednostce, tj. Transportowemu Dozorowi Technicznemu, starostowie w niewielkim stopniu korzystali z tego uprawnienia. W 2015 r. i na początku 2016 r. tylko dwa skontrolowane starostwa skorzystały z tego prawa. [str. 52–55]

14. Nieprawidłowo sprawowany nadzór nad SKP, a w szczególności nad przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów przyczyniał się do dopuszczania do ruchu pojazdów o nieprawidłowo zweryfikowanym stanie technicznym.

Pojazdy, których stan techniczny nie został nienależycie sprawdzony mogły, już nawet bezpośrednio po ich wyjeździe ze stacji diagnostycznych, stwarzać zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego i dla środowiska naturalnego. Funkcjonariusze Policji z jednostek organizacyjnych, m.in. z obszarów kontrolowanych starostw, działając w porozumieniu z NIK, ujawnili podczas kontroli drogowych pojazdów wyjeżdżających ze stacji aż 17 przypadków dopuszczenia przez diagnostów pojazdów do ruchu, pomimo ich niesprawności bądź w ogóle bez sprawdzenia stanu technicznego. W pojazdach dopuszczonych do ruchu, policjanci ujawniali poważne niesprawności w układach: hamulcowym, zawieszenia, kierowniczym i oświetlenia. Usterki te stanowiły podstawę do stwierdzenia przez diagnostę negatywnego wyniku badań technicznych. O tym, że po drogach porusza się znaczna liczba pojazdów niesprawnych technicznie, stanowiących potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa, świadczą wyniki przeprowadzonej przez NIK analizy przyczyn zatrzymania dowodów rejestracyjnych przez organy kontroli ruchu drogowego. Wynikało z niej, że organy te kwestionowały przede wszystkim sprawność układów: kierowniczego, hamulcowego i wydechowego, a także zawieszenia pojazdu i oświetlenia. [str. 36–37, 39–40]

2.2 Uwagi końcowe i wnioski

Badania techniczne pojazdów są jednym z zasadniczych elementów systemu dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego. Uregulowania prawno-organizacyjne, stanowiące podstawę systemu badań technicznych, obowiązują od początku 1999 r. Wdrożona wówczas zmiana tego systemu polegała na przeniesieniu odpowiedzialności za jego funkcjonowanie z organów administracji rządowej (województw) na organy samorządu terytorialnego (starostów – aktualnie 380).

W 2004 r. przepisami ustawy o SDG urynkowano działalność gospodarczą w zakresie wykonywania badań technicznych pojazdów, co przyczyniło się do powstania konkurencji pomiędzy przedsiębiorcami prowadzącymi SKP. Zmiany wprowadzone w 2014 r. w ustawie Prawo o ruchu drogowym przepisami ustawy z 2014 r. o ułatwieniu dostępu do zawodów dodatkowo istotnie złagodziły warunki dostępu do zawodu diagnosty. Zmienione przepisy ułatwiły dostęp do zawodu diagnosty – pomimo negatywnej w 2009 r. oceny NIK systemu badań technicznych i zatrudnionych w SKP diagnostów⁶. Zwrócić należy przy tym uwagę, że w 2002 r. zniesiono obowiązek poddawania się przez diagnostów okresowemu szkoleniu.

Najwyższa Izba Kontroli wielokrotnie sygnalizowała o słabości systemu badań technicznych pojazdów. Kompleksowo oceniła jego funkcjonowanie już w 2009 r. NIK wykazała wówczas występowanie wielu nieprawidłowości w obszarze badań technicznych pojazdów i wskazała, że zła sytuacja w zakresie kontrolowanej działalności wymaga przede wszystkim szeregu zmian organizacyjnych i uregulowań prawnych. O złym funkcjonowaniu dopuszczania pojazdów do ruchu Izba sygnalizowała również w opracowaniach zbiorczych wyników kontroli dotyczących: przewozów autobusowych (w 2011 r.), przewozu towarów niebezpiecznych (w 2012 r.), bezpieczeństwa ruchu drogowego (w 2014 r.)⁷.

Starostowie nie zapewnili, pomimo upływu już ponad 17 lat od wdrożenia systemu badań technicznych pojazdów, odpowiedniego przygotowania starostw do rzetelnej realizacji zadań nadzorczych, związanych z dopuszczaniem pojazdów do ruchu. Bieżąca kontrola wykazała, że działania starostów w zakresie realizacji tych zadań, w szczególności nadzoru nad prawidłowym przeprowadzaniem przez diagnostów badań technicznych pojazdów, były nierzetelne i nieskuteczne.

Wyniki kontroli NIK znajdują potwierdzenie w skali ujawnianych corocznie przez organy kontroli ruchu drogowego przypadków pojazdów niespełniających wymagań w zakresie prawidłowego stanu technicznego. W 2015 r. funkcjonariusze policji w wyniku przeprowadzanych kontroli na drodze, obejmujących tylko nieznaczny odsetek pojazdów uczestniczących każdego dnia w ruchu drogowym, zatrzymali aż 425,2 tys. dowodów rejestracyjnych pojazdów, które zagrażały bezpieczeństwu ruchu drogowego, porządkowi na drodze i środowisku naturalnemu. Prawie 152 tys. spośród tych pojazdów nie posiadało ważnych badań technicznych⁸.

Izba podkreśla, że na posiedzeniu w dniu 24 lutego 2006 r. – po prezentacji przez NIK Informacji o wynikach kontroli funkcjonowania transportu drogowego i kolejowego w latach 1990–2004, Sejm RP przyjął uchwałę w sprawie funkcjonowania transportu lądowego w Polsce. W punkcie 6 tej uchwały Sejm RP zwrócił uwagę, że priorytetowym obowiązkiem Rządu RP oraz instytucji państwowych i samorządowych, odpowiedzialnych za funkcjonowanie transportu, jest podjęcie niezbędnych działań prawnych, organizacyjnych i regulacyjnych, które w możliwie krótkim czasie skutkować będą poprawą bezpieczeństwa komunikacyjnego.

⁶ Informacja o nadzorze starostów nad SKP z 2009 r.

⁷ Informacja o wynikach kontroli wykonywania zadań przez samorządy terytorialne w zakresie organizowania przewozów autobusowych, nr ewid. 57/2011/P/10/062/KKT, maj 2011; Informacja o wynikach kontroli wykonywania zadań przez administrację publiczną w zakresie bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych, nr ewid. 178/2011/P/11/061/KIN, styczeń 2012; Informacja o wynikach kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego, nr ewid. 148/2014/KPB, lipiec 2014.

⁸ Dane uzyskane w trybie art. 29 ustawy o NIK.

Po upływie ponad dziewięciu lat okazało się, że podejmowane w tym zakresie działania są nadal niewystarczające, o czym świadczy utrzymujący się wysoki poziom zagrożenia wypadkami drogowymi⁹.

Ponadto na przełomie 2009/2010 r. podczas posiedzeń Komisji Kontroli Państwowej Sejmu RP omawiano kwestie dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym zagadnienia znajdujące odzwierciedlenie m.in. we wnioskach *de lege ferenda* NIK w sprawie usprawnienia systemu nadzoru nad SKP, sformułowanych w powołanej Informacji z 2009 r. o wynikach kontroli sprawowania nadzoru przez starostów nad stacjami diagnostycznymi dopuszczającymi pojazdy samochodowe do ruchu drogowego. Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury na posiedzeniu tej Komisji w dniu 2 grudnia 2009 r. poinformował o tym, że wszystkie wnioski zaproponowane w ww. Informacji mają swoje odzwierciedlenie w wypracowanych zapisach projektu nowej ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego. Pomimo upływu blisko ośmiu lat większość deklaracji w tym zakresie nie została zrealizowana, podejmowane działania nie są wystarczające, a Polska nadal znajduje się wśród państw, w których mieszkańcy narażeni są na najwyższe ryzyko odniesienia ciężkich obrażeń lub śmierci w wyniku wypadku drogowego, zajmując wśród państw UE niechlubne szóste miejsce pod względem liczby ofiar śmiertelnych (7,6 zabitych na 100 tys. mieszkańców).

NIK zauważa, że uprawnienia diagnosty wydawane są dożywotnio, a po ich uzyskaniu nie ciąży na diagnostach obowiązek podwyższania kwalifikacji, poprzez poddawanie się obowiązkowi okresowego szkolenia, uwzględniającego postęp techniczny w dziedzinie motoryzacji i zmian w przepisach. Brak jest również centralnej ewidencji diagnostów, zawierającej podstawowe dane w zakresie uprawnień i miejsca pracy. Stwarza to możliwość wykonywania zawodu przez osoby, wobec których sądy orzekły zakaz wykonywania zawodu diagnosty bądź wydano decyzję o cofnięciu uprawnień diagnosty.

Najwyższa Izba Kontroli podkreśla, że do wprowadzenia zmian obowiązującego w Polsce systemu badań technicznych pojazdów – dla zapewnienia wysokiej jakości tych badań, zobowiązują przepisy Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE¹⁰. Powołana dyrektywa ustanawia dla państw członkowskich minimalne wymagania dotyczące systemu okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowanych na drogach publicznych.

Zgodnie z regulacjami unijnymi, zawartymi w pkt 34 preambuły ww. dyrektywy „(...) *diagności powinni działać niezależnie, a na ich ocenę nie powinny mieć wpływu konflikty interesów, w tym konflikty interesów o charakterze ekonomicznym czy personalnym. Wynagrodzenie diagnostów nie powinno być zatem bezpośrednio związane z wynikami badań zdatności do ruchu drogowego. (...)*”.

⁹ Według rocznych Raportów o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działaniach podejmowanych w tym zakresie przygotowywanych przez KRBRD.

¹⁰ Przepisy Dyrektywy zobowiązują państwa członkowskie do przyjęcia i opublikowania do dnia 20 maja 2017 r. przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych, niezbędnych do wykonania dyrektywy. Przepisy te mają być stosowane w państwach członkowskich od dnia 20 maja 2018 r. Wdrożenie powołanej dyrektywy ma nastąpić poprzez wprowadzenie ustawy o zmianie ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, której projekt został sporządzony w dniu 30 września 2016 r. i skierowany do konsultacji społecznych z 46 podmiotami, w tym m.in. z Transportowym Dozorem Technicznym, Głównym Inspektoratem Transportu Drogowego, Polską Izbą Stacji Kontroli Pojazdów oraz Ogólnopolskim Stowarzyszeniem Diagnostów Samochodowych. Ministerstwem wiodącym w zakresie wprowadzenia projektowanych regulacji jest Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa.

Ponadto stosownie do uregulowań art. 13 ust. 4 powołanej dyrektywy, *diagności „prowadząc badania zdatności do ruchu drogowego, muszą być wolni od jakichkolwiek konfliktów interesów, aby zapewnić państwu członkowskiemu lub właściwemu organowi utrzymanie wysokiego poziomu bezstronności i obiektywności”*. Projektowane regulacje dotyczące zmiany systemu badań technicznych pojazdów, wynikające z obowiązku wdrożenia wspomnianej dyrektywy, określone w projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw z dnia 30 września 2016 r., nie przewidują zmian w zasadach zatrudnienia diagnostów¹¹.

W ocenie NIK, ze względu na wagę i znaczenie ujawnionych nieprawidłowości, jak również skalę uchybień dotyczących stanu technicznego pojazdów, stwierdzanych corocznie przez organy kontroli ruchu drogowego, konieczne jest wprowadzenie zmian obowiązujących uregulowań prawnych, stanowiących podstawę funkcjonowania systemu badań technicznych pojazdów.

Dla zapewnienia realizacji wskazanego celu, Najwyższa Izba Kontroli wnosi:

A. Do Ministra Infrastruktury i Budownictwa o spowodowanie opracowania i wdrożenia:

- 1. regulacji prawnej określającej obowiązek przedkładania przez przedsiębiorcę ubiegającego się o uprawnienie do prowadzenia stacji kontroli pojazdów, dokumentów poświadczających niekaralność zatrudnianych diagnostów za przestępstwa przeciwko dokumentom. Wnioskowana regulacja powinna również uniemożliwiać zatrudnienie karanych za ww. przestępstwa diagnostów po rozpoczęciu działalności SKP, poprzez nałożenie na przedsiębiorcę obowiązku przedłożenia ww. dokumentów w każdym przypadku zatrudnienia nowego diagnosty.**

Uzasadnienie: W obecnym stanie prawnym jednym z warunków prowadzenia SKP jest niekaralność przedsiębiorcy prawomocnym wyrokiem za przestępstwo popełnione w celu uzyskania korzyści majątkowej lub przestępstwo przeciw dokumentom (art. 83 ust. 3 pkt 3 Prawa o rd). Przepisy stanowią również, że warunkiem prowadzenia powyższej działalności jest zatrudnianie uprawnionych diagnostów. Obowiązujące przepisy nie nakładają jednak na przedsiębiorcę ubiegającego się o wpis do rejestru działalności regulowanej przedsiębiorców prowadzących SKP obowiązku przedłożenia dokumentu o niekaralności zatrudnianych przez niego diagnostów za ww. przestępstwa. Ustalenia kontroli wskazują, że w SKP zatrudniani byli diagności karani za popełnienie takich przestępstw. Polegały one na poświadczeniu w stosownych dokumentach wyniku badania niezgodnego ze stanem faktycznym lub przepisami. Dotyczyło to wpisów w takich dokumentach, jak: dowód rejestracyjny, zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym, dokument identyfikacyjny pojazdu oraz rejestr badań technicznych pojazdów. Podkreślenia wymaga, że o wprowadzenie takiej regulacji Izba wnioskowała już w 2009 r. – por. Informacja o nadzorze starostw nad SKP z 2009 r.;

- 2. przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym, określających obowiązek przeprowadzania przez starostów okresowych analiz dotyczących zatrzymanych i przesłanych im dowodów rejestracyjnych.**

Uzasadnienie: Ustalenia kontroli, skala i powtarzalność stwierdzonych nieprawidłowości i uwag w wystąpieniach pokontrolnych uzasadniają wprowadzenie obowiązku przeprowadzania przez starostów stosownych analiz. W ocenie NIK może to istotnie ułatwić organom nadzoru nad SKP planowanie kontroli, w tym typowanie stacji nierzetelnych, w których sposób przeprowadzania badań technicznych przez diagnostów powinien być poddany szczególnej ocenie;

¹¹ Blisko połowa liczby diagnostów (48%) objętej badaniami ankietowymi przez Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych wskazała uzależnienie od przedsiębiorcy za podstawowe utrudnienie w wykonywaniu zawodu diagnosty.

- 3. zmiany przepisu art. 132 ust. 1 pkt 1 lit. a) Prawa o ruchu drogowym, określającego obowiązek zatrzymania przez policję dowodu rejestracyjnego ze względu na zagrożenie przez pojazd bezpieczeństwu, poprzez dodanie przypadków, które odnoszą się do złego stanu technicznego pojazdów, stwierdzonego podczas rutynowej kontroli drogowej przez organy kontroli ruchu drogowego, w sytuacji w której pojazd nie uczestniczył w zdarzeniu drogowym (w kolizji lub wypadku).**

Uzasadnienie: Ustalenia kontroli wskazują na konieczność wprowadzenia wnioskowanego rozszerzenia. Uzupełnienie wskazanego przepisu ustawy pozwoli na wyodrębnienie, do celów analitycznych i prewencyjnych w zakresie nadzoru nad stacjami diagnostycznymi i diagnostami, przypadków zatrzymania dowodów rejestracyjnych pojazdów o złym stanie technicznym i powiązania tych przypadków z określonymi SKP i diagnostami, zwłaszcza w sytuacji, gdy pojazd został poddany badaniom technicznym w relatywnie krótkim okresie czasu przed zatrzymaniem dowodu rejestracyjnego;

- 4. przepisów określających szczegółowy zakres, warunki i tryb przeprowadzania kontroli w SKP, dokumentowania przebiegu kontroli oraz ich wyników, a także postępowania pokontrolnego.**

Uzasadnienie: Przepisy Prawa o rd oraz ustawy o SDG nie regulują kompleksowo i wyczerpująco trybu i sposobu przeprowadzania kontroli, sposobu dokumentowania przebiegu tych kontroli i ich wyników, a także działań pokontrolnych. Na konieczność uregulowania tego zagadnienia wskazują ustalenia kontroli NIK. Wykazano, że postępowania w tym zakresie, były prowadzone w sposób niejednolity, z pominięciem wielu zagadnień, bez zebrania dostatecznego materiału dowodowego, co w ocenie NIK uniemożliwiało starostom ocenę rzetelności realizacji zadań nadzorczych przez upoważnionych przez nich kontrolerów.

Należy podkreślić, że w projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, zostały zawarte regulacje dotyczące przeprowadzania kontroli SKP. W ocenie NIK, regulacje te powinny zostać jednak uzupełnione w zakresie dotyczącym dokumentowania przebiegu kontroli, w celu jednoznacznego i ujednoliconego określenia wymagań w tym zakresie;

- 5. w celu wyeliminowania sytuacji polegającej na użytkowaniu pojazdów bez ważnych badań technicznych zasadnym wydaje się rozważenie możliwości rozszerzenia i/lub zaostreżenia katalogu sankcji wobec właścicieli ww. pojazdów.**

Uzasadnienie: Aktualnie obowiązujące przepisy nie przewidują kar finansowych za brak aktualnych badań technicznych pojazdu, a także za użytkowanie pojazdu po przekroczeniu terminu określonego w wydanym przez organy kontroli ruchu drogowego pokwitowaniu. W obowiązującym taryfikatorze mandatów za poszczególne wykroczenia drogowe jedynie wykroczenie polegające na kierowaniu pojazdem bez dowodu rejestracyjnego (przez osobę nieposiadającą przy sobie wymaganych dokumentów pojazdu) jest zagrożone mandatem w wysokości 50 zł, przy czym nie przewidziano z tego tytułu punktów karnych. Przepisy (art. 95 kodeksu wykroczeń) przewidują jedynie penalizację czynu polegającego na prowadzeniu na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu pojazdu przez osobę, nie mającą przy sobie wymaganych dokumentów (jest to kara grzywny do 250 zł). Kontrola wykazała przypadki nawet wielokrotnego zatrzymywania pojazdu na drodze, którego dowód rejestracyjny został wcześniej zatrzymany, a także użytkowania pojazdów bez ważnych badań technicznych, m.in. od 3 do nawet 25 lat.

Podkreślenia wymaga, że do częstych zjawisk należy uczestnictwo takich pojazdów w zdarzeniach drogowych. M.in. w jednym z kontrolowanych urzędów ustalono, że ok. 10% pojazdów uczestniczących w zdarzeniach drogowych nie posiadało ważnych badań technicznych. Na znaczny odsetek przypadków zatrzymania dowodu rejestracyjnego z tytułu braku badań technicznych w ogólnej liczbie zatrzymanych dowodów wskazują dane Policji, wg których dowody takie stanowią około 25% tej liczby;

- 6. rozważenie możliwości wprowadzenia rozwiązania prawnego stanowiącego podstawę utworzenia i funkcjonowania organu nadzorującego i koordynującego działania starostów z zakresu nadawania uprawnień diagnosty, udzielania przedsiębiorcom uprawnień do prowadzenia stacji kontroli pojazdów oraz nadzoru nad tymi stacjami.** Organ ten byłby odpowiedzialny za sprawowanie nadzoru nad systemem badań technicznych.

Uzasadnienie: Aktualnie zadania z zakresu wydawania uprawnień diagnostom, wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz nadzoru nad wykonywaniem w stacjach kontroli pojazdów badań technicznych sprawuje 380 starostów, przy czym funkcjonujące rozwiązania prawne nie przewidują mechanizmu nadzoru nad prawidłowością realizacji tych zadań, w tym brak jest organu koordynującego działania starostów.

Wyniki niniejszej kontroli, jak i kontroli przeprowadzonych przez NIK w latach 2009–2014 wskazują, że działania realizowane przez starostów w ramach nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów oraz działalnością SKP były nierzetelne i nie zapewniały wymaganego poziomu jakości przeprowadzanych okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Podkreślić należy, że obowiązująca w Polsce organizacja nadzoru nad badaniami różni się od systemów obowiązujących w Unii Europejskiej.

- B.** Niezależnie od proponowanych wyżej regulacji prawnych, NIK wnosi do **Ministra Infrastruktury i Budownictwa** o podjęcie działań mających na celu:

- 7. rozważenie (w porozumieniu z Ministrem Rozwoju i Finansów) możliwości doposażenia wojewódzkich inspekcji transportu drogowego w Mobilne Stacje Kontroli Pojazdów, co pozwoli na przeprowadzanie szczegółowych kontroli pojazdów na drodze i skuteczne eliminowanie z ruchu pojazdów zagrażających bezpieczeństwu jego uczestników oraz środowisku naturalnemu, w tym dopuszczonych wcześniej do ruchu przez diagnostów w wyniku nieprawidłowo przeprowadzanych badań.**

Uzasadnienie: Jak wykazała kontrola, diagnosty wykonują badania techniczne pojazdów nierzetelnie, w sposób i w zakresie niezgodnym z obowiązującymi przepisami, po czym dopuszczają te pojazdy do ruchu. Badania techniczne wykonywane są w stacjach diagnostycznych przy użyciu przyrządów kontrolno-pomiarowych niesprawnych lub bez legalizacji, co nie pozwala na rzetelną ocenę stanu technicznego pojazdów. W rezultacie w ruchu drogowym uczestniczą pojazdy nie zawsze sprawne technicznie. Kontrole tych pojazdów, przeprowadzane na drodze przez organy kontroli ruchu drogowego, wykonywane są praktycznie na podstawie wizualnego ich oglądu, pozwalającego jedynie na wykrycie widocznych z zewnątrz usterek, w oparciu o wiedzę kontrolującego i według jego uznania. W ten sposób stwierdzane są usterki w ok. 7% pojazdów zagrażających bezpieczeństwu¹². Kontrole te nie pozwalają natomiast, ze względu na brak odpowiedniego wyposażenia technicznego, na ujawnienie usterek najistotniejszych z punktu zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, tj. przede wszystkim w układach: kierowniczym, hamulcowym i zawieszenia pojazdu. W ocenie Izby, organy kontroli

¹² Na podstawie zbiorczej informacji dotyczącej wyników przeprowadzonych w Polsce kontroli stanu technicznego pojazdów, przekazanej Komisji Europejskiej przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

drogowej (Policja i ITD) są słabo wyposażone w urządzenia techniczne, przy użyciu których możliwa jest skuteczna eliminacja pojazdów niesprawnych, zagrażających bezpieczeństwu oraz ochronie środowiska. Jak wynika z ustaleń kontroli, użycie mobilnych stacji kontroli pojazdów (MSKP) pozwala na eliminację z ruchu drogowego nawet do 80% niesprawnych pojazdów¹³. Jednak MSKP są na wyposażeniu jedynie Inspektoratów we Wrocławiu i Bydgoszczy, przy czym stacja kontroli z województwa kujawsko-pomorskiego nie posiada na stałe urządzeń, pozwalających na przeprowadzenie analizy emisji spalin. Policja posiada natomiast tylko 31 pojazdów techniki drogowej i ekologii, wyposażonych w analizatory spalin i dymomierze. Użycie tych pojazdów zwiększa skuteczność kontroli emisji spalin, o czym świadczy ujawnienie przez Policję niesprawności w ponad co czwartym skontrolowanym w tym zakresie pojeździe. Zdaniem NIK, administracja rządowa powinna zwrócić szczególną uwagę na właściwe wyposażenie wymienionych organów kontrolnych. W konsekwencji powinna zapewnić odpowiednie środki na sfinansowanie zakupu tego rodzaju sprzętu. Środki na ten cel, w ocenie NIK, są nieporównywalnie niższe w odniesieniu do kosztów, jakie ponosi Państwo i społeczeństwo w rezultacie zdarzeń drogowych, w tym z udziałem niesprawnych pojazdów.

Ponadto:

8. zapewnienie (w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji) organom właściwym w sprawach nadzoru nad SKP i rejestracji pojazdów, a także m.in.: organom kontroli ruchu drogowego, zarządzania ruchem drogowym oraz zarządzania drogami, uzyskiwania wiarygodnych danych i informacji o faktycznych przyczynach zdarzeń drogowych¹⁴. Rzetelne dane w tym zakresie powinny służyć wymienionym organom do podejmowania stosownych działań profilaktycznych i prewencyjnych.

Uzasadnienie: Według rocznego raportu o stanie bezpieczeństwa w ruchu drogowym w 2015 r. tylko kilkadziesiąt (tj. ok. 0,12%) z 33 tys. wypadków¹⁵ spowodowanych było niesprawnością techniczną pojazdu¹⁶. Nie podano przyczyn zaistnienia 362 tys. kolizji drogowych¹⁷, w tym wpływu na zdarzenie stanu technicznego pojazdu. Dane dotyczące liczby kolizji nie są przy tym kompletne, ponieważ obejmują jedynie kolizje zgłoszone Policji. Podkreślenia wymaga, że publikowane dane dotyczące wpływu niesprawności pojazdu na zdarzenie drogowe znacząco odbiegają od informacji w tym zakresie, podawanych przez inne kraje UE¹⁸. Ponadto wyniki przeprowadzonej przez NIK kontroli wskazują, że udział stanu technicznego pojazdów w strukturze wybranych przyczyn wypadków drogowych stanowi aż 10%¹⁹. Przyczyną niedoszacowania, w publikowanych w Polsce statystykach, złego stanu technicznego pojazdów biorących udział w wypadkach drogowych jest metodologia raportowania. Rzadko jako główną przyczynę wypadku uznaje się nieprawidłowy stan techniczny pojazdu. W sporządzanej przez funkcjonariuszy Policji Karcie zdarzenia drogowego niesprawność m.in. w układzie hamulcowym,

¹³ Szczegółowo opisano w punkcie 3.1.2.2. Nadzór nad SKP w zakresie wykonywania badań technicznych pojazdów.

¹⁴ Zdarzenie drogowe: wypadek drogowy lub kolizja drogowa.

¹⁵ Wypadek drogowy: zdarzenie drogowe, w wyniku którego była osoba zabita lub ranna.

¹⁶ W 2015 r. na polskich drogach miało miejsce 395,2 tys. zdarzeń drogowych, z czego blisko 33 tys. wypadków oraz 362,3 tys. kolizji. W odniesieniu do 41 wypadków (w których zginęło lub odniosło rany ciężkie 55 osób) uznano, że ich przyczyną były usterki techniczne pojazdu, w tym przede wszystkim braki w oświetleniu (53,8%) oraz w ogumieniu (18,5%).

¹⁷ Kolizja drogowa: zdarzenie drogowe, w którym powstały wyłącznie straty materialne.

¹⁸ Np. w Niemczech stan techniczny pojazdu miał istotny wpływ na powstanie ok. 7% wypadków. Natomiast aż 26,5% zbadanych przez rzeczoznawców DEKRY samochodów osobowych biorących udział w wypadkach posiadało usterki, w tym 6,6% usterki istotne dla zaistnienia wypadku (Źródło: DEKRA Automobil GmbH).

¹⁹ Informacja o wynikach kontroli przeprowadzonej przez NIK: Działania Policji na rzecz bezpieczeństwa obywateli w ruchu drogowym, nr ewid. 5/2014/P/13/100/KPB, luty 2014. Badanie ankietowe dotyczące najczęstszych przyczyn wypadków przeprowadzono wśród 719 policjantów.

kierowniczym, ogumieniu czy oświetleniu wskazywana jest jako przyczyna zdarzenia tylko wówczas, gdy została uznana za jego bezpośrednią przyczynę²⁰. Statystyki nie uwzględniają pośredniego wpływu stanu technicznego pojazdu na wystąpienie zdarzenia. Gdy zużyte części wpływają na sprawność pojazdu i jego zachowanie na drodze, np. niesprawne amortyzatory, za przyczynę zdarzenia uznaje się efekt jaki spowodowały, wskazując w tym przypadku na niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami i zbyt późne hamowanie lub niedostosowanie prędkości do warunków ruchu. Zdaniem NIK, dla osiągnięcia celów określonych w „Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020” niezbędnym jest zapewnienie kompletnych danych w zakresie wpływu stanu technicznego pojazdu na powstawanie zdarzeń drogowych.

- C. Niezależnie od sformułowanych wyżej wniosków, Najwyższa Izba Kontroli podkreśla, że ustalenia kontroli NIK przeprowadzonych w latach 2009–2016 wskazują na zasadność i potrzebę szybkiego wdrożenia niżej wymienionych regulacji przewidzianych w projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw:

9. regulacji prawnej ustanawiającej wymóg niekaralności za przestępstwa przeciw dokumentom, jako jeden z warunków, jakie powinna spełnić osoba ubiegająca się o uprawnienia diagnosty.

Uzasadnienie: W aktualnie obowiązującym porządku prawnym wymóg niekaralności kandydata do uzyskania uprawnień diagnosty nie został określony. Jednak zawód ten, jak wykazała kontrola, jest obciążony wysokim ryzykiem popełnienia wskazanego wyżej przestępstwa. Izba zauważa, że podobne do wnioskowanych regulacje obowiązują przy wydawaniu uprawnień np. dla doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów (art. 42 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych – Dz. U. Nr 227, poz. 1367, ze zm.).

Projektowane przepisy powołanej wyżej ustawy zmieniającej uwzględniają wśród warunków, jakie musi spełnić osoba ubiegająca się o uprawnienia diagnosty, wymóg by kandydat nie był karany prawomocnym wyrokiem za przestępstwa popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub umyślne przestępstwo skarbowe, a także za przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów.

10. przepisów tworzących Centralny Rejestr Diagnostów i określających organ odpowiedzialny za jego prowadzenie i aktualizację.

Uzasadnienie: Obecne uregulowania prawne nie ustanawiają Centralnego Rejestru Diagnostów. Ustalenia kontroli wskazują na konieczność wprowadzenia przepisów określających taki rejestr, organ zobowiązany do jego prowadzenia oraz zasady funkcjonowania rejestru., w tym m.in. obowiązki organów wydających uprawnienia diagnosty oraz przedsiębiorców zatrudniających diagnostów, dotyczące przekazywania do rejestru podstawowych informacji związanych z uprawnieniami diagnostów i miejscem ich pracy, a także informacji o wydanych przez sądy zakazach wykonywania zawodu diagnosty i decyzji o cofnięciu wydanych uprawnień. Zdaniem NIK, wprowadzenie takiej regulacji powinno m.in. zapobiec możliwości wykonywania czynności diagnosty przez osoby, wobec których orzeczono w trybie administracyjnym lub karnym ograniczenia w wykonywaniu tego zawodu.

W projekcie ustawy zmieniającej zawarto przepisy stanowiące, że Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego prowadzi rejestr diagnostów oraz określono zawartość tego rejestru.

²⁰ Zarządzenie Nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 października 2015 r., załącznik Nr 2 Sposób wypełniania Karty zdarzenia drogowego, Dz. Urz. KGP poz. 85, ze zm. Nieprawność techniczna pojazdu (pole Karty nr 159) jest jedną z 44 przyczyn (okoliczności) zdarzenia wskazywanych w ww. Karcie. Pozostałe pola dotyczą m.in. zachowania kierującego pojazdem (23 pola), zachowania pieszego (8 pól).

11. przepisów określających obowiązek poddawania kontroli i kalibracji nie tylko urządzeń kontrolno-pomiarowych podlegających kontroli okresowej i legalizacji na podstawie przepisów o miarach oraz o dozorcze technicznym, lecz również pozostałych urządzeń służących do badania i oceny stanu technicznego pojazdów poddawanych badaniom technicznym w stacjach diagnostycznych.

Uzasadnienie: W stacjach kontroli pojazdów użytkowane są przyrządy i urządzenia, które ze względu na budowę oraz działanie, powinny być również obowiązkowo poddane okresowej kontroli, w celu zapewnienia w pełni wiarygodnych i powtarzalnych wyników badań technicznych pojazdów. Ustalenia kontroli wskazują, że prowadzący SKP nie wykazywali należytej staranności w zakresie dbałości o stan techniczny sprzętu kontrolno-pomiarowego, co skutkowało wykonywaniem badań z użyciem urządzeń, które nie zapewniały prawidłowej oceny stanu technicznego pojazdu.

W projekcie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów, stanowiącym jeden z projektów aktów wykonawczych do przyszłej znowelizowanej ustawy – Prawo o ruchu drogowym, zostały zawarte regulacje w zakresie stosownym do ww. wniosku dotyczące m.in. obowiązku poddawania wyposażenia SKP okresowej kontroli metrologicznej i kalibracji.

12. przepisów wprowadzających obowiązek ukończenia przez diagnostów okresowych szkoleń uzupełniających.

Uzasadnienie: Wyniki kontroli wskazują, że w praktyce nie sprawdziło się zniesienie z dniem 26 listopada 2004 r. obowiązku odbywania co 2 lata uzupełniających szkoleń dla diagnostów, tym bardziej, że wymagania wobec nich są nieprecyzyjne i nie uwzględniają postępu technicznego. Na niezapewnienie wysokiego standardu badań wpływ miało dalsze złagodzenie wymagań wobec kandydatów na diagnostów, wprowadzone w maju 2014 r. ustawą z 2014 r. o ułatwieniu dostępu do zawodów. Zmiany te wprowadzono, pomimo, że w tym samym czasie została opublikowana Dyrektywa 2014/45/UE, w której podkreślono znaczenie zapewnienia najwyższego poziomu kwalifikacji oraz kompetencji diagnostów, ich wyszkolenia i certyfikacji, a także okresowego uzupełniania wiedzy. Wymagania te nie zostały jednak uwzględnione w rozporządzeniu z 2014 r. o diagnostach, które weszło w życie w grudniu 2014 roku.

W związku z powyższym, dla zachowania wysokich standardów pracy diagnostów oraz zapewnienia uzyskania i pogłębiania przez nich wiedzy dotyczącej zagadnień związanych z budową, eksploatacją i technologią naprawy pojazdów, niezbędne jest nałożenie na diagnostów obowiązku podnoszenia kwalifikacji oraz okresowego ich sprawdzania, z uwzględnieniem postępu technicznego w dziedzinie motoryzacji i zmieniających się przepisów. Jest to istotne tym bardziej, że wytyczne unijne obligują do zapewnienia wysokiej jakości badań technicznych pojazdów.

Niniejszy wniosek znajduje częściowe odzwierciedlenie w projektowanych regulacjach ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, przewidujących wprowadzenie obowiązku uczestniczenia diagnosty co dwa lata w dwudniowych warsztatach doskonalenia zawodowego, potwierdzonego uzyskaniem zaświadczenia.

Wnioskując o uregulowanie problematyki podnoszenia kwalifikacji diagnostów, NIK wskazuje również na konieczność rozważenia, czy uprawnienia diagnosty powinny być wydawane bezterminowo. Uzyskanie kolejnych uprawnień, po upływie tego okresu, byłoby uzależnione od spełnienia warunków dotyczących szkoleń uzupełniających i egzaminów.

3.1 Nadzór starostów nad badaniami technicznymi pojazdów

3.1.1. Wywiązywanie się z obowiązku przeprowadzania kontroli w nadzorowanych stacjach kontroli pojazdów

Starostowie nie wywiązywali się należycie, w ramach sprawowanego nadzoru nad działalnością SKP, z obowiązku skontrolowania prawidłowości ich działania co najmniej raz w roku. Obowiązek wykonywania kontroli z tą częstotliwością wynikał z przepisu art. 83b ust. 2 pkt 1 Prawa o rd. Stwierdzono, że w 19 z 21 skontrolowanych starostw (90%) przeprowadzanie kolejnych – cyklicznych kontroli stacji realizowane było w okresach niezgodnych z powołanym wyżej przepisem bądź nie były one w ogóle przeprowadzane przez wiele lat. Wydłużało to istotnie okres, w którym działalność przedsiębiorców, w tym prowadzonych przez nich SKP, pozostawała poza nadzorem. Podstawową tego przyczyną było przyjmowanie przez starostów błędnej interpretacji ww. przepisu, według której przepis ten nakładał na nich obowiązek przeprowadzenia kontroli każdej z nadzorowanych stacji co najmniej raz w roku kalendarzowym, a nie w okresie nie dłuższym niż 12 miesięcy. Przyczyniało się do tego również zatrudnianie w komórkach organizacyjnych starostw, właściwych w sprawach nadzoru nad SKP, niewystarczającej liczebnie kadry pracowniczej, obciążanej równolegle wieloma innymi obowiązkami, niedostatecznie przygotowanej pod względem merytorycznym i praktycznym do sprawowania nadzoru nad stacjami, w tym do kontroli prawidłowości wykonywania przez diagnostów badań technicznych pojazdów. Do tego rodzaju kontroli wymagane są, zdaniem NIK, odpowiednie kwalifikacje pozwalające na dokonanie rzetelnej oceny, czy diagnosta przeprowadził prawidłowo i w pełnym zakresie określony rodzaj badań, wymagany dla danego rodzaju pojazdu²¹.

W latach 2014–2015 trzech starostów²² nie przeprowadziło okresowej – corocznej kontroli we wszystkich nadzorowanych stacjach. W rezultacie niektóre z nich funkcjonowały poza kontrolą przez okres powyżej jednego roku do nawet kilkunastu lat.

- **Starosta Biłgorajski** nie skontrolował w 2014 r. żadnej z 21 stacji, a w 2015 r. dwóch SKP z 23 stacji funkcjonujących na terenie starostwa. Z 21 stacji skontrolowanych w 2015 r., jedna nie była poddana wcześniej kontroli przez okres 5 lat, dwie przez okres 11 i 12 lat, a jedna nawet przez 14 lat. W 12 innych stacjach starosta nie przeprowadzał kontroli przez okres 2–3 lat.
- **Starosta Lubartowski** w 2014 r. nie objął kontrolą 9 z 12 SKP, działających na jego obszarze, a w 2015 r. nie skontrolował żadnej z 14 nadzorowanych SKP. W rezultacie, do końca lutego 2016 r. niektóre z nich pozostawały bez ustawowego nadzoru przez okres od 14 miesięcy do ponad 4 lat.
- **Starosta Łańcucki** nie przeprowadził w 2015 r. kontroli w 4 z 14 SKP działających na obszarze tego powiatu, w wyniku czego do końca lutego 2016 r. stacje te pozostawały bez nadzoru przez okres co najmniej 14 miesięcy.

W pozostałych 16 starostwach termin przeprowadzania kontroli SKP był przekraczany o okres nawet 7 miesięcy (w odniesieniu do jednej stacji działającej w **SP w Kętrzynie**). Najwięcej stacji, które skontrolowano z naruszeniem wymaganego terminu, znajdowało się na terenie **Suwałk** (9) i **Tarnobrzegu** (7), a także **Powiatu Kazimierskiego** (6).

Na szczególną uwagę zasługuje, biorąc pod uwagę ustalenia kontroli dotyczące spełniania przez przedsiębiorców warunków ustawowych do wykonywania działalności, przeprowadzanie przez starostów pierwszej kontroli w SKP w terminie znacznie przekraczającym 12 miesięcy od dnia wpisu prowadzących te stacje przedsiębiorców

²¹ Szczegółowy opis stanu przygotowania organizacyjno-kadrowego starostw do sprawowania nadzoru nad SKP zawarto w pkt 3.4 niniejszej Informacji.

²² Dotyczyło to Starostów: Łańcuckiego, Biłgorajskiego i Lubartowskiego.

do rejestru SKP, wymaganego przepisem art. 83 ust. 2 Prawa o rd²³. Izba zauważa, że uzyskanie uprawnienia do wykonywania badań technicznych następuje jedynie po złożeniu przez przedsiębiorcę oświadczenia o zapoznaniu się z warunkami wymaganymi do wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów, określone w Prawie o rd, i że warunki te spełnia²⁴. Stwierdzono, że 6 z 21 starostów nie korzystało z możliwości przeprowadzenia kontroli sprawdzającej spełnianie wszystkich warunków przez przedsiębiorcę i prowadzoną przez niego stację w krótkim okresie od dnia wpisu do rejestru. W pięciu starostwach²⁵ kontrole te były przeprowadzane po upływie roku od dnia wpisu do rejestru, a nawet 19 miesięcy od wpisu do rejestru²⁶.

- **Starosta Biłgorajski** przeprowadził pierwsze kontrole czterech SKP wpisanych do rejestru w latach 2010–2012 po upływie od 3 lat i 5 miesięcy do 4 lat i 8 miesięcy od dnia ich wpisu.

Starostowie nie korzystali z uprawnienia do przeprowadzenia kontroli funkcjonowania SKP częściej niż raz w roku, bądź – w sytuacjach określonych w ustawie o SDG – bez zawiadomienia przedsiębiorcy o zamiarze jej przeprowadzenia.

Zawiadomienia o zamiarze wszczęcia kontroli nie dokonuje się m.in. w przypadku przeciwdziałania popełnieniu przestępstwa lub wykroczenia oraz gdy jest to uzasadnione bezpośrednim zagrożeniem życia, zdrowia lub środowiska naturalnego – o czym stanowią przepisy art. 79 ust. 2, odpowiednio pkt 2 i 5 ustawy o SDG.

Stwierdzono, że 19 z 21 skontrolowanych starostów nie przeprowadzało w latach 2014–2015 takich kontroli, zwłaszcza w sytuacjach, gdy podczas kontroli okresowych, wobec braku pojazdu, nie dokonano sprawdzenia prawidłowości wykonywania przez diagnostów badań technicznych pojazdów, a także w związku z zakwestionowanym przez organy kontroli ruchu drogowego, stanem technicznym pojazdów, które zostały uprzednio dopuszczone do ruchu przez nadzorowane przez starostów SKP. Mogło to powodować dopuszczanie w SKP do ruchu pojazdów zagrażających bezpieczeństwu. Obowiązek sprawdzenia co najmniej raz w roku prawidłowości wykonywania badań technicznych wynikał z przepisu art. 83b ust. 2 pkt 1 lit b Prawa o rd.

Stwierdzono, że 9 z ww. 21 starostów nie realizowało, z analogicznej przyczyny, tego obowiązku w każdej z 3 SKP skontrolowanych w I kwartale 2016 r. Jedynie starosta wysokomazowiecki zadeklarował, po przeprowadzeniu w 2016 r. kontroli w jednej z nadzorowanych przez niego SKP z pominięciem sprawdzenia prawidłowości wykonania badań technicznych pojazdów, przeprowadzenie w tym zakresie dodatkowej kontroli uzupełniającej.

Nie podejmowane były w latach 2014–2015 dodatkowe kontrole sprawdzające w tych SKP, w których w trakcie kontroli planowych stwierdzano nieprawidłowe wykonywanie przez diagnostów badań technicznych pojazdów. Sytuacja ta miała miejsce również w toku niniejszej kontroli NIK, w trakcie przeprowadzania czynności sprawdzających w 21 z 63 SKP, działających na obszarze 12 z 21 skontrolowanych starostw²⁷. W ponad połowie z tych starostw nie zareagowano

²³ Sprawy wpisu do rejestru SKP przedstawiono szczegółowo w pkt 3.3 niniejszej Informacji. Przepis art. 83 ust. 2 Prawa o rd stanowi, że działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy o SDG i wymaga wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów.

²⁴ Według przepisu art. 83a ust. 4 pkt 2 Prawa o rd.

²⁵ Dotyczyło to SP w: Mielcu, Lubartowie, Skarżysku-Kamiennej i Kętrzynie oraz UM w Kielcach.

²⁶ W przypadku SKP nadzorowanej przez Starostę Kętrzyńskiego.

²⁷ Dotyczyło to SP w: Wysokim Mazowieckiem, Łąncucie, Mielcu, Biłgoraju, Lubartowie, Braniewie, Gołdapi, Mrągowie, Skarżysku-Kamiennej i Pińczowie oraz w UM w: Białej Podlaskiej i Zamościu.

nawet wówczas, gdy diagności dopuszczali pojazdy do ruchu drogowego pomimo nieprawidłowo wykonanych badań technicznych, zwłaszcza w zakresie sprawdzenia układów mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego lub zagrożenie dla środowiska.

- *Podczas kontroli przeprowadzonej w SKP nadzorowanej przez **Starostę Mrągowskiego** stwierdzono brak właściwej reakcji pracownika starosty wobec działań diagnosty niezgodnych z przepisami. Diagnosta, pomimo stwierdzenia niezgodności cech identyfikacyjnych pojazdu z danymi zapisanymi w dowodzie rejestracyjnym, nie dokonał stosownej adnotacji w rejestrze badań i nie zatrzymał dowodu rejestracyjnego²⁸ tylko przerwał badanie i zwrócił ten dokument kierowcy.*

Ponad połowa skontrolowanych starostów nie podejmowała również powtórnych kontroli w stacjach, w których wykonane przez diagnostów badania pojazdów wyposażonych w urządzenia podlegające dozorowi technicznemu (np. instalacje gazowe LPG, cysterny) były nieprawidłowo udokumentowane w rejestrze przeprowadzanych badań technicznych²⁹.

Braki w tym zakresie dotyczyły głównie niewpisywania do rejestru danych o dokumentach stanowiących o dopuszczeniu tych urządzeń do eksploatacji³⁰. W ocenie NIK, nie pozwalało to starostom na stwierdzenie, że dopuszczane do ruchu drogowego tego rodzaju pojazdy były sprawdzone rzetelnie i w pełnym zakresie. Brak bądź niepełne dokumentowanie przebiegu badań pojazdów wyposażonych w urządzenia podlegające dozorowi technicznemu ujawniono w 13 stacjach z 63 skontrolowanych w 2016 r. w toku kontroli NIK.

Starostowie, na potrzeby sprawowanego nadzoru nad SKP, nie przeprowadzali kompleksowych analiz prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów i dokumentowania ich przebiegu. Nie wykorzystali w tym celu możliwości pozyskiwania od przedsiębiorców informacji, zawartych w prowadzonych w SKP elektronicznych rejestrach badań³¹, podając jako przyczynę brak regulacji prawnych nakładających na nich taki obowiązek. W ocenie NIK, przesłanka ta jednak nie stanowiła przeszkody do wykorzystania tego narzędzia do realizacji czynności nadzorczych.

Starostowie nie wykazywali również, w ujęciu systemowym, zainteresowania przyczynami zatrzymywania dowodów rejestracyjnych pojazdów samochodowych i analizą tych przyczyn w odniesieniu do SKP, w których uprzednio poddano te pojazdy badaniom technicznym.

W ocenie NIK, pozbawiało to starostów kolejnego źródła informacji wspomagających sprawowanie nadzoru nad działalnością SKP. W latach 2010–2016 (I kwartał) do 21 skontrolowanych starostw wpłynęło 114,1 tys. dowodów rejestracyjnych zatrzymanych przez organy kontroli ruchu drogowego. Stwierdzono, że na 21 skontrolowanych starostw, takie analizy przeprowadzał w latach 2014–2015 i w I kw. 2016 r. jedynie **Prezydent Miasta Suwałki**. Skutkowały one wszczęciem ogółem 18 postępowań wyjaśniających z udziałem przedsiębiorców prowadzących stacje

²⁸ Obowiązek zatrzymania dowodu w takim przypadku wynika z § 5 ust. 6 rozporządzenia z 2012 r. o badaniach.

²⁹ Dotyczyło to SP w: Wysokiem Mazowieckiem, Jaśle, Biłgoraju, Braniewie, Skarżysku-Kamiennej, Kazimierzy Wielkiej i Pińczowie oraz w UM w: Białej Podlaskiej, Kielcach, Tarnobrzegu i Zamościu. Obowiązek prowadzenia przez przedsiębiorcę rejestru badań technicznych w każdej SKP wynika z przepisu § 5 ust. 1 rozporządzenia z 2012 r. o badaniach technicznych. Zakres wymaganych danych zamieszczanych w rejestrze, związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu jest określony w załączniku nr 8 do tego rozporządzenia.

³⁰ Obowiązek wpisywania takich danych określają przepisy: § 5 ust. 2 rozporządzenia z 2012 r. o badaniach technicznych, który stanowi że w rejestrze zamieszcza się dane i informacje o wykonanych badaniach technicznych pojazdów i innych czynnościach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz § 6 ust. 7 określający obowiązek umieszczenia w rejestrze, w przypadku zbiorników gazu LPG numeru protokołu i numeru decyzji organu dozoru technicznego lub numeru zbiornika i daty ważności tej decyzji.

³¹ Poza Starostą Lubartowskim.

diagnostyczne i zatrudnionych w nich diagnostów. Ich rezultatem było przeprowadzenie w 2015 r. kontroli doraźnej w SKP, w której został dopuszczony do ruchu pojazd pomimo nieprawidłowo przeprowadzonego badania technicznego. Postępowanie zakończono cofnięciem diagnoście uprawnień. W pozostałych 20 starostwach nie dokonywano systemowych analiz przyczyn zatrzymania dowodów rejestracyjnych, w powiązaniu ze stacjami kontroli pojazdów, w których uprzednio pojazdy poddawane były badaniom technicznym.

Z ustaleń kontroli wynika, że podstawową przyczyną zatrzymania przez organy kontroli ruchu drogowego był udział pojazdu w zdarzeniu drogowym (wypadku lub kolizji), uniemożliwiający dalsze użytkowanie pojazdu w ruchu drogowym. Zatrzymane z tego tytułu dokumenty stanowiły od ok. 40% do blisko 70% stanu ilościowego przekazywanych do starostw dowodów rejestracyjnych. Inną – istotną przyczyną zatrzymania dowodu rejestracyjnego było użytkowanie pojazdu na drodze bez ważnych badań technicznych. Pojazdy takie były traktowane przez organy kontroli ruchu drogowego jako niesprawne technicznie. Przeprowadzone przez kontrolerów NIK analizy przyczyn zatrzymania dowodów rejestracyjnych wykazały, że dokumenty te stanowiły w skontrolowanych jednostkach od ok. 25% do blisko 65% ogółu zatrzymanych i nieodebranych dowodów rejestracyjnych. I tak na przykład:

- *Spośród 500 przeanalizowanych przypadków zatrzymania dowodów rejestracyjnych przekazanych do **UM w Białej Podlaskiej**, brak ważnych badań technicznych był przyczyną zatrzymania 99 (20%) tego rodzaju dokumentów. Skala uczestniczących w ruchu drogowym pojazdów bez ważnych badań technicznych była jednak znacznie większa, bowiem co dziesiąty, z 337 pojazdów zarejestrowanych w tym Urzędzie, biorących udział w zdarzeniu drogowym, w wyniku którego został zatrzymany dowód rejestracyjny, również nie posiadał ważnych badań technicznych.*
- *Na konieczność przeprowadzania analiz wskazują ustalenia kontroli NIK dotyczące przyczyn zatrzymania 47 dowodów przechowywanych w **UM w Zamościu**. Stwierdzono, że w przypadku czterech autobusów ich właściciel, w dniu zatrzymania dowodu rejestracyjnego bądź w dniu następnym, będąc jednocześnie właścicielem SKP, poddał je badaniom technicznym z wynikiem pozytywnym i użytkował nadal przy przewozie osób. Autobusy te zostały jednak naprawione dopiero 6–12 dni później, bądź przedsiębiorca w ogóle nie potrafił udokumentować faktu usunięcia przyczyny zatrzymania dowodu. Jeden z tych autobusów przejechał w tym czasie łącznie 1.297 km. W przypadku innego autobusu, pojazd ten nadal użytkowano dowożąc dzieci do szkoły, pomimo że stan techniczny pojazdu został zakwestionowany przez Policję (zatrzymano dowód rejestracyjny). Autobus został dopuszczony do ruchu w dniu następnym po zatrzymaniu dowodu rejestracyjnego, jednak przedsiębiorca nie potrafił udokumentować faktu usunięcia przyczyny zatrzymania dowodu.*

Ww. analizy wskazały również, że inną istotną przyczyną zatrzymania dowodów rejestracyjnych był zły stan techniczny pojazdów, w tym zwłaszcza układu kierowniczego, hamulcowego lub wydechowego, a także zawieszenia pojazdu i oświetlenia, zagrażający bezpieczeństwu ruchu. Dowody rejestracyjne zatrzymane z tego tytułu stanowiły nawet ok. 15% (w **SP w Skarżysku-Kamiennej**) ogółu zatrzymanych dokumentów. Dowody te niejednokrotnie były zatrzymywane bezpośrednio po wyjeździe pojazdu ze stacji diagnostycznej. NIK zauważa jednak, że skala zatrzymywanych z ww. powodu dowodów rejestracyjnych może być większa ze względu na trudności w odczycie odręcznych i niejednoznacznych wpisów³², dokonywanych przez funkcjonariuszy Policji i inne organy kontroli ruchu drogowego.

Starostowie, w ramach sprawowanego nadzoru nad SKP, nie korzystali z możliwości współpracy z odpowiednimi kompetencyjnie organami Policji w sprawach związanych z zatrzymywaniem dowodów rejestracyjnych pojazdów podczas kontroli na drodze i ich ewentualnym odzyskiwaniem przez właścicieli pojazdów. Nie wykazywali również

³² W rubryce powód zatrzymania pokwitowania zatrzymania dowodu rejestracyjnego pojazdu.

zainteresowania znaczną liczbą zatrzymanych dowodów rejestracyjnych, nieodebranych przez właścicieli pojazdów i z tego tytułu zalegających długotrwale w zasobach dokumentacyjnych skontrolowanych urzędów.

W 21 skontrolowanych starostwach właściciele pojazdów nie odebrali ogółem 14,7 tys. dowodów rejestracyjnych uprzednio zatrzymanych przez organy kontroli ruchu drogowego.

- W **UM w Zamościu** zatrzymane dowody przechowywane były nawet przez okres 36–40 lat.
- W **SP w Biłgoraju** przechowywano zatrzymane dowody przez okres od 3 do nawet 16 lat.

Stwierdzono również, że starostwa nie występowały do Policji o sprawdzenie, czy pojazdy, których dowody rejestracyjne były do nich przekazywane, nie są nadal użytkowane w ruchu drogowym. Na konieczność współpracy z Policją w tym zakresie wskazują, nieliczne wprawdzie, lecz stanowiące poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, przypadki użytkowania pojazdów po zatrzymaniu dowodu rejestracyjnego.

- Stwierdzono m.in., na przykładzie 50 dowodów rejestracyjnych zatrzymanych przez funkcjonariuszy Policji z Zamościa, że dziewięć pojazdów (18%) uczestniczyło w ruchu drogowym pomimo zatrzymanego dowodu rejestracyjnego. Wykazali to funkcjonariusze Policji podczas kontroli drogowych (jeden pojazd nawet trzykrotnie, jeden dwukrotnie, a pozostałe siedem jednokrotnie).

Starostowie inicjując przeprowadzenie kontroli okresowych SKP wymaganych przepisem art. 83b ust. 2 pkt 1 Prawa o rd, nie dbali o prawidłowe zawiadomianie przedsiębiorców o zamiarze ich przeprowadzenia. Pięciu starostów³³ określało w tych zawiadomieniach terminy rozpoczęcia kontroli, czego nie przewidywały przepisy art. 79 ust. 6 ustawy o SDG. Ustalono, że we wszystkich SKP powiadomionych w ten sposób, nie było możliwe przeprowadzenie sprawdzenia prawidłowości wykonania przez diagnostów badań technicznych pojazdów, z uwagi na brak pojazdów.

Starostowie nie zapewнили rzetelnego dokumentowania przebiegu przeprowadzanych kontroli okresowych. Stwierdzono, że w latach 2014–2015 w 18 skontrolowanych starostwach^{34, 35}, przebieg czynności kontrolnych dokumentowany był powierzchownie. Protokoły nie zawierały przede wszystkim pełnego, rzetelnego opisu kolejnych czynności przeprowadzanych u przedsiębiorcy, a także ustalonego zwięźle lecz wystarczająco stanu faktycznego, udokumentowanego dodatkowo stosownymi załącznikami. Z zapisów w nich zawartych, sformułowanych przeważnie lakonicznie, nie wynikało, czy i jakie działania kontrolne były podejmowane oraz według jakich kryteriów dobierano próby do kontroli. Protokoły nie zawierały również szczegółowego opisu ustalonych nieprawidłowości. Z treści tych protokołów nie wynikało, że stacje zostały skontrolowane w pełnym zakresie, w tym, czy sprawdzono m.in. takie zagadnienia, jak:

- określone w art. 83 ust. 3 Prawa o rd dotyczące spełniania przez przedsiębiorcę podstawowych wymogów, określonych warunkujących możliwość prowadzenia SKP, w tym: niekaralność członków władz przedsiębiorcy (pkt 3) i niepozostawanie w stanie upadłości bądź likwidacji (pkt 2), posiadanie wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz innego wyposażenia niezbędnego do wykonywania badań technicznych pojazdów, wykazanego w poświadczeniu TDT (pkt 4 i 5),
- określone w rozporządzeniu z 2006 r. o wymaganiach wobec SKP, dotyczące:

³³ Dotyczyło to SP w: Łąncucie, Lubartowie, Braniewie i Mielcu oraz w UM w Kielcach.

³⁴ Dotyczyło to SP w: Grajewie, Mońkach, Mielcu, Jaśle, Łąncucie, Kętrzynie, Gołdapi Wysokiem Mazowieckiem, Biłgoraju, Lubartowie, Janowie Lubelskim, Kazimierzy Wielkiej, Skarżysku-Kamiennej, Pińczowie, Braniewie i Kętrzynie oraz w UM w Zamościu i w Białej Podlaskiej.

³⁵ W pozostałych starostwach, tj. w UM w: Tarnobrzegu, Suwałkach i Kielcach stwierdzono drobne usterki, które na tle ustaleń w innych skontrolowanych jednostkach NIK uznała za mało istotne.

- spełniania przez SKP wymogu umieszczenia w widocznym miejscu: wykazu diagnostów, wykazu czynności kontrolnych oraz metod i kryteriów oceny stanu technicznego pojazdu, tabeli opłat, zaświadczenia o wpisie do rejestru SKP (§ 16 ww. rozporządzenia);
- prowadzenia kart kontroli eksploatacyjnej wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz innego wyposażenia stacji, wykorzystywanego do wykonywania badań technicznych pojazdów (§ 14 ust. 10 i 11 ww. rozporządzenia);
- posiadania aktualnych protokołów badań urządzeń podlegających okresowemu badaniu przeprowadzanemu przez właściwy organ dozoru technicznego (§ 14 ust. 11);
- dysponowania przez stacje: instrukcjami (w języku polskim) obsługi urządzeń i przyrządów, stanowiących wyposażenie stacji; informacjami dot. kryteriów oceny badanych pojazdów; obowiązującymi przepisami prawnymi, określającymi wymagania dotyczące warunków technicznych i badań technicznych pojazdów zgodnie z zakresem przeprowadzanych przez daną stację badań; kopią decyzji w sprawie pozwolenia na użytkowanie obiektu budowlanego (§ 8 ust. 1 ww. rozporządzenia);
- wyposażenia technologicznego stanowisk kontrolnych SKP w zakresie: oświetlenia, instalacji sprężonego powietrza, odprowadzenia ścieków, wentylacji, indywidualnych wyciągów spalin, ogrzewania i czujników alarmowych gazu, wymagane przepisem § 15 rozporządzenia z 2006 r. o wymaganiach wobec SKP;
- zabezpieczenia pieczętek stacji oraz imiennych i identyfikacyjnych diagnostów przed dostępem osób nieuprawnionych (§ 8 ust. 2 ww. rozporządzenia);
- spełniania przez diagnostów wymogu posiadania w widocznym miejscu identyfikatorów (§ 7) oraz czy badania wykonują faktycznie zatrudnieni w SKP diagnosty.

Nierzetelne dokumentowanie przebiegu postępowania kontrolnego sprawiało, że wyniki tych kontroli były tylko w ograniczonym stopniu przydatne starostom do sprawowania nadzoru.

3.1.2. Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów

3.1.2.1. Nadzór nad stacjami w zakresie spełniania warunków lokalowych i wyposażenia

Osiemnastu z dwudziestu jeden skontrolowanych starostów³⁶ nienależycie nadzorowało spełnianie przez przedsiębiorców i prowadzone przez nich stacje wszystkich ustawowych warunków do przeprowadzania badań technicznych.

Niedostatecznie było przede wszystkim monitorowane przez 11 starostów³⁷ posiadanie przez przedsiębiorców ważnego poświadczenia, wydawanego przez TDT, stanowiącego o spełnianiu przez stacje wszystkich warunków lokalowych i wyposażenia, niezbędnych do prawidłowego przeprowadzania określonego rodzaju badań technicznych pojazdów. Posiadanie takiego poświadczenia wymagane jest przepisem art. 83 ust. 3 pkt 5 Prawa o rd³⁸.

³⁶ Dotyczyło to SP w: Braniewie, Grajewie, Kętrzynie, Lubartowie, Łąncucie, Mońkach, Mielcu, Jaśle, Biłgoraju, Janowie Lubelskim, Kazimierzy Wielkiej, Mrągowie, Skarżysku Kamiennej, Wysokiem Mazowieckiem oraz w UM w: Kielcach, Suwałkach, Zamościu i Białej Podlaskiej.

³⁷ Dotyczyło to SP w: Grajewie, Kętrzynie, Mońkach, Jaśle, Biłgoraju, Janowie Lubelskim, Kazimierzy Wielkiej i Mrągowie oraz w UM w: Suwałkach, Zamościu i Białej Podlaskiej.

³⁸ Przepis art. 83 ust. 3 pkt 5 Prawa o rd stanowi, że SKP może prowadzić przedsiębiorca, który posiada poświadczenie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednio do zakresu prowadzonych badań wpisanego do rejestru SKP. Przepis art. 83 ust. 3 pkt 4 Prawa o rd stanowi, że SKP może prowadzić przedsiębiorca, który posiada wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz warunki lokalowe gwarantujące wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów zgodnie ze szczegółowymi warunkami przeprowadzania tych badań.

Przedsiębiorcy nadzorowani przez 11 skontrolowanych starostów prowadzili ogółem 18 stacji diagnostycznych, bez spełnienia wymogu posiadania poświadczenia TDT bądź prowadzili działalność w zakresie przekraczającym nadane im uprawnienia. W stacjach tych wykonano ogółem 9.870 badań technicznych pojazdów. Przeprowadzanie badań technicznych w tych SKP nie dawało gwarancji ich wykonania w pełnej zgodności z obowiązującymi przepisami³⁹, a w rezultacie dopuszczenia do ruchu drogowego pojazdów niezagrażających bezpieczeństwu.

- W jednej z nadzorowanych przez **Starostę Biłgorajskiego** SKP w dniach 11.11.2015 r. – 14.12.2015 r. przeprowadzono 131 badań technicznych bez ważnego poświadczenia TDT (tj. przez 34 dni). W kolejnej stacji, w dniach 15.07.2015 r. – 1.09.2015 r. (tj. przez aż 49 dni), przeprowadzono bez ważnego poświadczenia 204 badania techniczne. Jednak na szczególną uwagę zasługuje funkcjonowanie przez okres od dnia 28.09.2011 r. do końca 2015 r. stacji prowadzonej przez przedsiębiorcę, który po jej nabyciu nie wystąpił do dyrektora TDT o wydanie wymaganej decyzji poświadczającej spełnianie stosownych wymagań do prowadzenia SKP. W tym czasie, w wyniku nienależytego nadzoru starosty, w stacji tej wykonano 9.148 badań.
- W **SP w Janowie Lubelskim** w jednej z nadzorowanych stacji w okresie od dn. 28.08.2014 r. do dn. 9.09.2014 r. (tj. przez 13 dni) również bez ważnego poświadczenia przeprowadzono 152 badania techniczne. W **SP w Mrągowie** w 2015 r. dwie stacje działały bez ważnych poświadczeń przez okres odpowiednio 11 i 4 dni. W stacjach tych w tym czasie przeprowadzono nielegalnie 36 badań technicznych pojazdów.
- W **SP w Kętrzynie** w dwóch stacjach podstawowych w ciągu 14 dni funkcjonowania bez ważnych poświadczeń nielegalnie przeprowadzono łącznie 55 badań technicznych. Poświadczenia wydane tym stacjom nie uprawniały do wykonywania tego rodzaju badań⁴⁰. Pomimo, że z dniem 31.12.2015 r. kończyła się możliwość przeprowadzania przez podstawowe SKP badań technicznych w zakresie rozszerzonym, zastrzeżone wyłącznie dla stacji okręgowych, w tym m.in. pojazdów, w których dokonano zmian konstrukcyjnych, w stacjach tych nadal po tym dniu przeprowadzono te badania. Dwie podstawowe stacje w **Zamościu**, wykonujące badania techniczne w rozszerzonym zakresie, nie uzyskały przed końcem 2015 r. stosownych poświadczeń, właściwych dla podstawowej lub okręgowej SKP. Jedna z tych stacji po tym terminie wykonała do dn. 7.01.2016 r. 15 badań technicznych. W drugiej SKP w okresie braku poświadczenia (od dnia 15.12.2015 r. do 6.01.2016 r.) wykonano nielegalnie 124 badania.

Podstawową przyczyną wykonywania badań w SKP bez ważnego poświadczenia było przede wszystkim niewypracowanie w starostwach skutecznych mechanizmów monitorujących, uniemożliwiających wykonywanie badań w SKP po upływie terminu ważności tych poświadczeń bądź wykonywanie ich w zakresie przekraczającym uprawnienia w nich określone. Dopiero w związku z ustaleniami niniejszej kontroli NIK, starostowie zapowiedzieli podjęcie działań sprawdzających, porządkujących i dyscyplinujących, włącznie z wydawaniem decyzji zakazujących przedsiębiorcom działalności w zakresie prowadzenia SKP.

NIK zauważa, że w okresie objętym kontrolą ww. 11 starostów nie wydało zakazu prowadzenia działalności gospodarczej i nie wykreśliło przedsiębiorcy z rejestru SKP w sytuacji prowadzenia przez nich działalności bez ważnego poświadczenia bądź z przekroczeniem posiadanych uprawnień⁴¹, pomimo istnienia takiego obowiązku określonego art. 83b ust. 2 pkt 3 lit. c Prawa o rd.

³⁹ Tj. z rozporządzeniem z 2012 r. o badaniach technicznych.

⁴⁰ Podstawowe SKP mogły prowadzić badania techniczne w zakresie poszerzonym o niektóre z badań zastrzeżonych dla okręgowych SKP do dn. 31.12.2015 r. na podstawie przepisu art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2009 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2009 r. Nr 97, poz. 802). Po tym dniu mogły wykonywać badania wyłącznie w zakresie podstawowej SKP, bądź uzyskać poświadczenie TDT uprawniające je do wykonywania badań w zakresie właściwym dla stacji okręgowych.

⁴¹ W objętych kontrolą 21 starostwach ogółem w okresie 2005–2015 wykreślono z rejestrów SKP jedynie dwóch przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów.

Przykładem nieskutecznych i niezgodnych z prawem działań, zmierzających do wykreślenia z rejestru SKP przedsiębiorcy niespełniającego ustawowego wymogu posiadania poświadczenia są postępowania prowadzone przez **Starostów Grajewskiego i Jasielskiego**.

- *Decyzją z dn. 21.12.2015 r. Dyrektor TDT odmówił wydania poświadczenia przedsiębiorcy prowadzącemu SKP na terenie powiatu grajewskiego, w wyniku czego z dniem 31.12.2015 r. w stacji tej nie mogły być przeprowadzane badania techniczne. **Starosta Grajewski** w dn. 4.01.2016 r. wszczął postępowanie w sprawie wydania decyzji o zakazie prowadzenia tej stacji i wykreślenia z rejestru SKP. Jednak, na wniosek przedsiębiorcy z dn. 8.01.2016 r., Starosta zamiast kontynuować postępowanie i wydać stosowną decyzję o wykreśleniu przedsiębiorcy z rejestru SKP, zawiesił je, a następnie, po wydaniu przez TDT w dn. 29.02.2016 r. stosownego poświadczenia, postępowanie umorzył w dn. 3.03.2016 r.*
- *Poświadczenie TDT wydane dla przedsiębiorcy prowadzącego stację okręgową utraciło ważność z dniem 14.01.2016 r. Po upływie 4 dni od tej daty przedstawiciel **Starosty Jasielskiego** jedynie poinformował telefonicznie przedsiębiorcę o utracie ważności poświadczenia i o braku możliwości przeprowadzania badań, sporządzając na tę okoliczność pisemną notatkę. Po upływie dalszych 4 dni, Starosta zwrócił się w dn. 22.01.2016 r. do przedsiębiorcy o przedłożenie ważnego poświadczenia. Jednak po upływie kolejnych 7 dni przedsiębiorca przedłożył jedynie protokół z badań przeprowadzonych w tej stacji przez TDT. Poświadczenie przedłożył dopiero w dn. 2.02.2016 r. Skutkiem nieprawidłowego postępowania starosty, było dopuszczenie od dn. 14.01.2016 r. do dn. 2.02.2016 r. do wykonywania badań przez SKP niespełniająca wymagań ustawowych. Stacja ta wykonała w tym czasie 25 badań technicznych pojazdów.*

Wyjątkiem były działania **Starosty Kazimierskiego**, który zrealizował ten obowiązek, jednak podjęte działania prowadzone były w sposób opieszwały.

- ***Starosta Kazimierski** pomimo upływu ważności poświadczenia TDT wydanego dla jednej z nadzorowanych SKP (w dniu 27 grudnia 2015 r.), zamiast bezzwłocznie wszcząć postępowanie i w konsekwencji zakazać prowadzenia działalności, dopiero po trzech tygodniach zalecił przedsiębiorcy wstrzymanie wykonywania badań, a po upływie kolejnego miesiąca wezwał go do złożenia stosownych wyjaśnień. Przedsiębiorca w tym czasie, nie spełniając wymagań ustawowych nadal wykonywał badania techniczne (132 badania). Dopiero w dniu 29 marca 2016 r starosta wydał wymaganą przepisami decyzję o zakazie prowadzenia działalności.*

Stwierdzono, że poza brakiem ważnych poświadczeń TDT, przedsiębiorcy nie spełniali również wymogu posiadania przez SKP wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz warunków lokalowych, określonych w art. 83 ust. 3 pkt 4 Prawa o rd oraz rozporządzeniu z 2006 r. o wymaganiach wobec SKP. Spełnienie tych wymogów powinno zapewniać warunki do wykonywania badań technicznych pojazdów, zgodnego z przepisami rozporządzenia z 2012 r. o badaniach technicznych.

Wyniki kontroli przeprowadzonych na przełomie I i II kwartału 2016 r. w 63 stacjach działających na obszarze skontrolowanych starostw⁴² wykazały, że 41 stacji nadzorowanych przez 18 starostów nie spełniało wszystkich wymagań określonych w powołanych wyżej przepisach.

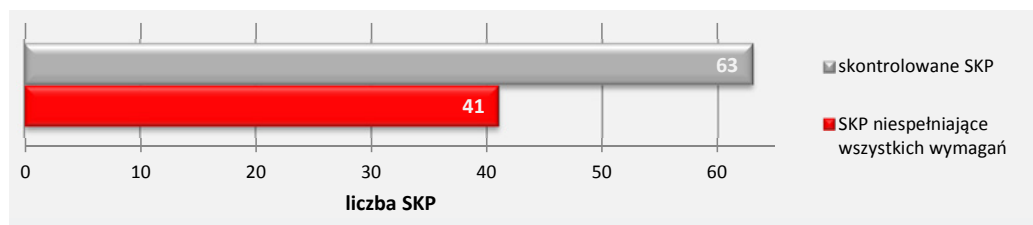
Stwierdzono również, że 27 stacji wyposażonych było w urządzenia kontrolno-pomiarowe, które były niesprawne bądź nie były dopuszczone do użytkowania przez właściwe organy dozoru

⁴² W 27 przypadkach kontrolerzy NIK przeprowadzili z udziałem specjalistów z TDT oględziny czynności kontrolnych wykonywanych w SKP przez pracowników dziewięciu starostw, tj. SP w: Gołdapi, Janowie Lubelskim, Jaśle, Mielcu, Mrągowie, Łąncucie, Skarżysku Kamiennym, Wysokiem Mazowieckim oraz w UM w Tarnobrzegu. W kolejnych 33 przypadkach wykorzystano wyniki kontroli przeprowadzonych w SKP przez pracowników starostów (11) oraz inspektorów TDT na podstawie stosownych porozumień, tj. zawartych przez Starostów: Biłgorajskiego, Braniewskiego, Grajewskiego, Kazimierskiego, Kętrzyńskiego, Pińczowskiego, Monieckiego, Lubartowskiego oraz Prezydentów Miast: Biała Podlaska, Kielce i Zamość. Natomiast w 3 SKP, nadzorowanych przez Prezydenta Miasta Suwałki, NIK przeprowadziła własne kontrole z udziałem powołanego przez NIK biegłego.

technicznego lub TDT. Od sprawności tych urządzeń w głównej mierze zależało dopuszczanie do ruchu pojazdów prawidłowo sprawdzonych, nie stanowiących zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu oraz ochrony środowiska.

Wykres nr 1

Wyniki przeprowadzonych w SKP kontroli w zakresie wyposażenia i warunków lokalowych



Źródło: Ustalenia kontroli NIK.

Nieprawidłowości w tym zakresie dotyczyły głównie wyposażenia SKP w:

- przyrząd do pomiaru geometrii ustawienia kół i osi pojazdu (w 3 SKP),
- analizator spalin i dymomierz (w 6 SKP),
- przyrząd do badania szczelności instalacji gazowej pojazdu (w 4 SKP),
- przyrząd do pomiaru ustawienia i światłości świateł (w 3 SKP),
- przyrząd do sprawdzania i regulacji ciśnienia powietrza w ogumieniu pojazdu (w 12 SKP),
- urządzenie do sprawdzania prawidłowego działania złącza pojazd-przyczepa (w 8 SKP).

Ustalono m.in., że:

- Jedna z trzech skontrolowanych SKP, nadzorowana przez **Starostę Wysokomazowieckiego**, wyposażona była od dn. 4.01.2016 r. do dn. 21.03.2016 r. w przyrząd do pomiaru i regulacji powietrza w ogumieniu⁴³, a od dn. 29.02.2016 r. do dn. 2.03.2016 r. w analizator spalin, przy czym oba te urządzenia nie posiadały aktualnej legalizacji. Ponadto na wyposażeniu tej SKP znajdował się niedopuszczony przez TDT przyrząd do kontroli złącza przyczepa-pojazd.
- Również jedna z trzech skontrolowanych SKP, nadzorowanych przez **Starostę Braniewskiego**, od dn. 4.01.2016 r. do dn. 16.03.2016 r. wyposażona była w nielegalizowany przyrząd do pomiaru i regulacji ciśnienia powietrza w ogumieniu pojazdów. Przede wszystkim jednak na jej wyposażeniu był niesprawny przyrząd do pomiaru geometrii ustawienia kół i osi pojazdów, w którym zniszczona była skala odczytu pomiarów, co całkowicie podważało wiarygodność wyników uzyskiwanych w toku badań. Tylko w okresie od dn. 1.02.2016 r. do dn. 6.02.2016 r. wykonano w tej stacji 64 badania, każde z wynikiem pozytywnym.
- Jedna z trzech skontrolowanych SKP, nadzorowana przez **Starostę Biłgorajskiego**, od dn. 11.11.2015 r. do dn. 14.12.2015 r. wyposażona była w niedopuszczony do eksploatacji przyrząd do sprawdzania i regulacji ciśnienia powietrza w ogumieniu pojazdu. W innej z tych SKP stwierdzono brak wyposażenia w przyrząd do sprawdzania prawidłowości połączenia pojazd – przyczepa, a przede wszystkim użytkowanie nielegalizowanego przyrządu do sprawdzania i regulacji ciśnienia powietrza. W stacji tej od dn. 1.01.2015 r. do dn. 2.08.2015 r. wykonano 1933 badania techniczne pojazdów. Ponadto stwierdzono, że na jej wyposażeniu od dn. 1.12.2015 r. do dn. 7.03.2016 r. znajdował się nielegalizowany analizator spalin, przy użyciu którego wykonano 894 badania.

⁴³ Posiadanie sprawnego, legalizowanego przyrządu do pomiaru i regulacji ciśnienia powietrza w ogumieniu pojazdu jest warunkiem podstawowym dla prawidłowego wykonania badań technicznych pojazdu. Sprawdzenie poziomu ciśnienia w ogumieniu pojazdu i ewentualna jego regulacja jest pierwszą, podstawową czynnością, jaką diagnosta powinien przeprowadzić w czasie wykonywania badań technicznych pojazdu – o czym stanowi przepis § 2 ust. 3 lit. a oraz pkt 1.1.7, 1.2, 2.4 Działu I i § 2 ust. 1 Działu II Załącznika nr 1 do rozporządzenia z 2012 r. o badaniach technicznych.

Stwierdzono również, że w niektórych skontrolowanych stacjach brak było lub była niesprawna instalacja alarmowego włączania instalacji wentylacyjnej w przypadku nadmiernego stężenia tlenu węgla (w 4 SKP), a także brak było stanowiska umożliwiającego sprawdzenie pojazdów przystosowanych do ruchu lewostronnego (w 6 SKP).

Na niedostateczne przygotowanie SKP do przeprowadzania badań technicznych (według stanu z 2013 r.⁴⁴) wskazał Dyrektor TDT – organ wyspecjalizowany w sprawach dopuszczania przedsiębiorców i prowadzonych przez nich stacji diagnostycznych do przeprowadzania badań technicznych, przeprowadzający – w ramach zawartych ze starostami porozumień – kontrole SKP.

Według TDT na 2012 skontrolowanych stacji diagnostycznych, w 1138 inspektorzy dozoru stwierdzili ich funkcjonowanie z nieprawidłowościami. W przypadku 411 kontroli zastrzeżenia dotyczyły niezgodnego wyposażenia i warunków lokalowych stacji z obowiązującymi przepisami. Ujawniane najczęściej nieprawidłowości dotyczyły m.in.: przyrządu do pomiaru i regulacji ciśnienia powietrza w ogumieniu pojazdu (odnotowano w 25,3% protokołów z zastrzeżeniami), wieloskładnikowego analizatora składu spalin lub dymomierza (odpowiednio w 10,0%), urządzenia rolkowego lub urządzenia płytowego (najazdowego) do kontroli działania hamulców (w 8,5%) oraz przyrządu do pomiaru światłości i ustawienia świateł pojazdu (w 8,3% protokołów). Zastrzeżenia dotyczyły także urządzenia do pomiaru geometrii ustawienia kół i osi pojazdów (w 2,9%) oraz elektronicznego urządzenia do kontroli szczelności instalacji gazowej (odnotowano w 3,7% protokołów).

Wyniki kontroli przeprowadzonych przez TDT przedstawiono w zał. nr 2 (wykres nr 9 i 10).

Na użytkowanie w stacjach diagnostycznych urządzeń objętych prawną ochroną metrologiczną bez ważnych świadectw legalizacji, w tym analizatorów spalin i manometrów do pomiaru i regulacji ciśnienia powietrza w oponach, wskazał również Główny Urząd Miar (GUM)⁴⁵. Według GUM, pomimo przeprowadzanych przez ten Urząd corocznie kontroli w około 300 stacjach diagnostycznych, użytkowanie powyższych urządzeń bez aktualnej legalizacji ujawniono w 44 z nich. Z przekazanych informacji wynika również, co wymaga podkreślenia, że co ósmy z podmiotów upoważnionych przez Prezesa GUM do legalizacji tych przyrządów, zadania te realizował nieprawidłowo.

Stacje diagnostyczne nie były również wyposażone w niezbędne dokumenty, wymagane przepisami rozporządzenia z 2006 r. o wymaganiach wobec SKP, posiadanie których było istotne dla wspomaganie pracy diagnostów w celu prawidłowego wykonywania przez nich badań technicznych. Braki w tym zakresie stwierdzono ogółem w 21 stacjach działających na terenie 11 skontrolowanych starostw. Stwierdzono, że braki dotyczyły głównie:

- aktualnych informacji dotyczących kryteriów oceny badanych pojazdów, instrukcji obsługi urządzeń i przyrządów stanowiących wyposażenie stacji oraz przepisów prawnych określających wymagania dotyczące warunków technicznych i badań technicznych pojazdów, wymaganych odpowiednio § 8 ust. 1 pkt 1, 2 i 3 powołanego wyżej rozporządzenia (10 SKP nie spełniało co najmniej jednego z tych wymogów);
- aktualnego wykazu czynności kontrolnych oraz metod i kryteriów oceny stanu technicznego, wymaganego § 16 ust. 3 (5 SKP);

⁴⁴ Dane podano za 2013 r. ze względu na największą liczbę SKP skontrolowanych przez TDT – co wynikało z zawarcia w tym roku porozumień w sprawie kontroli z największą liczbą starostów (174 – tj. 45,8% ogółu starostw, w których działało blisko 48% SKP funkcjonujących w 2013 r. w Polsce).

⁴⁵ Dane obejmują okres od 2010 r. do I połowy 2016 r.

- aktualnej tabeli opłat za badania techniczne pojazdów, wymaganej § 16 ust. 2 (4 SKP);
- aktualnego wykazu diagnostów przeprowadzających badania techniczne, wymaganego § 16 ust. 4 (4 SKP).

Stwierdzono ponadto, że:

- w 2 SKP brak było zabezpieczenia pieczętek stacji i diagnostów przed dostępem osób nieuprawnionych, wymaganego § 8 ust. 2 powyższego rozporządzenia;
- w 2 SKP diagnosty posługiwali się identyfikatorami nie zawierającymi wszystkich wymaganych informacji, określonych w § 7;
- w 3 SKP diagnosty posługiwali się pieczęciami o niewłaściwych wzorach⁴⁶.

W toku kontroli przeprowadzanych w obecności kontrolerów NIK oraz powołanych przez Izbę specjalistów z TDT, ustalono że w stacjach nadzorowanych przez siedmiu starostów, przedstawiciele starostów nie kwestionowali występujących nieprawidłowości bądź pomijali sprawdzenie spełniania przez stacje wielu z wymagań określonych przepisami rozporządzenia z 2006 r. o wymaganiach wobec SKP.

- W każdej z trzech SKP nadzorowanych przez **Starostę Łańcuckiego** nie były kwestionowane takie nieprawidłowości, jak: wyposażenie stacji w nieaktualne: pieczęcie indywidualne diagnostów, tabele opłat; przepisy prawne i wykazy diagnostów, a także w niespełniające wymogów przyrządy do badania złącza pojazd – przyczepa. Stwierdzono również, że starosta nie sprawdzał m.in. sprawności przyrządów: do kontroli szczelności instalacji gazowej, czujnika alarmującego o nadmiernym stężeniu tlenu węgla, do badania sprawności hamulców, a także sposobu zabezpieczenia pieczęci SKP przed dostępem osób nieuprawnionych.
- W każdej z trzech SKP nadzorowanych przez **Starostę Skarżyskiego** nie sprawdzono bądź nieprawidłowo skontrolowano spełnianie 7 do 11 wymagań, w tym m.in.: spełniania przez przedsiębiorcę warunku niekaralności członków jego władz, nie pozostawiania w stanie upadłości lub likwidacji, posiadania certyfikatów urządzeń kontrolno-pomiarowych, posiadania aktualnych kryteriów oceny badanych pojazdów, a także działania czujnika alarmowego stężenia tlenu węgla. Starosta ten w latach 2014–2015 w 7 z 24 SKP nie sprawdzał również, czy w stacjach znajduje się wymagane wyposażenie, adekwatne do posiadanych przez SKP uprawnień, a w blisko połowie nadzorowanych stacji aktualności wykazu diagnostów.
- Wszystkie trzy skontrolowane stacje nadzorowane przez **Starostę Monieckiego** były źle przygotowane do wykonywania badań technicznych pojazdów, a jedna z nich nie spełniała aż 10 wymagań, w tym takich jak wyposażenie w przyrząd do badania szczelności instalacji gazowej w pojazdach oraz przyrząd do badania prawidłowości połączenia pojazdu z przyczepą,
- Niedostatecznie również przygotowane były dwie z trzech skontrolowanych SKP, funkcjonujące na obszarze **SP w Lubartowie**. Stwierdzone w tych SKP nieprawidłowości dotyczyły m.in.: wyposażenia w niedopuszczone do użytkowania: przyrząd do pomiaru ustawienia i światłości świateł drogowych, analizator spalin, przyrząd do pomiaru i regulacji ciśnienia powietrza w ogumieniu pojazdu; braku aktualnego wykazu czynności kontrolnych oraz metod i kryteriów oceny stanu technicznego badanych pojazdów, a także informacji kryteriach badanych pojazdów.

Zauważyć należy, że na niedostatki w zakresie wyposażenia SKP w komplet wymaganych dokumentów, stanowiących podstawę oceny spełniania warunków wymaganych do wykonywania badań technicznych pojazdów, wskazywał TDT w przekazanej starostom w 2013 r. dokumentacji pokontrolnej. Blisko połowa (45,5%) protokołów, w których odnotowano wystąpienie nieprawidłowości w zakresie warunków lokalowych oraz wyposażenia kontrolno-pomiarowego, dotyczyła braku wymaganych od przedsiębiorcy dokumentów. Kolejne zapisy w tych protokołach związane były z niedopełnieniem przez przedsiębiorcę obowiązku podania do publicznej wiadomości na tablicy ogłoszeń wykazu czynności kontrolnych (odpowiednio w 8% protokołów) oraz metod i kryteriów oceny stanu technicznego badanych pojazdów (w 10,5%).

⁴⁶ Wzory pieczęci SKP i diagnostów określają przepisy rozporządzenia z 2014 r. o diagnostach.

Podkreślenia wymaga, że wszyscy przedsiębiorcy wykorzystujący do badań urządzenia nielegalizowane, bez dopuszczenia przez właściwe organy dozoru technicznego do ich użytkowania, a także nie spełniające pozostałych wymagań, nie zaprzestali ich przeprowadzenia, a nadzorujący te stacje starostowie (poza jednym przypadkiem – dotyczącym SP w Kazimierzy Wielkiej) nie wszczęli w tych sytuacjach postępowań zmierzających do wydania decyzji o zakazie prowadzenia działalności objętej wpisem do rejestru SKP.

3.1.2.2. Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów w zakresie wykonywania badań technicznych pojazdów

Starostowie nie wywiązywali się z obowiązku sprawdzenia w nadzorowanych stacjach prawidłowości wykonywania przez diagnostów badań technicznych pojazdów, określonego przepisem art. 83b ust. 2 pkt 1 lit. b Prawa o rd. Stwierdzono, że jedynie dwa z 21 starostw – UM w Tarnobrzegu i Suwałkach, zadbały o to, aby w trakcie każdej z kontroli przeprowadzanych w SKP, sprawdzono prawidłowość wykonania badań technicznych pojazdów. W pozostałych 19 skontrolowanych urzędach, w przypadku nie podstawienia w toku kontroli pojazdu do badań technicznych, reprezentujący starostów kontrolerzy zamykali procesy kontrolne bez zrealizowania powyższego obowiązku. Starostowie w tych przypadkach nie zarządzali przeprowadzenia powtórnych – uzupełniających kontroli w SKP, celem dopełnienia obowiązku sprawdzenia działania SKP w pełnym ustawowo określonym zakresie. W pierwszym kwartale 2016 r. w toku niniejszej kontroli NIK nadal dziewięciu starostów nie realizowało, w każdej z trzech stacji poddanych sprawdzeniu, obowiązku skontrolowania prawidłowości przeprowadzania badań technicznych⁴⁷.

- *W SP w Grajewie w żadnej z 20 kontroli przeprowadzonych w stacjach diagnostycznych w 2014 r. i 2015 r. nie sprawdzono prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów.*
- *W UM w Kielcach nie sprawdzono prawidłowości przeprowadzania badań technicznych pojazdu podczas 43 z 53 kontroli (79,2%) przeprowadzonych w latach 2014–2016 (I kwartał).*
- *W SP w Jaśle nie sprawdzono prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdu: w 2014 r. w 73% skontrolowanych stacji, a w 2015 r. – w 53% skontrolowanych SKP. Podkreślenia wymaga, że w 2013 r. podczas kontroli aż 87% stacji również nie sprawdzono, czy w nadzorowanych stacjach prawidłowo badano stan techniczny pojazdów. Stwierdzono, że w starostwie tym nie dokonywano powyższych czynności sprawdzających w okresie od 2013 r. do 2015 r. w pięciu nadzorowanych stacjach diagnostycznych.*

Zaniechanie przeprowadzenia kontroli w powyższym zakresie, mogło istotnie wpływać na dopuszczanie do ruchu drogowego pojazdów o złym stanie technicznym. Zagrożenie to potęgowały liczne przypadki powierzchownego kontrolowania wyposażenia stacji w niezbędny sprzęt do wykonywania badań.

Podkreślenia wymaga, że dopiero w związku z kontrolą NIK, w odróżnieniu od lat poprzedzających, sprawdzanie prawidłowości wykonywania badań technicznych przez diagnostów, zaczęło być realizowane przez większość skontrolowanych starostów⁴⁸.

Starostowie nie kwestionowali, podczas kontroli prawidłowości przeprowadzania badań technicznych, sposobu ich przeprowadzania niezgodnego z przepisami rozporządzenia z 2012 r. o badaniach technicznych, jak również wykonywania badań przy użyciu urządzeń kontrolno pomiarowych niespełniających wymagań.

⁴⁷ Dotyczyło to SP w: Grajewie, Wysokiem Mazowieckiem, Biłgoraju, Janowie Lubelskim, Kętrzynie, Skarżysku-Kamiennej, Pińczowie i Kazimierzy Wielkiej oraz w UM w Kielcach.

W dwóch z tych jednostek – w UM w Kielcach i SP w Kazimierzy Wielkiej, w ogóle nie oceniono prawidłowości przeprowadzanych badań (w 6 SKP), ze względu na brak pojazdów w czasie przeprowadzania kontroli w SKP. W pozostałych siedmiu z powyższej przyczyny nie przeprowadzono sprawdzenia w tym zakresie w jednej lub dwóch z trzech SKP poddanych kontroli.

⁴⁸ Ustalono na podstawie kontroli przeprowadzonych w toku kontroli NIK w 60 SKP nadzorowanych przez 20 starostów.

W stacjach nadzorowanych przez 14 starostów, badania techniczne 29 pojazdów⁴⁹ zostały przeprowadzone nieprawidłowo – z naruszeniem przepisów rozporządzenia z 2012 r. o badaniach technicznych. Niewłaściwe wykonywanie badań technicznych, ujawnione przez NIK w trakcie kontroli przeprowadzanych w SKP przez starostów, było spowodowane przede wszystkim pomijaniem przez diagnostów szeregu czynności do których zobowiązują ich przepisy lub niedokładnym ich wykonywaniem. Pojazdy poddane badaniom technicznym były dopuszczane do ruchu pomimo używania przez diagnostów przyrządów kontrolno-pomiarowych nieposiadających stosownego dopuszczenia do eksploatacji (ważnego świadectwa legalizacji lub akceptacji użytkownika przyrządu przez TDT w ramach prowadzonego postępowania związanego z wydaniem decyzji poświadczającej, wymaganej Prawem o rd). Nieprawidłowości związane z wyposażeniem SKP stwierdzono w 41 z 63 SKP sprawdzonych w toku niniejszej kontroli NIK.

- *Kontrole pięciu SKP nadzorowanych przez czterech **Starostów (Monieckiego, Mieleckiego, Jasielskiego i Braniewskiego)** oraz **Prezydenta Miasta Tarnobrzeg**, przeprowadzone w ramach niniejszej kontroli NIK wykazały, że do ruchu dopuszczono siedem pojazdów poddanych badaniu niesprawnymi – niedopuszczonymi do użytkowania przyrządami, takimi jak m.in.: urządzenie do sprawdzania szczelności obudowy zbiornika lub obudowy zaworów zbiornika gazu w pojeździe, przyrząd do pomiaru i regulacji ciśnienia powietrza w ogumieniu pojazdu, przyrząd do sprawdzania złącza pojazd-przyczepa czy też przyrządu do pomiaru geometrii ustawienia kół i osi pojazdu. Każde badanie pojazdu wykonane przy ich użyciu powinno skutkować nie dopuszczeniem pojazdu do ruchu ze względu na niewiarygodność wyników badań wskazywanych przez te przyrządy.*
- *W jednej ze stacji nadzorowanych przez **Starostę Braniewskiego** stwierdzono wykonywanie badań technicznych przy użyciu urządzenia kontrolno-pomiarowego, służącego do pomiaru geometrii zawieszenia pojazdu, w tym kół i osi, posiadającego zniszczoną skalę pomiarową obrotnicy. Uszkodzenia te czyniły urządzenie bezużytecznym, a stan ten powodował, że wyniki badań w tym zakresie były niewiarygodne.*

Było to rezultatem braku dbałości ze strony przedsiębiorców prowadzących SKP o wyposażenie stacji w przyrządy kontrolno-pomiarowe spełniające stosowne wymagania oraz nienależytego nadzoru starostów, w tym braku monitoringu, pobieżnym przeprowadzaniu kontroli w SKP i tolerowania tego stanu, braku bądź nieegzekwowaniu wykonania zaleceń pokontrolnych oraz niewydawania w określonych przypadkach decyzji o zakazie prowadzenia działalności.

Pomimo nieprawidłowo wykonanych badań, w stacjach nadzorowanych przez 10 starostów, 15 z ww. 29 pojazdów zostało dopuszczonych do ruchu⁵⁰.

Stwierdzono również, że 5 innych pojazdów zostało dopuszczonych do ruchu w stacjach, które nie były należycie przygotowane do przeprowadzania badań, głównie pod względem wyposażenia w sprzęt kontrolno-pomiarowy⁵¹. Pojazdy te zostały dopuszczone do ruchu po prawidłowo przeprowadzonym procesie badawczym, jednak przy użyciu sprzętu kontrolno-pomiarowego nie posiadającego aktualnej legalizacji bądź niedopuszczonego do użytkowania przez TDT⁵².

Podkreślenia wymaga, że pojazdy dopuszczane były do ruchu pomimo, że badania były przeprowadzane w obecności powołanych przez NIK specjalistów z TDT z tej dziedziny.

⁴⁹ Dotyczyło to SP w: Wysokim Mazowieckiem, Łąncucie, Mielcu, Biłgoraju, Janowie Lubelskim, Lubartowie, Braniewie, Gołdapi, Mrągowie, Skarżysku-Kamienniej i Pińczowie oraz w UM w: Suwałkach, Białej Podlaskiej i Zamościu. Spośród ogółem 51 zbadanych w stacjach nadzorowanych przez 19 starostów.

⁵⁰ Dotyczyło to SKP nadzorowanych przez Starostów: Wysokomazowieckiego, Łąncuckiego, Mieleckiego, Biłgorajskiego, Lubartowskiego, Gołdapskiego i Pińczowskiego oraz przez Prezydentów Miast w: Suwałkach, Białej Podlaskiej i Zamościu.

⁵¹ Dotyczyło to SKP nadzorowanych przez Starostów: Monieckiego, Jasielskiego i Braniewskiego.

⁵² Tj. objętych ważnym poświadczeniem TDT.

Dopuszczanie do ruchu pojazdów, pomimo nieprawidłowo przeprowadzonych badań bądź z użyciem niedopuszczonych do eksploatacji przyrządów kontrolno-pomiarowych, mogło stwarzać realne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Szczególnie niepokojące jest dopuszczanie pojazdów do ruchu bez sprawdzenia działania najważniejszych układów pojazdu, mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu, takich jak układ: hamulcowy, kierowniczy i jezdnny oraz oświetlenia pojazdu, bądź w ogóle bez ich sprawdzenia. Stwierdzono, że z ww. 15 pojazdów, 9 było nierzetelnie sprawdzonych w powyższym zakresie.

- W dwóch stacjach nadzorowanych przez **Prezydenta Miasta Zamość** podczas badań nie sprawdzano działania układu przedniego zawieszenia oraz układu kierowniczego pojazdu, a także stanu: lusterek, sygnału dźwiękowego, koła zapasowego, zamocowania haka do ciągnięcia przyczepy, wycieraczek i spryskiwaczy szyby przedniej, obowiązkowego wyposażenia pojazdu. Nieprawidłowo przeprowadzono badanie poziomu zadymienia spalin. Podkreślenia wymaga, że badania techniczne zostały przeprowadzone przy użyciu analizatora spalin oraz podnośnika kanałowego, które nie posiadały dopuszczenia TDT do ich użytkowania.
- W jednej ze stacji nadzorowanych przez **Starostę Łańcuckiego** podczas badania nie sprawdzono luzów w tylnym zawieszeniu pojazdu, a w drugiej SKP pominięto przeprowadzenie tego badania, a pomimo tego pojazd został dopuszczony do ruchu.
- W stacji nadzorowanej przez **Starostę Biłgorajskiego** diagnosta przy badaniu sprawności układu hamulcowego nie użył miernika siły nacisku na pedał hamulca oraz nieprawidłowo wykonał badanie sprawności hamulca postojowego, a nadto nie sprawdził działania pasów bezpieczeństwa i ich zapięć oraz światłości świateł drogowych.
- W dwóch SKP nadzorowanych przez **Prezydenta Miasta Suwałki** oraz dwóch SKP nadzorowanych przez **Starostę Lubartowskiego** nieprawidłowo przeprowadzono badania skuteczności działania układu hamulcowego. Dotyczyło to również badań przeprowadzanych w stacjach nadzorowanych przez **Starostów Braniewskiego i Mrągowskiego**.

Ponadto stwierdzono, że w jednej ze stacji nadzorowanych przez Starostę Kazimierskiego, badania techniczne przeprowadzono pomimo braku możliwości wymaganego zapisu przebiegu badań i ich wyników. Było to spowodowane uszkodzeniem systemu informatycznego. W rezultacie tej niesprawności przebieg badań i ich wyniki nie były w ogóle dokumentowane, co w rezultacie pozbawiało starostę możliwości kontroli prawidłowości wykonanych badań.

Podkreślenia wymaga, że diagnosty po wykonaniu badań technicznych pojazdów, w wyniku których ujawniane były poważne usterki, dotyczące m.in. takich układów, jak: hamulcowy, kierowniczy i zawieszenia pojazdu, nie realizowali obowiązku zatrzymania dowodu rejestracyjnego. Obowiązek ten wynikał z przepisów art. 132 ust. 4 Prawa o rd w związku z ust. 1 pkt 1, 3 i 4 tego artykułu oraz § 6 ust. 3 rozporządzenia z 2012 r. o badaniach technicznych i załącznika nr 1 do tego rozporządzenia⁵³.

- W stacji diagnostycznej nadzorowanej przez **Starostę Łańcuckiego** diagnosta dopuścił pojazd do ruchu pomimo: niesprawnego układu oświetlenia pojazdu (przekroczenia dopuszczalnej różnicy światłości pomiędzy dwoma reflektorami przednimi), przekroczenia dopuszczalnego odchylenia zbieżności kół oraz niesprawności tylnego zawieszenia pojazdu.
- W jednej ze skontrolowanych stacji diagnostycznych, nadzorowanej przez **Starostę Mieleckiego**, ujawniono dopuszczenie w dn. 14.12.2015 r. do ruchu drogowego pojazdu, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych polegających na zwiększeniu liczby miejsc siedzących z 3 do 6. Legalność zmian konstrukcyjnych w powyższym zakresie nie została przez właściciela pojazdu udokumentowana stosownym świadectwem homologacyjnym.

⁵³ Przepis § 6 ust. 3 rozporządzenia z 2012 r. o badaniach technicznych stanowi m.in., że w przypadku, gdy w pojeździe stwierdzono usterki stwarzające zagrożenie, uprawniony diagnosta zamieszcza wpis o nich w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu i określa wynik badania technicznego jako negatywny. Diagnosta zatrzymuje dowód rejestracyjny i w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu dokonuje wpisu „zatrzymano dowód rejestracyjny nr ...”. Katalog usterek stwarzających zagrożenie zawarty jest w załączniku nr 1 do powyższego rozporządzenia (kolumna 4).

- W jednej ze stacji nadzorowanych przez **Prezydenta Miasta Suwałki** diagnosta badając pojazd osobowy nie obliczył wskaźnika skuteczności działania układu hamulcowego, nie wykonał pomiaru światłości świateł drogowych, nie przeprowadził również prawidłowo kontroli emisji spalin, a po prawidłowym przeprowadzeniu (na wniosek powołanego przez NIK biegłego) badania w tym zakresie – nie odniósł się do wyników badań w wydanyam zaświadczeniu, wskazujących na przekroczenie wartości dopuszczalnych emisji zanieczyszczeń gazowych.
- W dwóch z trzech SKP nadzorowanych przez **Starostę Wysokomazowieckiego** diagnosta nie dokonali sprawdzenia światłości świateł drogowych badanych pojazdów i dopuścili je do ruchu drogowego. Dodatkowo, w odniesieniu do jednego z tych pojazdów, diagnosta nie przeprowadził badań dotyczących sprawdzenia skuteczności działania układu hamulcowego pojazdu. Faktów tych kontrolerzy starostwa nie odnotowali w protokołach kontroli SKP. Odpowiedzialny za ten stan pracownik urzędu tłumaczył wystąpienie powyższych nieprawidłowości „przeoczeniem” i zapowiedział zobowiązanie przedsiębiorców do wezwania właścicieli pojazdów do poddania pojazdów ponownemu badaniu technicznemu czego nie przewidują przepisy.

Na uwagę zasługuje, że starostowie w ww. sytuacjach nie realizowali określonego w art. 84 ust. 3 pkt 1 Prawa o rd obowiązku cofnięcia uprawnień diagnosty w związku z przeprowadzeniem badania niezgodnie z zakresem i sposobem wykonania.

NIK zauważa przy tym, że kontrole przeprowadzone przez TDT w 2013 r. na podstawie zawartych ze starostami porozumień ujawniły, w zakresie sposobu przeprowadzania oraz dokumentowania badania technicznego pojazdu, wystąpienie nieprawidłowości w odniesieniu do 940 z 2012 (46,7%) skontrolowanych stacji. Zastrzeżenia inspektorów TDT odnotowane w przekazanych starostom protokołach dotyczyły m.in.:

- braku informacji o wymaganych dokumentach związanych z dopuszczeniem do eksploatacji, wydawanych przez organ dozoru technicznego (w 30,5% protokołów z zastrzeżeniami);
- nieprawidłowości w zakresie badań pojazdów podlegających badaniom dodatkowym, tj. m.in. pojazdów do przewozu materiałów niebezpiecznych, pojazdów w których wprowadzono zmiany konstrukcyjne powodujące zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym, pojazdów uprzywilejowanych, a także powypadkowych (w odpowiednio 29,6%);
- nieprawidłowego wyznaczenia daty kolejnego badania (w 30,1%);
- przeprowadzenia badania w nieprawidłowym zakresie (w 10,5%);
- niewłaściwego określenia rodzaju badanego pojazdu (w 4,5% protokołów z zastrzeżeniami).

Wyniki kontroli przeprowadzonych przez TDT przedstawiono w zał. nr 2 (wykres nr 11).

W rezultacie znaczna liczba pojazdów mogła zostać dopuszczona do ruchu, pomimo że ich stan techniczny nie został sprawdzony w sposób prawidłowy i w pełnym zakresie.

Nieprawidłowe wykonywanie badań wykazali również funkcjonariusze policji z garnizonów obejmujących właściwością kontrolowane starostwa. Podczas kontroli stanu technicznego pojazdów wyjeżdżających z SKP, przeprowadzanych podczas kontroli NIK, ujawnili oni aż 17 przypadków dopuszczenia pojazdu do ruchu pomimo ich niesprawności bądź w ogóle bez sprawdzenia stanu technicznego⁵⁴. Podkreślenia wymaga, że kontrole te zostały prowadzone jedynie w rejonach wybranych stacji diagnostycznych, w określonych dniach i w krótkim okresie. Pomimo dopuszczenia pojazdów do ruchu, policjanci ujawniali poważne niesprawności w układach: hamulcowym, zawieszenia, kierowniczym i oświetlenia. Usterki te stanowiły podstawę do negatywnego wyniku badań technicznych.

⁵⁴ Przypadki takie stwierdzili funkcjonariusze Policji z Komend Powiatowych lub Miejskich w: Lubartowie (2 przypadki), Kielcach, Biłgoraju, Braniewie Białej Podlaskiej i Tarnobrzegu, a także z obszaru Komend Policji w: Opatowie (5 przypadków), Łomży, Siemiatyczach, Ropczycach, Olsztynie i Dębicy – po jednym przypadku.

- Policjanci z **Ropczyc** w dn. 16.02.2016 r. ujawnili poświadczenie w dowodzie rejestracyjnym motocykla wykonania badania technicznego, pomimo że pojazd ten nie został poddany kontroli. Właściciel pojazdu, jako powód jego nieprzedstawienia do badań podał panującą wówczas „niekorzystną pogodę”.
- Policjanci z **Braniewa** w dn. 14.03.2016 r. podczas kontroli pojazdu tuż po jego wyjeździe z SKP, stwierdzili daleko zaawansowany proces korozji nadwozia, w tym m.in. znaczne skorodowane w pięciu miejscach progi (w tym dziurę o rozmiarach 53x8 cm), a także brak korka wlewu oleju oraz korka zbiornika na płyn do spryskiwaczy i związane z tym wycieki płynów eksploatacyjnych.

Zdjęcie nr 1

Uszkodzenia pojazdu dopuszczonego do ruchu, stwierdzone przez funkcjonariuszy Policji z Braniewa bezpośrednio po przeprowadzonym badaniu w SKP



Źródło: Materiały przekazane przez KGP.

- Bezpośrednio po wyjeździe pojazdu ze stacji nadzorowanej przez **Prezydenta Miasta Kielce**, w dn. 17.02.2016 r. policjanci stwierdzili niesprawne światło cofania oraz pęknięte lustro wsteczne.
- W dniach 3 i 5 marca 2016 r., w wyniku kontroli dwóch pojazdów, które wyjechały z SKP nadzorowanych przez **Starostę Lubartowskiego**, stwierdzili w jednym z nich nieprawidłowy stan ogumienia, a w drugim pękniętą szybę czołową i niesprawne światło przeciwmgielne.

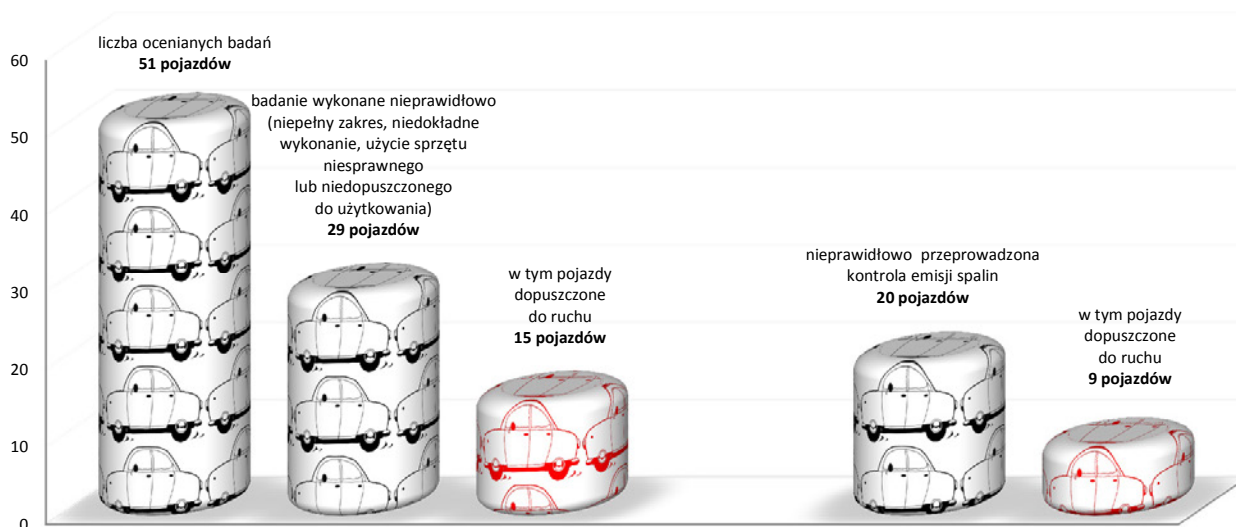
Poważne usterki w pojazdach, które zostały dopuszczone do ruchu, ujawniały również rutynowe kontrole Policji. Z informacji przekazanej przez KGP dotyczącej wyników kontroli w okresie: luty–kwiecień 2016 r. na terenie województw, w których funkcjonowały kontrolowane starostwa, wynika, że ujawniono 165 przypadków użytkowania na drodze pojazdów z usterkami zagrażającymi bezpieczeństwu, które zostały dopuszczone do ruchu co najwyżej dwa miesiące wcześniej, a nawet dzień lub kilka dni wcześniej.

- Na terenie województwa świętokrzyskiego w marcu 2016 r. policjanci ujawnili 13 poważnie niesprawnych pojazdów. W jednym z nich usterki dotyczyły układu hamulcowego i oświetlenia, pomimo że pojazd został dopuszczony przez diagnostę do ruchu w dniu poprzednim. W innym pojeździe, dzień po przeprowadzeniu badań, policjanci stwierdzili niesprawność wspomaganie układu kierowniczego, brak nalepki identyfikacyjnej na szybie czołowej, pęknięte lustro zewnętrzne lewe oraz braki w wyposażeniu.
- Kontrole przeprowadzone przez policjantów z Garnizonu Lubelskiego ujawniły 16 takich przypadków. W jednym z pojazdów ujawniono poważne niesprawności w układzie zawieszenia i hamulcowym, pomimo jego dopuszczenia do ruchu dwa dni wcześniej.
- Po wykonaniu badań technicznych w dn. 25.03.2016 r. w jednej ze stacji nadzorowanych przez **Starostę Kazimierskiego**, podczas kontroli na drodze przeprowadzonej w dniu następnym, został zatrzymany przez Policję dowód rejestracyjny samochodu osobowego, w którym stwierdzono niesprawny układ wspomaganie układu kierowniczego, brak nalepki nr rejestracyjnego na szybie czołowej, pęknięte lustro zewnętrzne lewe oraz braki w wyposażeniu.

Stwierdzono również, że podczas przeprowadzania badań technicznych 20 z 51 pojazdów diagności nieprawidłowo skontrolowali emisję szkodliwych składników spalin⁵⁵. Pomimo tego, że mogły one stanowić zagrożenie do środowiska, dziewięć z tych pojazdów zostało dopuszczonych przez diagnostów do ruchu⁵⁶. Jedną z podstawowych przyczyn nieprawidłowego badania pojazdów w tym zakresie było lekceważenie przez diagnostów obowiązku przeprowadzania badań zawartości spalin przy włączonym indywidualnym wyciągu spalin, a także dokonywania pomiarów przy niewłaściwych obrotach silnika, przez co uzyskiwane wyniki badań były niewiarygodne – nie odpowiadały stanowi rzeczywistemu.

Wykres nr 2

Wyniki przeprowadzonych w SKP kontroli prawidłowości przeprowadzania przez diagnostów badań technicznych pojazdów



Źródło: Ustalenia kontroli NIK.

Wyniki negatywne badań technicznych stanowiły tylko nieznaczny odsetek ogólnej liczby przeprowadzonych badań.

- W każdej ze skontrolowanych trzech stacji nadzorowanych przez **Starostę Monieckiego** ujawniono poważne nieprawidłowości w zakresie wyposażenia SKP w urządzenia kontrolno-pomiarowe. Pomimo tego w protokołach z kontroli odnotowano prawidłowe wykonanie badań technicznych i dopuszczenie pojazdów do ruchu drogowego. Do dn. 19.04.2016 r. – tj. do przeprowadzenia przez starostę w jednej z nich kontroli z udziałem przedstawiciela TDT (w ramach kontroli NIK), pojazdy niedopuszczone do ruchu z przyczyn technicznych stanowiły jedynie 0,16% ogółu pojazdów poddanych badaniom technicznym. W stacji tej na ogółem 4358 pojazdów poddanych badaniu technicznemu w 2015 r., jedynie 20 (0,46%) nie zostało dopuszczonych do ruchu.
- W **SP w Grajewie** w latach 2014–2015 nie dokumentowano w toku kontroli przechowywania w SKP dokumentacji świadczącej o dopuszczeniu przyrządów kontrolno-pomiarowych, a nadto w żadnej z tych SKP podczas kontroli nie sprawdzano prawidłowości przeprowadzania badań. Stwierdzono, że w jednej z SKP objętych kontrolą NIK, na 4.744 pojazdy poddane badaniom w 2015 r., tylko jeden pojazd (0,02%) nie został dopuszczony do ruchu.

⁵⁵ Dotyczyło to 17 SKP działających na obszarze nadzorowanym przez 12 skontrolowanych starostw, tj. SP w: Biłgoraju (1 SKP), Mielcu (1), Wysokiem Mazowieckiem (1), Lubartowie (3), Mońkach (1), Janowie Lubelskim (1), Gołdapi (1), Mrągowie (3), Skarżysku-Kamiennej (1) oraz w UM w: Suwałkach (1), Białej Podlaskiej (1) i Zamościu (2).

⁵⁶ Dotyczyło to ośmiu SKP działających na obszarze nadzorowanym przez SP w: Wysokiem Mazowieckiem, Biłgoraju, Mielcu i Lubartowie oraz w UM w Białej Podlaskiej, Suwałkach i Zamościu.

- W latach 2014–2015 w SKP nadzorowanych przez **Prezydenta Miasta Suwałki** nie dopuszczono do ruchu tylko ok. 1,7% pojazdów poddanych badaniom technicznym. W toku przeprowadzonych w I kwartale 2016 r. przez NIK kontroli w trzech stacjach, w jednej z nich dopuszczono do ruchu pojazd, pomimo że diagnosta nieprawidłowo sprawdził skuteczność działania układu hamulcowego oraz nie wykonał w pełnym zakresie badania układu oświetlenia pojazdu. Dopuszczył przy tym pojazd do ruchu pomimo wyników badań wskazujących na przekroczenia norm emisji spalin.

Dla porównania, w krajach wysokorozwiniętych, o wysokiej kulturze technicznej i świadomości społeczeństwa odnoszącej się do skutków dopuszczania do ruchu drogowego pojazdów nie w pełni sprawnych technicznie, odsetek pojazdów eliminowanych z ruchu drogowego w drodze okresowych badań technicznych jest znacznie wyższy.

Z danych Federalnego Urzędu Transportu Samochodowego Niemiec wynika, że na 25 mln badań technicznych pojazdów, aż w 12 mln pojazdów (48%) ujawniono usterki, w tym w 4 mln pojazdów (16,4%) poważne niedomagania stanowiące zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Znaczny odsetek pojazdów niesprawnych technicznie (8%) wykazał również Państwowy Urząd Ruchu Drogowego (RDW) w Holandii. Na jeszcze bardziej restrykcyjne działania w zakresie dbałości o bezpieczeństwo ruchu drogowego wskazują dane przekazane przez jednostkę odpowiedzialną za badania techniczne na terenie Irlandii (National Car Test). W kraju tym negatywnie oceniany jest podczas badań technicznych stan blisko 32% pojazdów poddawanych okresowej kontroli.

W większości skontrolowanych starostw (ok. 67% objętych kontrolą⁵⁷), w toku przeprowadzanych w latach 2014–2015 kontroli okresowych w nadzorowanych SKP w ogóle nie były stwierdzane nieprawidłowości w przeprowadzaniu badań technicznych pojazdów bądź ujawniano je tylko w jednostkowej skali. Podkreślenia wymaga, że pojazdy samochodowe – pomimo nieprawidłowo przeprowadzanych badań w tych stacjach – były dopuszczane do ruchu drogowego.

W ocenie NIK, jedną z przyczyn nierzetelnego wykonywania przez diagnostów badań technicznych pojazdów był brak dostatecznego nadzoru starostów nad działalnością SKP funkcjonujących na obszarze należącym do ich właściwości.

Jednak najistotniejszą tego przyczyną był ogólnie niski poziom przygotowania zawodowego osób wykonujących czynności diagnostów, potwierdzany licznymi przypadkami dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego po nieprawidłowo przeprowadzonych badaniach bądź zaniechaniem przez diagnostów podjęcia wymaganych przepisami czynności sprawdzających stan techniczny badanych pojazdów. Potwierdza to stanowisko Dyrektora TDT, organu m.in. właściwego do sprawdzania umiejętności kandydatów na diagnostów i kontrolującego, na podstawie stosownych umów zawartych ze starostami, prawidłowość przeprowadzania badań technicznych w nadzorowanych przez nich stacjach.

Izba zwraca szczególną uwagę na znaczące różnice pomiędzy wynikami badań przeprowadzanych przez diagnostów w SKP, a wynikami kontroli drogowych stanu technicznego pojazdów przeprowadzanych przez inspektorów WITD przy użyciu MSKP. Kontrole drogowe przeprowadzane przez tych inspektorów w istotnie odmiennych warunkach, cechowała znacznie wyższa skuteczność w wykrywaniu usterek i eliminacji z ruchu pojazdów zagrażających bezpieczeństwu. Dowodem tego są m.in. wyniki kontroli przewozu dzieci i uczniów do przedszkoli i szkół, przeprowadzonych przez te inspekcje w pierwszych czterech miesiącach 2016 r. na zlecenie NIK w ogółem 30 gminach 6 województw⁵⁸.

⁵⁷ Dotyczyło to m.in. SP w: Wysokiem Mazowieckiem, Braniewie, Mrągowie, Gołdapi, Grajewie, Mońkach, Łańcutcie, Mielcu, Jaśle, Biłgoraju, Kazimierzy Wielkiej, Pińczowie i Skarżysku-Kamiennej oraz w UM w Zamościu.

⁵⁸ Kontrolą objęto wówczas województwa: kujawsko-pomorskie, pomorskie, zachodniopomorskie, małopolskie, wielkopolskie, a także 5 gmin województwa podlaskiego, objętego niniejszą kontrolą NIK. Informacja z 2016 r. nr 154/2016/P16/086/LPO – „Wykonywanie przez gminy obowiązku dowożenia dzieci i uczniów do przedszkoli i szkół” (LPO.430.003.2016).

- *Stwierdzono w tej kontroli, że w jednej trzeciej gmin skontrolowane autobusy były niesprawne technicznie bądź nie posiadały ważnych badań technicznych. W wyniku kontroli inspektorzy zatrzymali dowód co piątego skontrolowanego autobusu. Spośród usterek technicznych do najważniejszych, ze względu na zapewnienie bezpieczeństwa przewożonych osób, należały: nadmierne luzy w układzie kierowniczym, niedopuszczalna różnica siła hamowania kół jednej osi (sięgająca nawet 100%), daleko posunięta korozja ramy nośnej autobusu, której skutki próbowano zneutralizować niedozwolonym dospawaniem elementów stalowych. Skrajnie negatywnym przykładem używania do przewozu dzieci i uczniów niesprawnych autobusów była organizacja tych przewozów w gminach województwa kujawsko-pomorskiego. W wyniku kontroli drogowej 16 autobusów, zostały zatrzymane dowody rejestracyjne aż 12 z nich (75%). Wobec 9 pojazdów, ze względu na bardzo zły stan techniczny, wydano natychmiastowy zakaz ich użytkowania w ruchu drogowym.*

NIK stwierdziła w wyniku powołanej wyżej kontroli, że część stwierdzonych przez WITD usterek powinna być zostać zauważona już w czasie obowiązkowych badań technicznych pojazdów w SKP. Inspekcje te jeszcze w trakcie kontroli NIK skierowały do organów ścigania⁵⁹ zawiadomienia o uzasadnionym podejrzeniu popełnienia przestępstwa, polegającego na poświadczeniu przez diagnostę w stosownych dokumentach nieprawdy co do pozytywnego wyniku badań technicznych niesprawnego pojazdu.

Podkreślenia wymaga, że tak znaczna skala niesprawnych technicznie pojazdów użytkowanych do przewozu dzieci i uczniów została ujawniona pomimo ogólnej wiedzy, przede wszystkim przewoźników autobusowych, o tym, że kontrole drogowe środków transportu służących do powyższego celu są przeprowadzane cyklicznie i regularnie.

O skuteczności badań z użyciem MSKP świadczą również wyniki kontroli drogowych prezentowanych na stronach internetowych przez WITD w Bydgoszczy i we Wrocławiu, jedyne posiadające te stacje. Izba zauważa, że odsetek użytkowanych w ruchu drogowym pojazdów niesprawnych technicznie, ujawnianych w toku tych kontroli jest zbliżony do ogólnych danych statystycznych w tym zakresie, ogłaszanych przez kraje Europy Zachodniej. Jest natomiast znacznie wyższy od skali ujawnianych pojazdów poddawanych badaniom okresowym, których stan techniczny kwalifikował do wyłączenia z ruchu drogowego.

Kontrole przeprowadzone przez WITD we Wrocławiu przy użyciu nowocześnie wyposażonej, w pełni automatycznej MSKP, obejmujące głównie sprawność autobusów komunikacji miejskiej w Wałbrzychu wykazały, że 10 z 14 pojazdów nie nadawało się do dalszego użytkowania, głównie ze względu na brak wymaganej symetrii działania układów hamulcowych (bez różnic sił hamowania pomiędzy kołami jednej osi), wycieki płynów eksploatacyjnych oraz uszkodzenia zawieszenia pojazdów i podwozia. Podobną skalę nieprawidłowości ujawniono w trakcie kontroli stanu technicznego autobusów komunikacji miejskiej w Zabrze (w odniesieniu do 18 z 22 autobusów). Co piąty autobus wiozący w bieżącym roku dzieci z wakacji, sprawdzony w okolicach Torunia na autostradzie A1 przy użyciu MSKP, również był niesprawny z podobnych do powyższych przyczyn. Na tej samej autostradzie w rejonie Katowic, inspektorzy WITD z Wrocławia przy udziale funkcjonariuszy policji z Gliwic po kontroli z użyciem MSKP nie dopuścili do dalszego użytkowania 6 z 17 pojazdów. W jednym przypadku ujawniono pojazd w fatalnym stanie technicznym, który przeszedł badania techniczne 6 dni wcześniej.

⁵⁹ Zawiadomienia skierowane zostały do prokuratur rejonowych w: Mławie, Włocławku i Świeciu.

3.1.2.3. Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów w zakresie prowadzenia dokumentacji badań technicznych

Szesnastu starostów (z 21 skontrolowanych) nierzetelnie realizowało obowiązek kontroli prawidłowości dokumentowania przebiegu badań technicznych pojazdów, określony przepisem art. 83b ust. 2 pkt 1 lit c Prawa o rd.

Kontrola w tym zakresie wykazała, że w ramach sprawowanego w latach 2014–2015 nadzoru nad działalnością SKP upoważnieni przedstawiciele starostów powierzchownie kontrolowali i dokumentowali sprawdzanie prawidłowości:

- spełniania przez SKP wymagań dotyczących prowadzenia rejestru badań technicznych, o którym mowa w § 5 rozporządzenia z 2012 r. o badaniach technicznych, w tym prawidłowości dokonywanych w nim zapisów o przebiegu i wynikach badań pojazdów oraz prawidłowość wyznaczania terminów następnego badania;
- wystawiania przez diagnostów zaświadczeń o przeprowadzeniu badań technicznych, wymaganych przepisem § 4 ust. 4 powołanego wyżej rozporządzenia, a także dokumentu identyfikacyjnego pojazdu, wymaganego przepisem § 2 ust. 10 tego rozporządzenia, wystawianego po przeprowadzeniu, stosownie do art. 81 ust. 3 Prawa o rd, badań technicznych pojazdu przed pierwszą rejestracją na terytorium Polski;
- archiwizowania danych o wynikach badań technicznych pojazdów, wymaganego przepisem § 5 ust. 4 ww. rozporządzenia;
- pobierania opłat za przeprowadzone badania oraz rozliczania się z nich wobec CEP⁶⁰.
 - *W SP w Grajewie w żadnym z 20 protokołów z kontroli dotyczących sprawdzenia działalności stacji okręgowych nie odniesiono się do poprawności wystawienia zaświadczeń z wykonania badań m.in. pojazdów przystosowanych do przewozu materiałów niebezpiecznych oraz autobusów, których dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h. Podobne zaniedbania w dokumentowaniu przebiegu kontroli wystąpiły w SP w: Wysokiem Mazowieckiem, Pińczowie i Braniewie.*
 - *W toku 13 kontroli SKP działających na terenie SP w Pińczowie, przeprowadzonych w latach 2014–2015, nie sprawdzano w sposób udokumentowany, prawidłowości i kompletności wpisów do rejestru badań technicznych pojazdów, w tym m.in. pojazdów zasilanych gazem lub z zainstalowanymi urządzeniami podlegającymi dozorowi technicznemu (w tym czy w rejestrze zamieszczane były numery i daty protokołów TDT i UDT⁶¹ dopuszczających te urządzenia do eksploatacji); prawidłowości określania przez diagnostów w rejestrach badań technicznych oraz w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym, rodzaju badanych pojazdów oraz ich kategorii homologacyjnych, a także poprawności wystawia zaświadczeń z wykonanych badań m.in. pojazdów: zabytkowych i przystosowanych do przewozu materiałów niebezpiecznych; prawidłowości sporządzania dokumentu identyfikacji pojazdu badanego przed pierwszą rejestracją w Polsce. Nie sprawdzano również prawidłowości wystawianych zaświadczeń o negatywnym wyniku badań (m.in. w jaki sposób określane zostały usterki i czy nie powinny stanowić podstawy zatrzymania dowodu rejestracyjnego), a także prawidłowości pobierania opłat za wykonanie badań technicznych. Dokumentacja z przeprowadzonych kontroli nie pozwalała na stwierdzenie, że czynności kontrolne faktycznie zostały przeprowadzone, a ich przebieg obejmował pełny, wymagany zakres. W protokołach z tych kontroli odnotowano w tym zakresie jedynie, że starostwo nie wносило uwag do prowadzonej dokumentacji.*

Z dokumentacji sporządzonej przez pracowników starostw podczas przeprowadzonych w toku kontroli NIK 60 SKP wynikało, że w 15 starostwach (z 20), pomimo udziału w kontrolach inspektorów NIK i powołanych przez NIK specjalistów lub inspektorów z TDT, nadal powierzchownie była sprawdzana prawidłowość dokumentowania przez diagnostów przebiegu badań technicznych pojazdów. Pomijano szereg istotnych zagadnień, obejmując badaniem małe liczbowo próby, pobrane

⁶⁰ Zagadnienia te regulują przepisy rozporządzenia o opłatach.

⁶¹ UDT – Urząd Dozoru Technicznego.

z rejestrów badań prowadzonych w SKP. Powierzchnie również prezentowano w protokołach kontroli SKP wyniki tych badań. Spośród skontrolowanych starostw pozytywnie w zakresie kontroli zapisów zawartych w rejestrach badań wyróżniało się 6 starostw, w tym przede wszystkim **UM w Białej Podlaskiej**⁶².

Nierzetelne dokumentowanie przebiegu badań technicznych przez diagnostów stwierdzono w 47 z 63 SKP sprawdzonych w toku niniejszej kontroli NIK. Do najczęściej występujących naruszeń wymogów w zakresie dokumentowania przez diagnostów przebiegu badań technicznych, określonych w rozporządzeniu z 2012 r. o badaniach technicznych, należało:

- *nieodnotowywanie w rejestrze badań i w zaświadczeniu o przeprowadzonych badaniach numeru, daty protokołu i decyzji TDT dopuszczającej do eksploatacji urządzenie techniczne zabudowane w pojeździe (zbiornika gazu LPG) lub numeru zbiornika oraz daty ważności decyzji TDT (w 14 SKP);*
- *niewpisywanie do rejestru badań i zaświadczeń o przeprowadzonych badaniach rodzaju paliwa bądź stanu licznika (w 12 SKP);*
- *dokonywanie błędnych wpisów bądź zaniechanie dokonywania wpisów w dokumencie identyfikacyjnym pojazdu po raz pierwszy rejestrowanego w kraju, dotyczących jego danych technicznych, w tym m.in. liczby miejsc, liczby kół, ich rozstawu, nośności opon (w 8 SKP);*
- *błędne sklasyfikowanie rodzaju bądź kategorii badanego pojazdu (w 4 SKP).*

Ponadto diagnosty błędnie określali w rejestrach badań dane numeryczne diagnosty przeprowadzającego badanie, nie wpisywali w zaświadczeniu o przeprowadzeniu badania technicznego pojazdu informacji o braku miejsca na wpis wyniku następnych badań, błędnie określali termin następnych badań technicznych bądź nie wpisywali informacji o spełnieniu warunków niezbędnych do ciągnięcia przyczepy. Nie wystawiali również zaświadczeń o przeprowadzeniu badań technicznych.

W ocenie NIK, nierzetelne dokumentowanie wyników badań mogło stanowić poważne utrudnienie dla starostów w ocenie pracy diagnostów i ocenie wywiązywania się przedsiębiorców z obowiązku przeprowadzania badań zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Stwierdzono ponadto, że 8 z 21 skontrolowanych starostów niedostatecznie dokumentowało w latach 2014–2015 prawidłowość pobierania i rozliczania się z CEP z opłat za przeprowadzone badania⁶³. Również przeprowadzone w toku kontroli NIK w 63 SKP badania prawidłowości dokumentowania rozliczeń w powyższym zakresie wykazały, że blisko połowa z nich (nadzorowanych przez 9 starostów⁶⁴) uchybiała terminowemu rozliczaniu się z pobranych opłat.

Zauważyć należy, że w 2013 r. na nieprawidłowo pobierane opłaty za badania techniczne bądź na występowanie nieprawidłowości w rozliczeniach z CEPiK wskazywał TDT w przekazanej starostom dokumentacji pokontrolnej. Na 2012 skontrolowanych wówczas stacji, w 241 inspektorzy TDT ujawnili nieprawidłowości w ww. zakresie.

⁶² W urzędzie tym obejmowano szczegółową kontrolą wszystkie zapisy zawarte w rejestrach badań. Kontrola przeprowadzona w 2016 r. w UM w Białej Podlaskiej wykazała, że w jednostce tej w okresie od 2015 r. nastąpiła wyraźna poprawa w przeprowadzaniu kontroli prawidłowości prowadzenia rejestru badań technicznych, w tym prawidłowości dokumentowania przez diagnostów przebiegu badań technicznych i ich wyników, co znalazło stosowne odzwierciedlenie w wystąpieniu pokontrolnym, skierowanym do tej jednostki. Do pozostałych należały **SP w: Lubartowie, Biłgoraju i Mielcu** oraz **UM w Tarnobrzegu i w Suwałkach**.

⁶³ W SP w: Łąncucie, Janowie Lubelskim, Biłgoraju, Skarżysku-Kamiennej, Pińczowie oraz w UM w Kielcach, Suwałkach i Zamościu.

⁶⁴ W SP w: Łąncucie, Janowie Lubelskim, Pińczowie, Kętrzynie, Braniewie, Gołdapi, Mrągowie, Kazimierzy Wielkiej oraz w UM w Kielcach.

3.1.2.4. Postępowania pokontrolne

Przeprowadzanie kontroli w SKP było najważniejszym, ustawowo określonym, narzędziem sprawowania przez starostów nadzoru nad działalnością SKP i diagnostów w nich zatrudnionych, przede wszystkim w zakresie wykonywania badań technicznych pojazdów w celu dopuszczania do ruchu drogowego wyłącznie w pełni sprawdzonych pojazdów samochodowych. Nierzetelne realizowanie obowiązków kontrolnych pozbawiało starostów możliwości efektywnego korzystania z tego narzędzia.

Ustalono, że spośród 14 starostów, pomimo stwierdzenia przez nich w toku kontroli w SKP nieprawidłowości, dziewięciu starostów nie formułowało zaleceń pokontrolnych w każdym przypadku ujawnienia nieprawidłowości w działaniu SKP. Brak takich zaleceń uniemożliwiał staroście wydanie decyzji o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę działalności regulowanej oraz wykreślenia z rejestru w przypadku nie usunięcia naruszeń w wyznaczonym terminie, do czego zobowiązywał go art. 83b ust.2 pkt 3 lit. b Prawa o rd.

- *Spośród 20 kontroli zrealizowanych przez **Starostę Grajewskiego** w latach 2014–2015 w 14 przypadkach nie zostały wydane zalecenia pokontrolne (wszystkie w 2015 roku).*
- *Po zakończeniu 30 kontroli **Prezydent Miasta Kielce** w wydanych zaleceniach pokontrolnych nie określił terminu ich realizacji, a od 17 przedsiębiorców nie wyegzekwował wykonania zaleceń.*

Jedynie w trzech UM (w: **Białej Podlaskiej, Suwałkach i Tarnobrzegu**) każdorazowo po kontroli ujawniającej nieprawidłowości, formułowano zalecenia z określeniem terminu ich usunięcia, a następnie egzekwowano realizację zaleceń, przeprowadzając postępowania sprawdzające.

Stwierdzono również, że pięciu starostów nie realizowało, w sytuacjach określonych w przepisach (np. wykreślenie przedsiębiorcy rejestru, zawieszenie działalności przez przedsiębiorcę, cofnięcie uprawnień diagnoście)⁶⁵, obowiązku wyegzekwowania od przedsiębiorcy zwrotu rejestru badań, a także pieczęci diagnostów i stacji. Stwarzało to przede wszystkim możliwość nieuprawnionego posługiwania się tymi pieczęciami przez osoby trzecie.

- ***Starosta Łańcucki**, pomimo wykreślenia trzech przedsiębiorców z rejestru: w marcu i wrześniu 2014 r. oraz wrześniu 2015 r., nie wyegzekwował od nich zwrotu rejestru badań technicznych oraz pieczęci identyfikacyjnych diagnostów.*
- ***Starosta Mielecki** dopiero w toku bieżącej kontroli NIK (w marcu 2016 r.) wyegzekwował zwrot rejestru badań od dwóch przedsiębiorców, pomimo ich wykreślenia z rejestru odpowiednio w grudniu 2014 r. i październiku 2015 r.*

3.2 Uprawnienia do wykonywania badań technicznych

3.2.1. Wydawanie uprawnień diagnosty

W 14 skontrolowanych starostwach (66,7%) ujawnione zostały nieprawidłowości w zakresie wykonywania przez starostów zadań określonych w art. 84 ust. 2 Prawa o rd, dotyczących wydawania uprawnień diagnosty.

Decyzje w tym zakresie starostowie wydawali z naruszeniem wymienionego przepisu stanowiącego, że starosta wydaje uprawnienie do wykonywania badań technicznych osobie, która posiada wymagane wykształcenie techniczne i praktykę, odbyła wymagane szkolenie oraz zdała z wynikiem pozytywnym egzamin kwalifikacyjny. Stwierdzono, że decyzje starostowie wydawali pomimo

⁶⁵ Obowiązek określony w § 8 ust. 3 rozporządzenia z 2012 r. o badaniach technicznych.

nieudokumentowania przez osoby ubiegające się o wydanie im uprawnień diagnosty spełnienia wszystkich wymienionych wyżej wymogów. Szczegółowo wymogi w tym zakresie określały przepisy § 2 rozporządzenia z 2004 r. o diagnostach, obowiązującego do dn. 10.08.2014 r., a od tego dnia przepisy art. 84 ust. 2b Prawa o rd.

W 13⁶⁶ starostwach ujawniono wydawanie uprawnień diagnosty pomimo nieudokumentowania przez osoby ubiegające się o ich uzyskanie, spełniania wymogu posiadania odpowiedniej praktyki zawodowej w stacji obsługi pojazdów lub w zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów przez wymagany przepisami okres. Starostowie bezprawnie uznawali m.in., że do okresu nabycia stosownej praktyki można zaliczyć okres „praktyki szkolnej”, realizowanej w ramach kształcenia w szkole⁶⁷. Niesłusznie uznawali również, pomimo jednoznacznego określenia w przepisach stanowiska, na jakim kandydat na diagnostę powinien odbyć praktykę zawodową, że wystarczającym jest udokumentowanie spełnienia tego wymogu świadectwem wykonywania pracy na takich stanowiskach, jak: doradca serwisowy w salonie samochodowym, kierownik serwisu samochodowego lub działu transportu, dyrektor techniczny zakładu naprawy samochodów. Za dowód stanowiący o posiadaniu odpowiedniej praktyki, starostowie bezpodstawnie uznawali również zaświadczenia o prowadzeniu działalności gospodarczej z zakresu hurtowej sprzedaży części i akcesoriów samochodowych lub transportu drogowego, a także dokumenty świadczące o wykonywaniu pracy na stanowisku technika: rolnika, ogrodnika, a nawet technika bezpieczeństwa i higieny pracy.

W trzech starostwach⁶⁸ uprawnienia diagnosty nadawane były również bez spełnienia jednego z pozostałych wymogów, tj. bez posiadania odpowiedniego wykształcenia technicznego oraz udokumentowanego odbycia szkolenia i zdania stosownego egzaminu w zakresie adekwatnym do udzielonych uprawnień. Ponadto, w dwóch starostwach⁶⁹ uprawnień udzielono pomimo, że o ich uzyskanie ubiegali się pracodawcy kandydatów na diagnostów, tj. podmioty nieuprawnione do złożenia wniosku.

- **Starosta Skarżyski** wydał uprawnienia diagnosty 13 osobom, z ogółem 16 ubiegających się o ich uzyskanie, pomimo braku udokumentowania przez nie posiadania odpowiedniej praktyki zawodowej. W 2 przypadkach starosta wydał uprawnienia na wniosek podmiotów zatrudniających kandydatów na diagnostów, nieuprawnionych do złożenia wniosku w tym zakresie.
- **Starosta Wysokomazowiecki** w 5 z 11 zbadanych postępowaniach wydał uprawnienia diagnosty pomimo nieudokumentowania przez wnioskodawców posiadania stosownej praktyki zawodowej. Dwoch z tych diagnostów po uzyskaniu uprawnień wykonało od początku 2014 r. do dn. 23.03.2016 r. łącznie 5.701 badań technicznych pojazdów.
- **Prezydent Miasta Zamość** wydał uprawnienia dwóm osobom, pomimo nieudokumentowania posiadania wymaganej praktyki zawodowej, przy czym jednej z nich pomimo przedłożenia dowodu na posiadanie tej praktyki wystawionego przez podmiot, który rozpoczął działalność dopiero 15 miesięcy później. Diagnosta ten wykonał od dn. 20.07.2015 r. do dn. 23.03.2016 r. 844 badania techniczne pojazdów.
- **Prezydent Miasta Kielce** wydał każdej z 15 osób uprawnienia diagnosty pomimo braku udokumentowania odbycia odpowiedniego szkolenia.

⁶⁶ Ustalenia w tym zakresie dotyczyły SP w: Mońkach, Wysokiem Mazowieckiem, Łańcutcie, Jaśle, Biłgoraju, Janowie Lubelskim, Kazimierzy Wielkiej, Skarżysku-Kamiennej, Pińczowie, Braniewie i Kętrzynie oraz w UM w Zamościu i Białej Podlaskiej.

⁶⁷ O bezzasadności przyjmowania przez starostów takiego stanowiska świadczy treść orzeczeń sądowych, w tym wyrok WSA w Krakowie z dnia 25.09.2017 r. III SA/Kr 408/07 oraz wyrok WSA w Warszawie z dn. 8.08.2014 r. VI SA/Wa 603/14.

⁶⁸ Dotyczyło to SP w Mońkach oraz w UM w Białej Podlaskiej i Kielcach.

⁶⁹ Dotyczyło to SP w Skarżysku-Kamiennej i UM w Białej Podlaskiej.

Wydawanie przez starostów uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów z zastosowaniem niedopuszczalnych odstępstw i zwolnień od spełniania wymaganych warunków było działaniem nielegalnym i nierzetelnym oraz stanowiło rażące naruszenie prawa. Stwierdzono, że ww. 14 starostów wydało uprawnienia diagnosty z naruszeniem przepisów ogółem 86 osobom.

Udzielanie uprawnień diagnosty bez rzetelnego sprawdzenia spełniania wszelkich wymagań pokreślonych Prawem o rd stanowiło również naruszenie art. 7 oraz art. 77 § 1 Kpa. NIK zauważa, że zgodnie z zasadą prawdy obiektywnej, będącą naczelną zasadą postępowania administracyjnego, organy administracji publicznej mają obowiązek zebrania i rozpatrzenia materiału dowodowego w taki sposób, aby ustalić stan faktyczny sprawy zgodny z rzeczywistością, a zwłaszcza mają obowiązek dokonać wszechstronnej oceny okoliczności konkretnej sprawy na podstawie analizy całego materiału dowodowego.

Stwierdzono, że dopiero w toku bieżącej kontroli NIK w trzech starostwach⁷⁰ podjęto działania w celu uzupełnienia dokumentacji związanej z wydanymi uprawnieniami o brakujące dokumenty, stanowiące o spełnieniu przez diagnostów wszystkich wymagań określonych przepisami prawa.

Podstawowymi przyczynami wydawania uprawnień diagnosty bez spełnienia wszystkich wymagań określonych przepisami, było: niedostateczne przygotowanie organizacyjno-kadrowe starostw do realizacji tego zadania, w tym m.in. brak stosownych procedur regulujących postępowania związane z udzielaniem uprawnień; brak kadr dostatecznie przygotowanych pod względem merytorycznym do prowadzenia tych postępowań; skupienie w rękach tych pracowników obowiązków związanych z prowadzeniem postępowań administracyjnych, w tym z weryfikacją przedkładanych wniosków i wydania decyzji. Przyczyniało się do tego również nie angażowanie własnych komórek kontroli wewnętrznej i audytu do sprawdzania prawidłowości prowadzenia postępowań w tym zakresie. Przede wszystkim jednak podstawową przyczyną tego stanu był nieskuteczny nadzór ze strony starostów nad podległymi im pracownikami, którym wcześniej udzielili pełnomocnictw do wydawania decyzji.

*NIK zwraca uwagę na wymóg posiadania przez kandydata na diagnostę odpowiedniej praktyki zawodowej w zakładzie naprawy pojazdów na stanowisku naprawy lub kontroli pojazdów. Kandydatem na diagnostę powinna być osoba posiadająca gruntowną, głęboko specjalistyczną wiedzę techniczną z zakresu budowy, utrzymania i technologii napraw pojazdów samochodowych. Wynika to przede wszystkim z zakresu czynności, jakie musi wykonać diagnosta podczas badania technicznego pojazdu, wymagających nie tylko wiedzy teoretycznej, lecz przede wszystkim wiedzy praktycznej. Stanowi o tym fakt, że **spośród blisko 640 czynności badawczych, do których przeprowadzenia zobowiązują diagnostę przepisy rozporządzenia z 2012 r. o badaniach technicznych, przeważającą ich część (około 75%) diagnosta przeprowadza, a następnie ocenia wyniki badań na podstawie własnego osądu, w oparciu o posiadaną wiedzę i doświadczenie zawodowe.** Te atrybuty niezbędne są m.in. przy ocenie wyników dodatkowych badań specjalistycznych pojazdów przystosowanych do przewozu materiałów niebezpiecznych, autobusów z podwyższoną dopuszczalną prędkością maksymalną i pojazdów, w których dokonano zmian konstrukcyjnych wymagających zmiany wpisu w dowodzie rejestracyjnym.*

NIK zauważa również, że nie była trafna liberalizacja wymogów, jakie muszą spełniać kandydaci na diagnostów, wprowadzona z dniem 10.08.2014 r. przepisami ustawy z 2014 r. o ułatwieniu dostępu

⁷⁰ Dotyczyło to SP w Kazimierzy Wielkiej i Skarżysku-Kamiennej oraz w UM w Białej Podlaskiej.

do zawodów⁷¹, w porównaniu z wymaganiami, które obowiązywały wcześniej⁷². W ocenie NIK, poprzez wprowadzenie warunku posiadania praktyki w stacji kontroli pojazdów na stanowisku kontroli pojazdów, istotnie obniżono wymagany poziom wiedzy i praktyki, jaką powinien posiadać diagnosta, bowiem samo zatrudnienie w miejscu pracy o takim charakterze i na takim stanowisku nie daje rękojmi wykonywania prawidłowo badań technicznych. Ponadto, Izba zauważa, że niewłaściwym jest dopuszczenie do zawodu diagnosty osób o wykształceniu technicznym o innym profilu niż samochodowy (np. inżynierów lub techników z branży: rolniczej, energetycznej, informatycznej, ekonomicznej, itp.). Zdaniem NIK, ustanowienie obowiązku spełniania dwukrotnie dłuższego okresu praktyki dla innego niż samochodowe kierunku wykształcenia, obniżonego w dodatku w sierpniu 2014 r. o połowę w ramach zmiany Prawa o rd, nie daje gwarancji, że osoby o takim kierunku wykształcenia będą w stanie sprostać potrzebom wykazania się podczas badań wysoką wiedzą merytoryczną z zakresu budowy, utrzymania i napraw pojazdów samochodowych. Wskazuje na to całokształt wyników bieżącej kontroli NIK.

Powyższe stanowisko Izby znajduje potwierdzenie w informacji Dyrektora TDT, organu wyspecjalizowanego w zakresie badań pojazdów i techniki samochodowej, sprawdzającego przygotowanie kandydatów na diagnostów do wykonywania tego zawodu w ramach przeprowadzanych egzaminów kwalifikacyjnych na diagnostę.

Dyrektor TDT wskazał m.in., że „(...) Do prawidłowego określenia stanu technicznego pojazdu potrzebna jest wiedza i doświadczenie warsztatowe w zakresie prawidłowości wystąpienia usterek w poszczególnych podzespołach pojazdu oraz sposobu ich naprawy. Doświadczenie takie można zdobyć wyłącznie na stanowisku naprawy pojazdów w warsztacie lub zakładzie naprawy pojazdów. (...). Stanowisko kontroli nie umożliwi kandydatowi na diagnostę zdobycia doświadczenia w zakresie oceny stanu technicznego pojazdów”. Dyrektor TDT wskazał również, że złagodzenie wymagań w zakresie praktyki negatywnie wpłynęło na przygotowanie do wykonywania zawodu diagnosty. Spowodowało, że do egzaminu na diagnostę zaczęły przystępować osoby, które nie miały styczności z naprawą pojazdów. Jako przykład Dyrektor TDT podał ubieganie się o uprawnienia diagnosty osób, które zatrudnione były w salonach samochodowych na stanowiskach kierownika serwisu lub doradcy serwisowego, a także osób kierowanych na szkolenie i egzamin kwalifikacyjny przez urzędy pracy, które często w ogóle nie miały w swojej karierze zawodowej styczności z naprawą pojazdów oraz oceną ich stanu technicznego.

Dyrektor TDT wskazał, że wiedza i umiejętności osób przystępujących do egzaminu kwalifikacyjnego na diagnostę jest na niskim poziomie, który dodatkowo systematycznie obniża się. Jest to spowodowane niskim poziomem szkoleń specjalistycznych, ale również złym przygotowaniem samych zdających. Do egzaminu zgłaszały się osoby przypadkowe, które wobec generalnego braku miejsc pracy w małych miejscowościach, upatrują szansę zdobycia zatrudnienia w stacji kontroli pojazdów w charakterze diagnosty samochodowego, bo tam są wakaty. Najczęściej są to osoby, które mają wykształcenie o kierunku samochodowym ale nigdy nie pracowały na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów. Często jednak zdarzają się osoby posiadające wykształcenie techniczne inne niż samochodowe, lecz bez jakiegokolwiek praktyki w wymaganym zawodzie, nierzadko osoby starsze, które utraciły pracę i próbują znaleźć jakieś zajęcie lub też emeryci, którzy chcą znaleźć zajęcie, aby „dorobić” do emerytury. Wskazał również, że inną – istotną przyczyną niedostatecznego przygotowania diagnostów do wykonywania

⁷¹ Dz. U. poz. 768 – por. art. 4 pkt 2 lit. b.

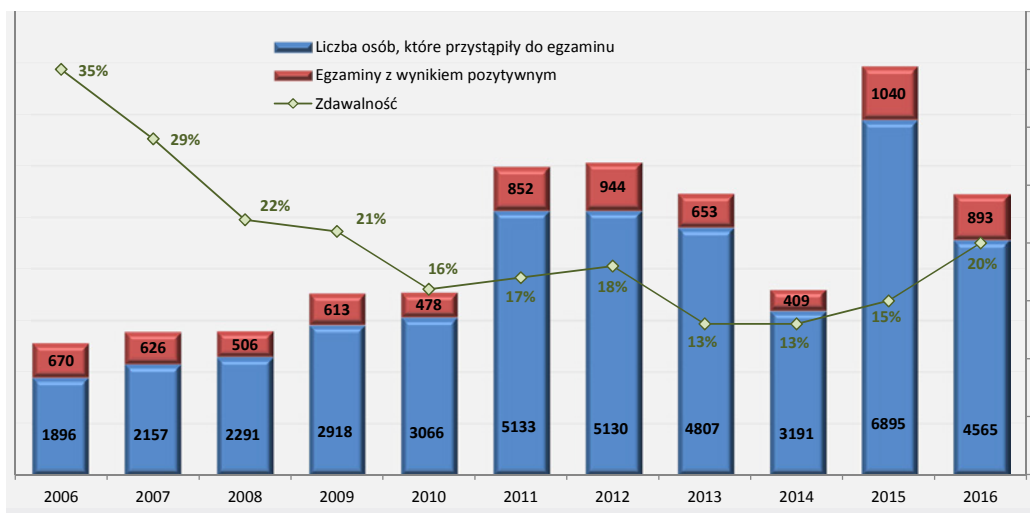
⁷² Wcześniej obowiązywał wymóg posiadania praktyki m.in. w stacji obsługi pojazdów na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów.

badań technicznych pojazdów jest sposób prowadzonych szkoleń specjalistycznych, poprzedzających przystąpienie do egzaminu na diagnostę. Stwierdził, że program szkolenia specjalistycznego w większości bazuje na programie określonym w poprzednio obowiązującym rozporządzeniu z 2004 r. o diagnostach, zawierającym 5 bloków tematycznych, z których każdy zawiera tematy, które powinny zostać omówione przez prowadzącą osobę szkolenie, przez ściśle określoną liczbę godzin. Łącznie całe szkolenie obejmuje 116 godzin, co powinno skutkować trwaniem szkolenia przez 3 tygodnie (8 godzin dziennie od poniedziałku do piątku). Jednak z informacji jakie docierają do TDT wynika, iż szkolenia często przeprowadzane są w ciągu 7 dni, tj. zdecydowanie za krótko, mając na uwadze tematykę szkolenia. Szkolenia te przeprowadzane są w sposób nierzetelny oraz z pominięciem niektórych zagadnień, co potwierdzają osoby przystępujące do egzaminu kwalifikacyjnego dla diagnostów. Oprócz skracania godzin liczbowych przeznaczonych na poszczególne tematykę, nagminną praktyką ośrodków szkolących jest pomijanie zajęć praktycznych, które mają ogromne znaczenie w całym cyklu szkolenia kandydatów na diagnostów. Jest to wynik braku określenia wymagań w stosunku do ośrodków oraz osób, które prowadzą szkolenia, a także braku nadzoru nad ośrodkami szkolącymi kandydatów na diagnostów. Prowadzenie ośrodków szkolenia na zasadzie wykonywania działalności gospodarczej, nie będącej działalnością regulowaną, sprowadza się, do niezdrowej konkurencyjności. Szkolenia przeprowadzane są przez osoby, które nie mają odpowiednich kwalifikacji, co odzwierciedla się później na niskiej zdawalności, a kandydaci na diagnostów przy wyborze ośrodka szkolącego najczęściej biorą pod uwagę długość trwania kursu oraz jego koszt.

O niedostatecznym przygotowaniu kandydatów na diagnostów, przystępujących do egzaminu kwalifikacyjnego, przeprowadzanego przez TDT, świadczy niski poziom zdawalności tego egzaminu w 2015 r. (15%), zmniejszający się z roku na rok⁷³.

Wykres nr 3

Wyniki egzaminów kwalifikacyjnych dla kandydatów na diagnostów oraz diagnostów uzupełniających uprawnienia



Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie informacji TDT.

W ocenie NIK, do pogorszenia się ogólnego poziomu kwalifikacji diagnostów przyczyniło się również uchylene z dniem 26 listopada 2004 r. przepisu dotyczącego obowiązku odbywania

⁷³ Według TDT w 2006 r. egzamin kwalifikacyjny zdało 35% osób zakwalifikowanych do egzaminu, w 2008–2009 r. – 22–21%, a w latach 2013–2014 – 13–15%. W 2004 r. zdawalność była na poziomie 50% (według informacji NIK o nadzorze starostw nad SKP z 2009 r.).

co 2 lata okresowego szkolenia uzupełniającego dla diagnostów. Brak takich szkoleń, w dobie szybkiego postępu technicznego oraz zmieniających się przepisów prawa, przyczyniał się do obniżenia jakości badań technicznych, wykonywanych przez diagnostów. Izba podkreśla w tym miejscu, że już po kontroli przeprowadzonej w 2008 r. wskazywała na konieczność przywrócenia obowiązku poddawania diagnostów okresowemu szkoleniu. Wnioski NIK w tym zakresie nie znalazły jednak akceptacji organu właściwego w kształtowaniu przepisów dotyczących dopuszczania pojazdów samochodowych do ruchu drogowego.

3.2.2. Cofanie uprawnień diagnosty

Starostowie zaniedbywali określony w art. 84 ust. 3 Prawa o rd obowiązek usuwania z grona diagnostów, poprzez cofanie uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów, tych osób, wobec których w toku kontroli SKP stwierdzono nieprawidłowe wykonywanie badań technicznych⁷⁴.

Zgodnie z uchwałą NSA z marca 2012 r.⁷⁵ starosta mógł cofnąć diagnoście uprawnienia do wykonywania badań technicznych nie tylko wtedy, gdy ten dopuścił się naruszeń w toku kontroli, ale również, gdy w innych sytuacjach wyjdzie na jaw jego nierzetelność.

Według wyroku NSA z 2014 r.⁷⁶, przepis art. 84 ust. 3 pkt 2 Prawa o rd, stanowiący podstawę cofnięcia uprawnień diagnosty, ma charakter bezwzględnie obowiązujący, co oznacza że stwierdzenie uchybienia polegającego na wydaniu przez diagnostę zaświadczenia lub dokonanie wpisu do dowodu rejestracyjnego pojazdu niezgodnie ze stanem faktycznym lub przepisami skutkuje zastosowaniem przewidzianej w nim sankcji. Ta odpowiedzialność administracyjna w postaci cofnięcia uprawnień jest niezależna od odpowiedzialności karnoprawnej.

Powyższe stanowi, że sposób oraz źródło ujawnienia faktu dopuszczenia się przez diagnostę naruszenia określonego w przepisie art. 84 ust. 3 pkt 2 Prawa o rd nie ma znaczenia dla obowiązkowego zastosowania sankcji przewidzianej w art. 84 ust. 3.

O tym, że starostowie zaniedbywali obowiązek cofania uprawnień diagnostom, w sytuacji ujawnienia podczas kontroli w SKP wykonywania nieprawidłowo obowiązków związanych z badaniem technicznym pojazdu, wskazują wyniki kontroli sprawowania nadzoru przez starostów nad SKP, przedstawione w pkt 3.1 niniejszej Informacji. Według nich 10 starostów, w trakcie przeprowadzanych przez nich kontroli, nie zakwestionowało dopuszczenia przez diagnostów pojazdów do ruchu pomimo przeprowadzenia badań z naruszeniem prawa.

Stwierdzono, że siedmiu starostów nie podjęło działań zmierzających do cofnięcia uprawnień diagnosty, bądź wszczęło je ze znacznym opóźnieniem nawet w sytuacjach, w których do urzędów wpłynęły udokumentowane informacje o naruszaniu przez diagnostów norm prawnych ze źródeł innych niż kontrole SKP⁷⁷. Dotyczyło to informacji przekazywanych przez TDT, a także informacji o prowadzonych przez organy kontroli ruchu drogowego i prokuratury postępowaniach związanych z popełnionymi przez diagnostów czynami karalnymi, w tym wydawaniem zaświadczeń albo dokonywaniem wpisów do dowodów rejestracyjnych pojazdu

⁷⁴ Dotyczy wykonywania przez diagnostę badań technicznych niezgodnie z zakresem badań i sposobem ich wykonania albo wydania zaświadczenia lub dokonania wpisu do dowodu rejestracyjnego pojazdu niezgodnie ze stanem faktycznym lub przepisami.

⁷⁵ Według uchwały NSA w Warszawie z 12 marca 2012 r. II GPS 2/11.

⁷⁶ Wyrok NSA w Warszawie z 28 sierpnia 2014 r. II GSK 928/13.

⁷⁷ Dotyczyło to SP w: Mielcu, Biłgoraju, Lubartowie, Janowie Lubelskim, Grajewie, Mońkach i Wysokiem Mazowieckiem.

niezgodnie ze stanem faktycznym lub przepisami – tj. poświadczaniem nieprawdy w tych dokumentach i przyjmowaniem z tego tytułu korzyści majątkowych, bądź o uprawomocnieniu się wyroków karnych za ich popełnienie.

- **Starosta Biłgorajski** po otrzymaniu w 2015 r. dwóch zawiadomień o nieprawidłowym przeprowadzaniu badań technicznych, skierowanych przez prokuraturę oraz TDT, nie wszczął postępowań zmierzających do cofnięcia uprawnień diagnostom przeprowadzającym nierzetelnie badania techniczne pojazdów.
- **Starosta Mielecki**, pomimo otrzymania w listopadzie 2014 r. od TDT zawiadomienia o dopuszczeniu przez diagnostę do ruchu trzech pojazdów nieposiadających ważnych decyzji umożliwiających eksploatację zabudowanych na nich cysternach, nie wszczął stosownych postępowań wobec tego diagnosty.

NIK zauważa, że w okresie od 2005 r. do początku 2014 r. starostowie cofnęli uprawnienia jedynie 20 diagnostom, a w okresie objętym kontrolą (2014 r. – I kw. 2016 r.) – pomimo istnienia przesłanek do podjęcia takich działań, odnotowano jedynie jednostkowe (trzy) przypadki cofnięcia uprawnień diagnoście⁷⁸.

Stwierdzono, że na obszarze nadzorowanym przez trzy skontrolowane starostwa⁷⁹ badania techniczne pojazdów przeprowadzały osoby, w stosunku do których sądy orzekły kary za przestępstwa związane z wykonywaniem zawodu diagnosty, a często również kary dodatkowe, polegające na okresowym zakazie wykonywania obowiązków diagnosty. Starostowie przeważnie uznawali kary orzeczone przez sądy powszechne za wystarczające. W rezultacie, nie wszczynali postępowań administracyjnych zmierzających do wydania decyzji o cofnięciu tym osobom uprawnień diagnosty, co stanowiło naruszenie przepisu art. 84 ust. 3 Prawa o rd, bądź wszczynali je ze znacznym opóźnieniem.

- **Starosta Moniecki** pomimo otrzymania prawomocnych wyroków skazujących czterech diagnostów, w tym na karę dodatkową w postaci zakazu wykonywania funkcji diagnosty (przez okres 1–3 lat) nie wszczął postępowań zmierzających do cofnięcia udzielonych im uprawnień. Trzech z tych diagnostów, po upływie terminu stanowiącego o zakazie wykonywania badań, w latach 2014–2016 (do 11 kwietnia) wykonało łącznie 907 badań technicznych pojazdów.
- **Starosta Wysokomazowiecki** pomimo otrzymania w końcu 2013 r. prawomocnego wyroku zakazującego m.in. wykonywania zawodu diagnosty przez okres jednego roku, nie cofnął jemu uprawnień i od marca 2015 r., po odbyciu rocznej kary, dopuścił do wykonywania przez niego badań technicznych.
- **Starosta Grajewski** po otrzymaniu prawomocnych wyroków dotyczących trzech diagnostów, w których sądy nie zakazały wykonywania przez nich zawodu, w odniesieniu do każdego z nich wszczął postępowania zmierzające do cofnięcia uprawnień, przy czym w dwóch przypadkach dokonał tego dopiero po upływie 52 dni.

Zaniechanie ze strony starostów cofania uprawnień diagnosty w sytuacji skazania go za popełnione przestępstwo (a także w każdym innym prawnie określonym przypadku) skutkuje tym, że badania techniczne pojazdów mogą wykonywać diagnosty nieuczciwi, nie dający rękojmi prawidłowego, rzetelnego wykonywania badań technicznych, a pojazdy dopuszczane przez nich do ruchu mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa użytkowników dróg, a także środowiska.

Podkreślenia wymaga, że:

- w przypadku stwierdzenia popełnienia przez diagnostę przestępstwa poświadczenia nieprawdy, polegającego np. na wystawieniu zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym albo dokonaniu wpisu do dowodu rejestracyjnego pojazdu niezgodnie ze stanem faktycznym lub przepisami, a więc stwierdzenia okoliczności niezgodnych ze stanem faktycznym, sąd orzeka karę

⁷⁸ Wszczęcie takiego postępowania miało miejsce w SP w Mielcu w grudniu 2015 r. i zakończyło się dopiero w dn. 16.04.2016 r. cofnięciem uprawnień. Prezydent Miasta Suwałki we wrześniu 2015 r. cofnął uprawnienia jednemu diagnosty. Również Starosta Kazimierski wszczął postępowanie ws cofnięcia uprawnień diagnosty, przy czym, pomimo że prawomocny wyrok wpłynął do urzędu w dn. 15.01.2016 r. stosowne czynności podjęto 29.02.2016 r. Na uwagę zasługuje data wyroku: 7.04.2014 r.

⁷⁹ Dotyczyło to SP w: Mońkach, Wysokiem Mazowieckiem i Grajewie.

stosownie do przepisów Kodeksu karnego⁸⁰ oraz może obok niej wymierzyć środek karny w postaci zakazu wykonywania zawodu diagnosty na okres od 1 do 10 lat⁸¹;

- niezależnie od odpowiedzialności karnoprawnej diagnosta co do zasady powinien ponosić odpowiedzialność administracyjnoprawną w postaci cofnięcia uprawnień diagnosty, określoną w art. 84 ust. 3 Prawa o rd. Są to dwie niezależne od siebie i nie konkurujące ze sobą sankcje.

3.3 Wpis do rejestru oraz prowadzenie akt rejestrowych

W 18 z 21 skontrolowanych starostwach zadania dotyczące wpisu przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów do rejestru SKP i ich prowadzenia były realizowane z naruszeniem art. 83a Prawa o rd. W rezultacie rejestry SKP zawierały informacje nieaktualne – nie odpowiadające stanowi rzeczywistości, pomimo nadania im przepisem art. 66 ust. 1 ustawy o SDG cech jawności i ogólnej dostępności publicznej.

Ośmiu starostów⁸² dokonało wpisu przedsiębiorców prowadzących stacje do rejestru SKP, pomimo przedłożenia przez nich wniosków o wpis niespełniających wymogów art. 83a ust. 3–5 Prawa o rd. Nieprawidłowości w tym zakresie polegały głównie na braku wymaganych oświadczeń potwierdzających spełnianie określonych wymagań i braku we wnioskach:

- określenia zakresu badań jakie przedsiębiorca zamierza przeprowadzać,
- kompletu podpisów osób uprawnionych do reprezentowania przedsiębiorcy ze wskazaniem imienia i nazwiska pełnionej funkcji,
- numeru przedsiębiorcy w KRS lub CEIDG,
- danych o zatrudnionych diagnostach.

Pięciu z tych starostów⁸³ dokonało wpisu do rejestru SKP pomimo, że przedsiębiorcy nie posiadali poświadczeń TDT wymaganych przepisem art. 83 ust 3 pkt 5 Prawa o rd potwierdzających spełnianie warunków do prowadzenia działalności objętej wpisem.

W 14 starostwach (66,7%) rejestry SKP oraz akta rejestrowe przedsiębiorców, prowadzone były nierzetelnie⁸⁴. Rejestry nie zawierały wszystkich danych podlegających wpisowi bądź zawierały wpisy nieaktualne. Akta rejestrowe były niekompletne – nie zawierały wszystkich dokumentów stanowiących podstawę wpisu lub ich aktualizacji. Do przechowywania dokumentacji stanowiącej podstawę wpisu zobowiązywał starostów art. 66 ust. 2 ustawy o SDG.

Nieprawidłowości dotyczące wykonywania ww. zadań polegały głównie na tym, że:

- dane w rejestrach dotyczące rodzaju SKP i zakresu badań technicznych, do których upoważnione zostały stacje, nie odpowiadały zakresom badań określonym w decyzjach Dyrektora TDT, poświadczających posiadanie przez SKP odpowiedniego wyposażenia i warunków lokalowych;

⁸⁰ Przepisy Kodeksu karnego stanowią, że funkcjonariusz publiczny lub inna osoba uprawniona do wystawienia dokumentu, która poświadcza w nim nieprawdę co do okoliczności mającej znaczenie prawne, podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5 (art. 271 § 1), natomiast jeżeli sprawca dopuszcza się tego czynu w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub osobistej podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8 (art. 271 § 3).

⁸¹ Por. art. 41 § 1 Kodeksu karnego.

⁸² Dotyczyło to Starostów: Monieckiego, Mieleckiego, Łańcuckiego, Biłgorajskiego, Skarżyskiego, Gołdapskiego i Braniewskiego oraz Prezydenta Miasta Biała Podlaska.

⁸³ Dotyczyło to Starostów: Łańcuckiego, Mieleckiego, Biłgorajskiego, Skarżyskiego i Braniewskiego.

⁸⁴ NIK nie stwierdziła nieprawidłowości jedynie w dokumentacji rejestrowej SP w: Grajewie, Janowie Lubelskim, Jaśle, Mielcu, Gołdapi i Braniewie oraz w UM w Suwałkach.

- wykazane w rejestrach informacje o stanie zatrudnienia diagnostów nie odpowiadały danym w tym zakresie, stwierdzonym w wyniku kontroli;
- wpisy w rejestrach nie zawierały wszystkich danych wymaganych przepisem art. 83a ust. 3 Prawa o rd bądź dane te były niezgodne ze stanem rzeczywistym. Dotyczyło to głównie: numerów uprawnień diagnostów i ich danych osobowych, numeru NIP przedsiębiorcy oraz adresu SKP bądź przedsiębiorcy;
- rejestry zawierały wpisy przedsiębiorców, pomimo uzyskania informacji o zakończeniu przez przedsiębiorcę działalności objętej wpisem;
- w aktach rejestrowych brak było zaświadczeń zawierających aktualne dane i zgłoszeń przedsiębiorców aktualizujących stan zatrudnienia diagnostów.

Szczególnymi przykładami, ze względu na skalę i wagę ujawnionych nieprawidłowości były działania Starostów:

- **Łańcuckiego** – m.in. w odniesieniu do 7 z 24 wpisanych przedsiębiorców rejestr nie zawierał wszystkich wymaganych informacji bądź były one nieaktualne. Z rejestru nie wykreślono 4 SKP, pomimo zgłoszenia przez przedsiębiorców zaprzestania działalności;
- **Biłgorajskiego** – w rejestrze m.in. w odniesieniu do 21 z ogółem 23 SKP brak było niektórych danych wymaganych przepisami bądź zawarte w nich informacje były niekompletne lub nieaktualne. Starosta ten również dopuścił do prowadzenia od listopada 2011 r. do połowy marca 2016 r. przez przedsiębiorcę stacji bez wymaganego wpisu do rejestru SKP. Przedsiębiorca ten prowadził SKP na podstawie wystawionego mu zaświadczenia o wpisie, korzystając z poświadczenia TDT wystawionego innemu przedsiębiorcy, ważnego do końca 2015 r. Przez okres ponad 4 lat, do końca 2015 r. wykonano nielegalnie aż 9.148 badań technicznych. Podkreślenia wymaga, że dopiero w toku kontroli NIK przedsiębiorca został wpisany do rejestru na podstawie właściwego poświadczenia.

Powyższe nieprawidłowości były przede wszystkim rezultatem nie egzekwowania przez starostów od przedsiębiorców realizacji obowiązku zgłaszania każdej zmiany danych wpisanych do rejestru w terminie 14 dni od dnia zajścia zdarzenia, które spowodowało ich zmianę⁸⁵. Były również rezultatem tolerowania nieprzebrzegania przez przedsiębiorców wymogu przechowywania wszystkich dokumentów niezbędnych do wykazania spełniania warunków wymaganych do wykonywania działalności regulowanej⁸⁶. Do ich występowania przyczyniało się również nadmierne obciążenie niedostatecznie liczebnego zasobu kadrowego starostw innymi obowiązkami.

O skali zaniedbań w zakresie przechowywania dokumentacji rejestrowej świadczą również wyniki kontroli przeprowadzanych przez TDT. Instytucja ta przeprowadzając w 2013 r. kontrole⁸⁷ w 2012 stacjach, w przypadku 411 z nich ujawniła występowanie nieprawidłowości odnoszących się do warunków lokalowych i wyposażenia, w tym w 187 SKP (45,5%) nieprawidłowości polegające na braku dokumentów wymaganych od przedsiębiorcy.

Stwierdzono także uchybienia formalne w prowadzeniu rejestru przedsiębiorców i ewidencji diagnostów. Polegały one głównie na braku podpisów lub nieczytelnym podpisie osoby dokonującej korekty w rejestrze oraz dokonywaniu aktualizacji bez podania daty zmiany. Nie odpowiadały również stanowi faktycznemu, określonym we właściwych rejestrach działalności gospodarczej (KRS lub CEIDG) nazwy przedsiębiorców określone we wnioskach i w rejestrach SKP, a w konsekwencji w zaświadczeniach o wpisie, wydawanych przedsiębiorcom. Skutkiem tego było m.in. posługiwanie się przez diagnostów niewłaściwymi nazwami stacji przy wydawaniu zaświadczeń o przeprowadzonych badaniach technicznych pojazdów.

⁸⁵ Obowiązek taki został określony w przepisie art. 66 ust. 5 ustawy o SDG.

⁸⁶ Przedsiębiorców zobowiązuje do tego przepis art. 69 ustawy o SDG.

⁸⁷ Na podstawie umów zawartych ze 174 starostami.

3.4 Przygotowanie organizacyjno-kadrowe starostw do sprawowania nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów

Starostwa nie były przygotowane kadrowo i organizacyjnie do realizacji zadań związanych z nadzorem nad stacjami kontroli pojazdów w zakresie określonym w przepisach Prawa o rd (art. 83b). W rezultacie w każdym ze skontrolowanych 21 urzędów wystąpiły nieprawidłowości w zakresie sprawowania nadzoru nad SKP, w tym przede wszystkim nad prawidłowością przeprowadzania w nich badań technicznych pojazdów przez diagnostów.

Pracownicy zatrudnieni w skontrolowanych urzędach, na których nałożono obowiązki z zakresu sprawowania nadzoru i wykonywania kontroli w SKP nie byli do tego przygotowani merytorycznie. Osoby te przeważnie nie posiadały odpowiedniego wykształcenia technicznego o specjalności samochodowej i praktyki zawodowej w zakresie wykonywania badań technicznych pojazdów, gwarantującej możliwość dokonania rzetelnej oceny prawidłowości przeprowadzania przez diagnostów w nadzorowanych stacjach takich badań. Tylko w trzech skontrolowanych starostwach⁸⁸ pojedyncze osoby legitymowały się kierunkowym wykształceniem i praktyką w tym zakresie.

Nadzór nad SKP, w tym ich kontrole, realizowały w starostwach na ogół osoby posiadające wykształcenie niezwiązane z techniką samochodową m.in. takie, jak: filozofia, nauki polityczne, ekonomia, rolnictwo i ogrodnictwo, górnictwo i technika wiertnicza, wikliniarstwo i plecionkarstwo oraz informatyka. W części skontrolowanych jednostek (ok. 30%) niektórzy pracownicy posiadali wykształcenie prawno-administracyjne, mogące służyć efektywnie realizacji jedynie niektórych czynności kontrolnych w SKP, dotyczących sprawdzania spełniania przez te stacje formalnych wymogów ustawowych do działania w zakresie przeprowadzania badań technicznych pojazdów i prawidłowego prowadzenia dokumentacji w tym zakresie⁸⁹.

Negatywny wpływ na sprawowanie nadzoru miał fakt, że pracownicy odpowiedzialni za nadzór nad SKP, którym powierzono obowiązek przeprowadzania kontroli w nadzorowanych stacjach, nie odbywali szkoleń specjalistycznych w zakresie prawidłowego przeprowadzania badań technicznych pojazdów.

- Żaden z trzech pracowników Wydziału Komunikacji i Dróg **SP w Kazimierzy Wielkiej**, do zadań których należały sprawy związane z nadzorem i kontrolą SKP, nie posiadał odpowiednich kwalifikacji. Jeden z nich posiadał wprawdzie, poza wykształceniem wyższym ekonomicznym, również wykształcenie średnie w zakresie mechaniki samochodowej, jednak nigdy nie pracował w tym zawodzie. Wykształcenie pozostałych osób to: magister ogrodnictwa i technik rolnik. Wymienieni pracownicy nie uczestniczyli w szkoleniach specjalistycznych, dotyczących nadzoru i kontroli SKP. Przeszli jedynie szkolenie z zakresu ochrony danych osobowych systemu CEP.
- W **SP w Braniewie** sprawami nadzoru i kontroli nad SKP zajmowało się dwóch pracowników, z których jeden posiadał wykształcenie wyższe ekonomiczne, a drugi techniczne w kierunku wikliniarstwa i plecionkarstwa. Osoby te odbyły wprawdzie jedno szkolenie z zakresu kontroli SKP w ramach sprawowanego nadzoru, jednak miało ono miejsce w 2010 r. i trwało tylko 5 godzin. W latach następnych wymienieni pracownicy uczestniczyli jedynie w krótkotrwałych szkoleniach z zakresu zmian przepisów prawnych w zakresie funkcjonowania SKP. Nie uczestniczyli w szkoleniach z zakresu prawidłowości przeprowadzania badań technicznych pojazdów.
- W **SP w Pińszowie** zagadnieniami nadzoru i kontroli SKP zajmowały się trzy osoby, w tym: magister inżynier mechanik (absolwent Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie), magister politologii oraz rolnik z wykształceniem policealnym o specjalności uprawa roślin i hodowla zwierząt. Dwie z tych osób przeszły jedynie szkolenia z zakresu CEP, w tym jedna z nich również dwa 5-godzinne szkolenia z zakresu zmian przepisów prawnych dotyczących działalności SKP. Trzecia z tych osób nie uczestniczyła w żadnym szkoleniu.

⁸⁸ W SP w Biłgoraju oraz w UM w Tarnobrzegu i w Suwałkach.

⁸⁹ Potwierdzają to wyniki kontroli przeprowadzonej w UM w Białej Podlaskiej, Suwałkach i Tarnobrzegu oraz w SP w Lubartowie i Biłgoraju.

- **Starosta Kętrzyński** zadania z zakresu nadzoru i kontroli SKP oraz nadawania uprawnień diagnostom powierzył jednej osobie – Naczelnikowi Wydziału Komunikacji i Transportu. Osoba ta posiadała wykształcenie średnie techniczne z zakresu mechanizacji rolnictwa oraz wyższe o kierunku informatyki i ekonomii, a ostatnie szkolenie na temat kontroli SKP w ramach sprawowanego nadzoru odbyła w styczniu 2010 r., tj. prawie 6 lat temu.

Skutkiem niedostatecznego przygotowania starostw w powyższym zakresie było przede wszystkim powierzchowne przeprowadzanie kontroli oraz niepoddawanie kontroli zagadnień specjalistycznych, w tym głównie prawidłowości przeprowadzania przez diagnostów badań technicznych pojazdów.

- Powierzchnowe przeprowadzanie kontroli SKP w **SP w Mielcu**, w tym nieobejmowanie nimi prawidłowości wykonywania badań technicznych podczas corocznych kontroli, brak analizy danych zawartych w rejestrach badań technicznych oraz niekorzystanie z możliwości dokonywania doraźnych kontroli SKP, sprzyjało nierzetelnemu wykonywaniu badań technicznych pojazdów. Przeciętnie diagnozy w kontrolowanych stacjach poświęcali na wykonywanie badań technicznych jednego pojazdu od 27 do 49 minut. W skrajnym przypadku w SKP o nr RMI/018/P w ciągu jednego dnia przeprowadzono 49 badań technicznych pojazdów, poświęcając na każde z nich tylko 15 minut.

Dla porównania – w toku kontroli SKP, przeprowadzonych w tym starostwie w 2016 r. przez NIK z udziałem przedstawiciela TDT, badania techniczne pojazdów podczas których wykonywane były wszystkie określone przepisami czynności były przeprowadzane przez diagnostów w czasie od 84 do 100 minut.

W ocenie NIK, o powierzchownym przeprowadzaniu kontroli SKP świadczy czas ich trwania. W pięciu skontrolowanych urzędach⁹⁰ stwierdzono, że w ciągu jednego dnia przeprowadzane były kontrole w dwóch lub więcej nadzorowanych stacjach. W trzech z tych jednostek kontrole przeprowadzane były przez jednego pracownika, przeważnie bez wystarczających kwalifikacji i odpowiednich szkoleń pozwalających na rzetelną ocenę prawidłowości działania SKP, zwłaszcza w zakresie wykonywania badań technicznych pojazdów przez diagnostów.

- W **UM w Zamościu** jeden pracownik komórki organizacyjnej odpowiedzialnej za nadzór i kontrole nad SKP w dn. 9.12.2014 r. przeprowadził kontrole dwóch SKP, a w dn. 16.12.2014 r. wykazał przeprowadzenie kontroli nawet trzech SKP. Podkreślenia wymaga, że w pierwszym przypadku nie przeprowadzono w ogóle kontroli prawidłowości wykonywania badań technicznych, a w drugim czynności tej nie wykonano w jednej SKP.
- **Starosta Łańcucki** przeprowadził jednego dnia (tj. 13.11.2014 r., 28.05.2015 r. i 22.01.2016 r.) kontrole w czterech nadzorowanych stacjach. W kilku przypadkach jednego dnia obejmowane kontrolą były dwie stacje diagnostyczne. Podkreślenia wymaga, że przeprowadzenie kontroli w SKP, w tym dokonanie sprawdzenia prawidłowości wykonania badań technicznych pojazdu i prawidłowości prowadzenia dokumentacji z nimi związanej, powinno trwać – na przykładzie kontroli prowadzonych przez TDT – co najmniej jeden dzień, a często nawet dwa dni robocze⁹¹, na co wskazuje szeroki zakres wymagań jakie musi spełniać stacja, określony przepisami prawa.

Powszechny był w skontrolowanych starostwach brak procedur wspomagających sposób postępowania pracowników w zakresie: dokonywania wpisu do rejestru i jego prowadzenia, nadawania uprawnień diagnosty oraz wykonywania czynności kontrolnych w SKP, w tym dokumentowania przebiegu kontroli. Starostowie nie wykorzystywali do kontroli prawidłowości realizacji zadań nadzorczych własnych służb kontrolnych (komórek audytu i kontroli wewnętrznej). Komórki te, w ocenie NIK, powinny wspomagać starostów w egzekwowaniu od jednostek organizacyjnych urzędów, regulaminowo wyznaczonych

⁹⁰ Dotyczyło to SP w: Biłgoraju, Lubartowie, Łańcucie i Jaśle oraz w UM w Zamościu.

⁹¹ Stwierdzono to również na przykładzie kontroli przeprowadzanych przez pracowników UM w Białej Podlaskiej, obejmujących pełny zakres rzeczowy, w tym sprawdzenie prawidłowości przeprowadzania badań technicznych pojazdu oraz szczegółową kontrolę prawidłowości prowadzenia rejestru badań technicznych i wystawiania stosownych dokumentów. Dwa dni trwały kontrole w przypadku samodzielnego wykonywania kontroli przez pracownika Urzędu (w 2015 r.), a jeden dzień – w przypadku zaangażowania do kontroli przedstawiciela TDT.

do sprawowania nadzoru nad działalnością SKP, aktywnego, prawidłowego i skutecznego realizowania obowiązków w tym zakresie.

- *W SP w Mrągowie funkcjonowało Biuro Audytu Wewnętrznego i Kontroli, któremu w regulaminie organizacyjnym urzędu przypisano m.in. zadania polegające na prowadzeniu kontroli wewnętrznej, której celem było racjonalne zapewnienie starosty o sprawności funkcjonowania mechanizmów kontrolnych w ramach kontroli zarządczej w zakresie prawidłowości realizacji zadań. Biuro to nie przeprowadzało jednak kontroli realizacji zadań z tego zakresu przez komórkę organizacyjną starostwa, właściwą w sprawach nadzoru nad SKP.*

Jako podstawową przyczynę tego stanu starostowie podawali, iż realizowane przez nich zadania z powyższego zakresu obarczone są niskim ryzykiem ujawnienia nieprawidłowości i zagrożeń z nich wynikających. Takiemu stanowisku przeczy skala ujawnionych w toku niniejszej kontroli nieprawidłowości oraz niejednokrotnie ich powtarzalność w kolejnych latach objętych kontrolą. Stwierdzono, że jedynie trzech starostów⁹² w tym okresie angażowało własne służby kontrolne do wspomagania nadzoru nad SKP. Ze względu na ujawnione w tych jednostkach niedostatków w sprawowaniu nadzoru, skuteczność tych inicjatyw, w ocenie NIK, była niska.

Brak procedur postępowania i niedostateczne wykorzystywanie wewnętrznego potencjału kontrolnego przyczyniały się do powstawania nieprawidłowości w zakresie wykonywania kontroli SKP i nadawania uprawnień diagnostom. Przyczyniało się do tego również obciążanie niedostatecznej liczebnie kadry pracowniczej, odpowiedzialnej za realizację zadań związanych z nadzorem nad SKP, wieloma innymi obowiązkami służbowymi, związanymi przede wszystkim z rejestracją pojazdów oraz licznymi kontrolami: ośrodków szkolenia kierowców, podmiotów realizujących transport publiczny i innych przewoźników drogowych.

Pomimo, że starostwa nie były przygotowane i niedostatecznie radziły sobie ze sprawowaniem nadzoru nad SKP, w znikomym stopniu korzystały z przewidzianej przepisem art. 83b ust. 3 Prawa o rd możliwości powierzenia TDT, w drodze porozumienia, przeprowadzania czynności kontrolnych w stacjach diagnostycznych. Osłabiało to w sposób istotny potencjał kontrolny urzędów, w których powszechny był niedobór kadr dobrze przygotowanych do kontroli stacji pod względem merytorycznym. Stwierdzono, że jeszcze w 2013 r. co trzecie ze skontrolowanych starostw korzystało z nieodpłatnej możliwości zaangażowania do kontroli SKP ww. instytucji. W 2015 r. i na początku 2016 r. już tylko dwie z 21 jednostek były zainteresowane udziałem przedstawicieli TDT w kontrolach, do czego – jak wyjaśniano, przyczyniło się m.in. wprowadzenie odpłatności za wykonywane przez TDT usługi.

NIK zauważa jednak, że wydatki związane z potencjalnym zaangażowaniem TDT do kontroli SKP stanowiłyby tylko nieznaczny odsetek wydatków budżetowych poszczególnych starostw⁹³.

Podkreślenia wymaga, że dopiero w związku z przeprowadzaną kontrolą NIK, na przełomie I i II kwartału 2016 r., połowa objętych kontrolą starostw skorzystała z pomocy TDT w powyższym zakresie. Według Dyrektora TDT, w latach 2013–2016 porozumienia w sprawie kontroli SKP zawarło z tą instytucją:

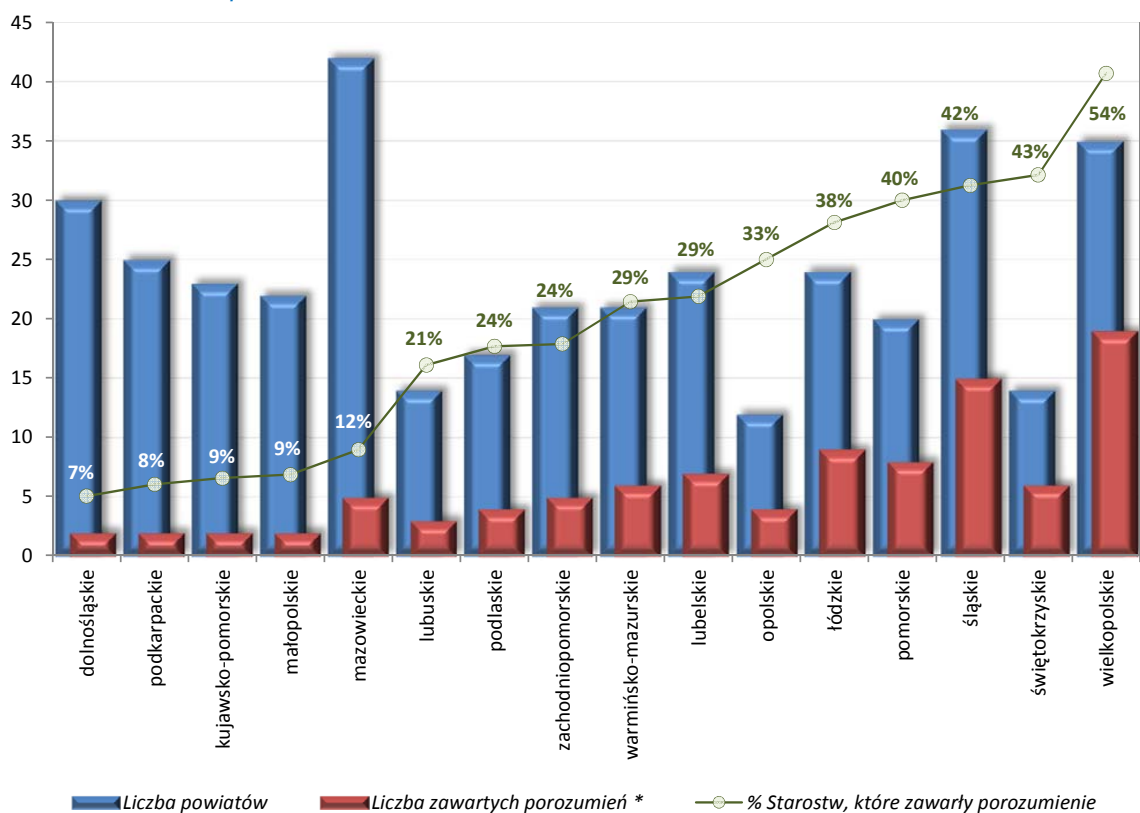
- w 2013 r. – 174 starostów, w wyniku czego kontrolą specjalistyczną TDT objął 2111 SKP;
- w 2014 r. – 165 starostów, na ogółem 380 (kontrolą objęto 2176 SKP);
- w 2015 r. – 88 starostów (kontrolą objęto 1031 SKP);
- w 2016 r. – 99 starostów (kontrolą objęto 1143 SKP).

⁹² Prezydenci miast: Suwałki, Zamość i Kielce.

⁹³ Przykładowo – wydatek na zatrudnienie TDT do kontroli SKP nadzorowanych przez starostę wysokomazowieckiego wyniósłby w 2015 r. 5,5 tys. zł, co stanowiłoby jedynie 0,11% wydatków budżetowych w tym roku.

Wykres nr 4

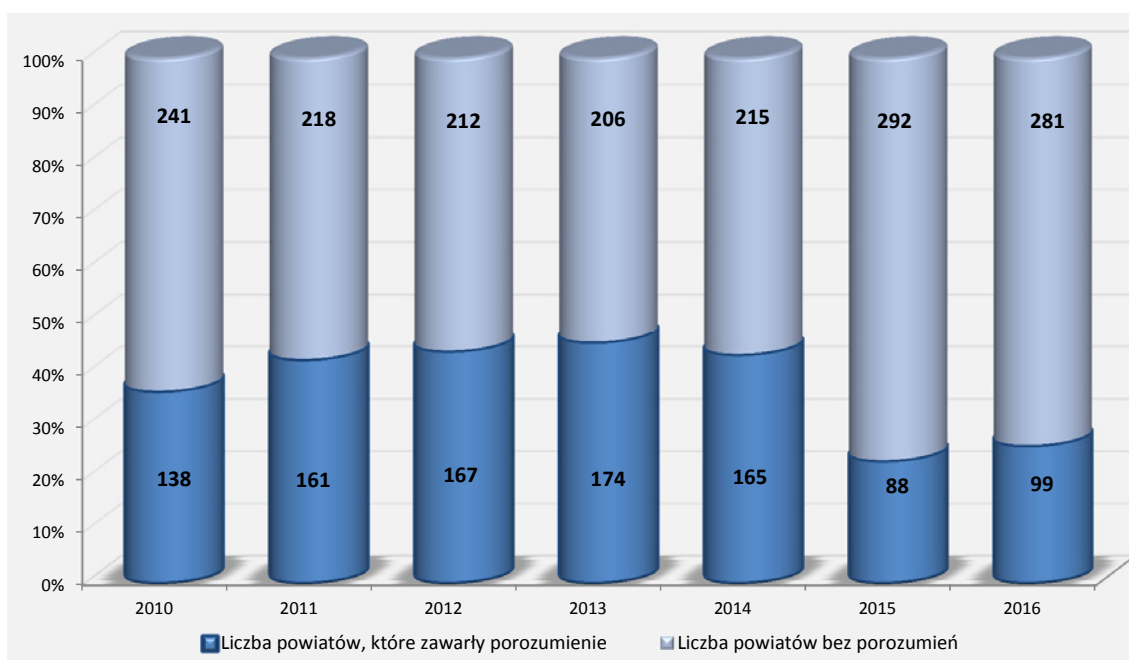
Porozumienia w sprawie powierzenia – w 2016 r. – czynności kontrolnych dyrektorowi TDT
(wg stanu na dzień 16 sierpnia 2016 r.)



Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie informacji TDT.

Wykres nr 5

Liczba porozumień w sprawie powierzenia czynności kontrolnych Dyrektorowi TDT, zawartych w latach 2010–2016
(wg stanu na dzień 16 sierpnia 2016 r.)



Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie informacji TDT.

Przygotowanie i organizacja kontroli

Kontrola została podjęta z inicjatywy własnej Najwyższej Izby Kontroli, była kontrolą planową, koordynowaną. Przyjęto dobór celowy jednostek do kontroli. Podstawą doboru były m.in. informacje pozyskane w Transportowym Dozorze Technicznym, dotyczące:

- wyników kontroli prowadzonych przez ten urząd w SKP przeprowadzanych przed wydaniem „poświadczeń zgodności”, a także wyników kontroli prowadzonych na podstawie zawartych ze starostami porozumień w sprawie powierzenia czynności kontrolnych TDT;
- „poświadczeń zgodności” dla których upływa lub upłynął okres ważności;
- starostów, którzy przeprowadzania takich czynności nie powierzyli Dyrektorowi TDT.

Ponadto do kontroli wytypowano przede wszystkim te starostwa, w których NIK dotychczas nie kontrolowała realizacji zadań przez wydziały właściwe w sprawach komunikacji.

Kontrolą nie objęto nadzoru nad SKP, które prowadzą badania techniczne pojazdów Sił Zbrojnych RP, Policji, Państwowej Straży Pożarnej i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny.

Zestawienie skontrolowanych podmiotów przedstawiono w zał. nr 5.5.

Postępowanie kontrolne i działania podjęte po zakończeniu kontroli

Postępowanie kontrolne przeprowadzone zostało w okresie od 18 stycznia 2016 r. do 12 maja 2016 r., a ostatnie wystąpienie pokontrolne – uwzględniające rozstrzygnięcia podjęte przez Komisję Rozstrzygającą, która rozpatrywała zgłoszone zastrzeżenia – zostało przekazane adresatowi w dniu 28 czerwca 2016 r. Badaniami kontrolnymi objęto lata 2014–2016 (do dnia zakończenia czynności kontrolnych w jednostce), przy czym kontrolą objęto dokumentację, na podstawie której dokonano wpisów do rejestru działalności regulowanej SKP wykonujących w ww. okresie badania techniczne pojazdów, a także dokumentację stanowiącą podstawę wydania uprawnień zatrudnionym w tych SKP diagnostom. Zbadano również, w przypadku stwierdzenia nieprzeprowadzania w wymaganych okresach kontroli w objętych nadzorem SKP, dokumenty niezbędne dla ustalenia daty ostatniej kontroli takich SKP oraz jej wyników.

Do kierowników wszystkich skontrolowanych jednostek skierowano wystąpienia pokontrolne, zawierające oceny, uwagi i wnioski zmierzające do usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości⁹⁴.

Zastrzeżenia do wystąpień⁹⁵ złożyło pięciu starostów, tj. Starostowie: Biłgorajski, Gołdapski, Grajewski, Łańcucki i Mrągowski. Komisje Rozstrzygające, po ich rozpatrzeniu, uznały 6 zastrzeżeń za zasadne w całości oraz 5 zastrzeżeń uwzględniono w części, w wyniku czego dokonano stosownych zmian w wystąpieniach pokontrolnych. Pozostałe 24 zastrzeżenia oddalono, w tym m.in. wszystkie 6 zastrzeżeń złożonych przez Starostę Gołdapskiego, 8 z 10 złożonych przez Starostę Mrągowskiego, 6 z 7 złożonych przez Starostę Grajewskiego, a także zastrzeżenie złożone przez Starostę Biłgorajskiego (zostało złożone jedno zastrzeżenie).

W związku z ustaleniami kontroli i stwierdzonymi nieprawidłowościami NIK skierowała 113 wniosków pokontrolnych. Z otrzymanych odpowiedzi na wystąpienia pokontrolne wynika, że adresaci tych wystąpień zrealizowali 76 wniosków, 14 było w trakcie realizacji, zaś 23 wnioski – jak dotychczas – nie zostało zrealizowanych⁹⁶.

⁹⁴ Wystąpienia pokontrolne są dostępne w Biuletynie informacji publicznej NIK: (<https://bip.nik.gov.pl/kontrolne/wyniki-kontroli-nik/>).

⁹⁵ Łącznie 35 zastrzeżeń.

⁹⁶ Na dzień 3 marca 2017 r.

W toku kontroli zasięgnięto w trybie art. 29 ust. 1 pkt. 2 lit. f ustawy o NIK informacji w 88 jednostkach nieobjętych kontrolą, tj. m.in. właściwych miejscowo jednostkach terenowych Policji, inspekcji transportu drogowego, prokuratur, urzędów miar i urzędów dozoru technicznego, w sprawach dotyczących m.in.: zakresu i wyników kontroli drogowych pojazdów, kontroli wyposażenia SKP podlegającego prawnej ochronie metrologicznej oraz odpowiednio dozorowi technicznemu. Zapytania dotyczyły ponadto postępowań karnych w sprawach dotyczących poświadczania nieprawdy przez diagnostów, potwierdzania wykonania badań technicznych przez osoby nieuprawnione, posługiwania się fałszywymi pieczęciami SKP i diagnosty, i innych czynów niedozwolonych związanych z dopuszczaniem pojazdów do ruchu drogowego. Ponadto w charakterze świadka przesłuchano dwie osoby⁹⁷. W kontroli uczestniczyło jeden biegły oraz siedmiu specjalistów⁹⁸. W celu zapobieżenia występującemu niebezpieczeństwu lub szkodzie, kontrolerzy poinformowali trzech starostów o ustaleniach kontroli⁹⁹.

⁹⁷ W trybie art. 42 ust. 1 ustawy o NIK.

⁹⁸ Powołanych w trybie art. 49 ust. 1 i odpowiednio art. 49 ust. 4 ustawy o NIK.

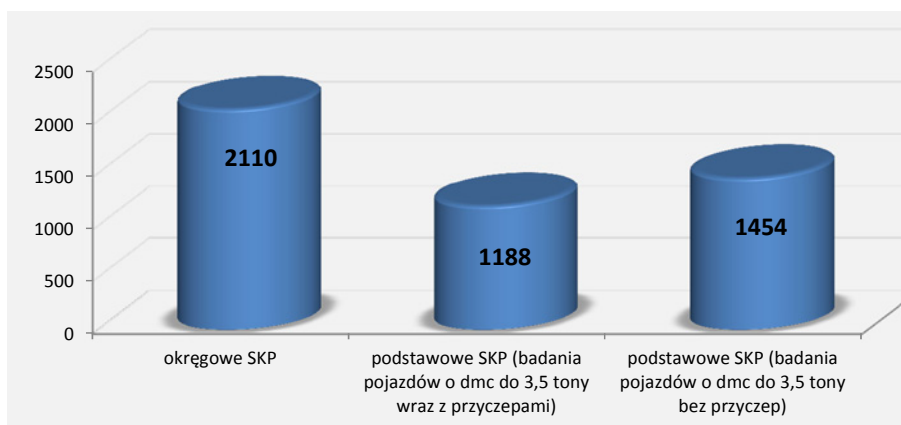
⁹⁹ W trybie art. 51 ust. 1 ustawy o NIK.

Uwarunkowania organizacyjno-ekonomiczne

Według informacji TDT w Polsce badania techniczne prowadzone są w ok. 4.7 tys. SKP.

Wykres nr 6

Liczba poszczególnych rodzajów SKP (na podstawie wydanych przez TDT poświadczeń, wg stanu na dzień 16 sierpnia 2016 r.)

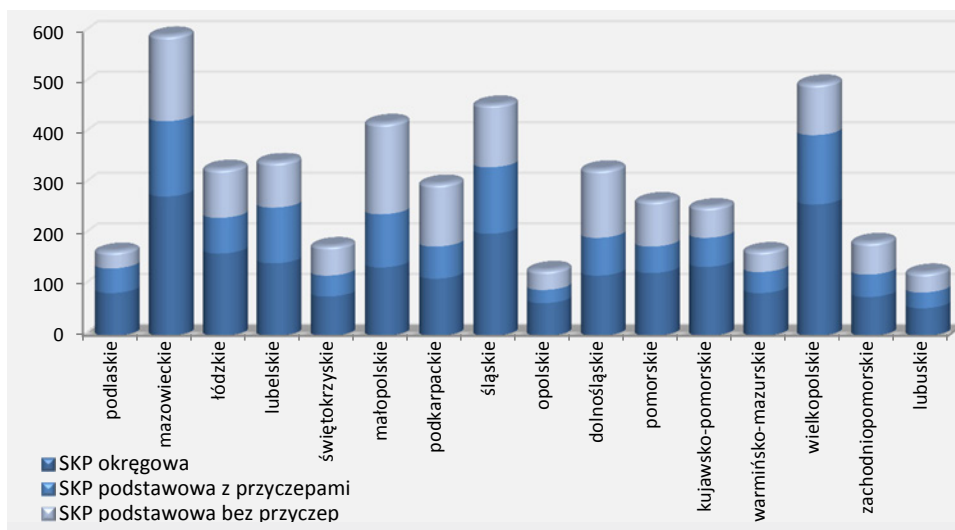


Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie informacji TDT.

Najwięcej zlokalizowanych jest w województwie mazowieckim (589) oraz wielkopolskim (501), natomiast najmniej w województwie opolskim (126) oraz lubuskim (124).

Wykres nr 7

Liczba SKP w województwach (wg ważnych na dzień 16 sierpnia 2016 r. poświadczeń TDT)



Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie informacji TDT.

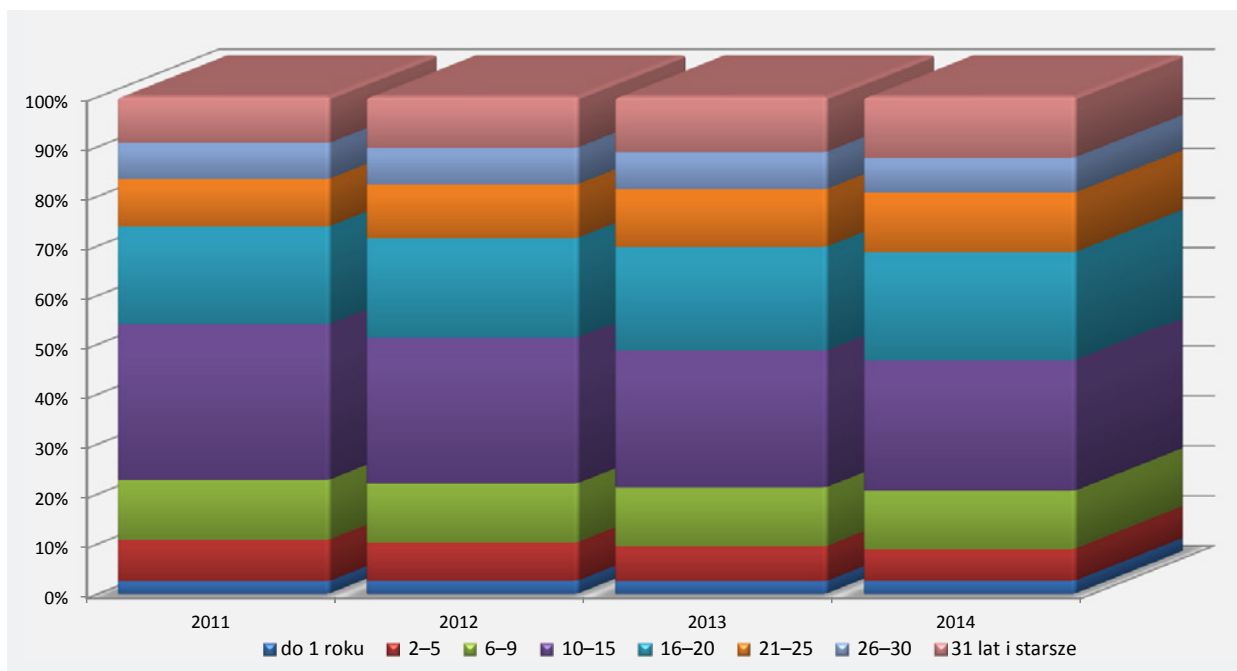
Szacuje się, że uprawnienia do wykonywania badań technicznych posiada ok. 10 tys. diagnostów. Okresowym badaniom technicznym podlega ok. 15 mln pojazdów (nie wszystkie podlegają badaniom w cyklach rocznych).

Oficjalne dane dotyczące liczby i wieku pojazdów w Polsce są następujące:

- liczba zarejestrowanych pojazdów – 30.9 mln,
- liczba pojazdów posiadających ważne badania techniczne – 16.4 mln,
- średni wiek zarejestrowanych pojazdów – 19 lat,
- średni wiek pojazdów posiadających ważne badania techniczne – 13 lat.

Wykres nr 8

Wiek użytkowanych w Polsce samochodów osobowych – zmiany struktury wg grup wieku pojazdu



Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie informacji GUS.

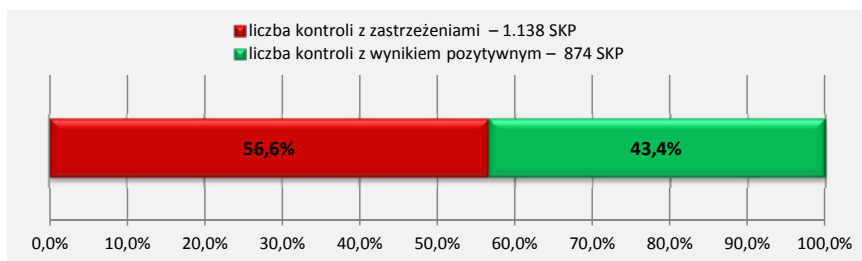
Powyższe dane, zgromadzone w systemie teleinformatycznym CEPIK, administrowanym przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych nie odpowiadają jednak rzeczywistości. Według Koalicji R2RC – Kierunek 2020¹⁰⁰ liczba zarejestrowanych w bazie CEP pojazdów jest zawyżona o ponad 6.7 mln. Nawet po uwzględnieniu tych nieścisłości, to nadal pozostaje 7.8 mln pojazdów, które poruszają się po polskich drogach bez badań technicznych.

¹⁰⁰ Porozumienie organizacji pozarządowych zaangażowanych w działania na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Wyniki kontroli w SKP przeprowadzonych przez TDT

Wykres nr 9

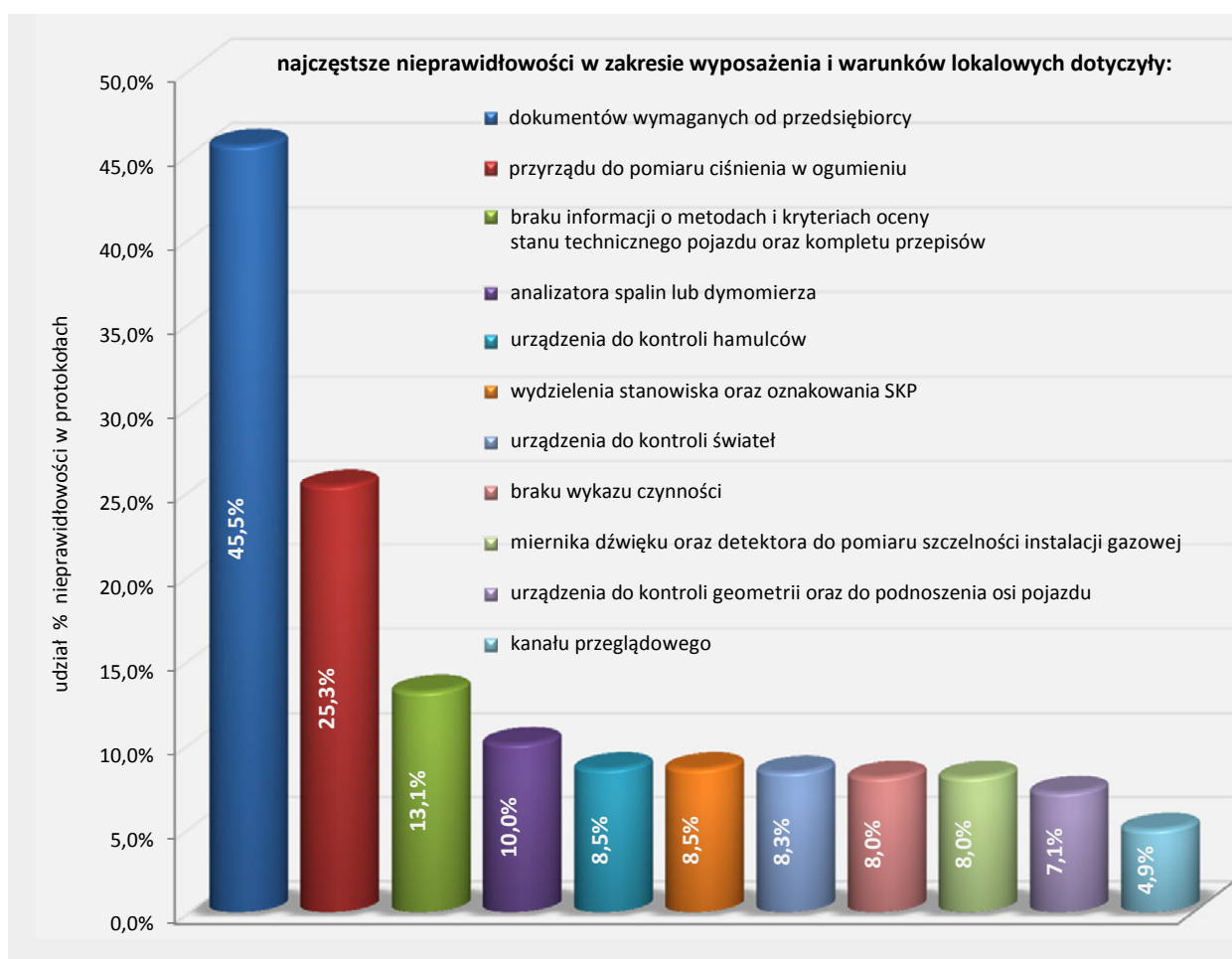
Ogólne informacje dotyczące wyników kontroli przeprowadzonych w 2012 SKP



Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie informacji TDT.

Wykres nr 10

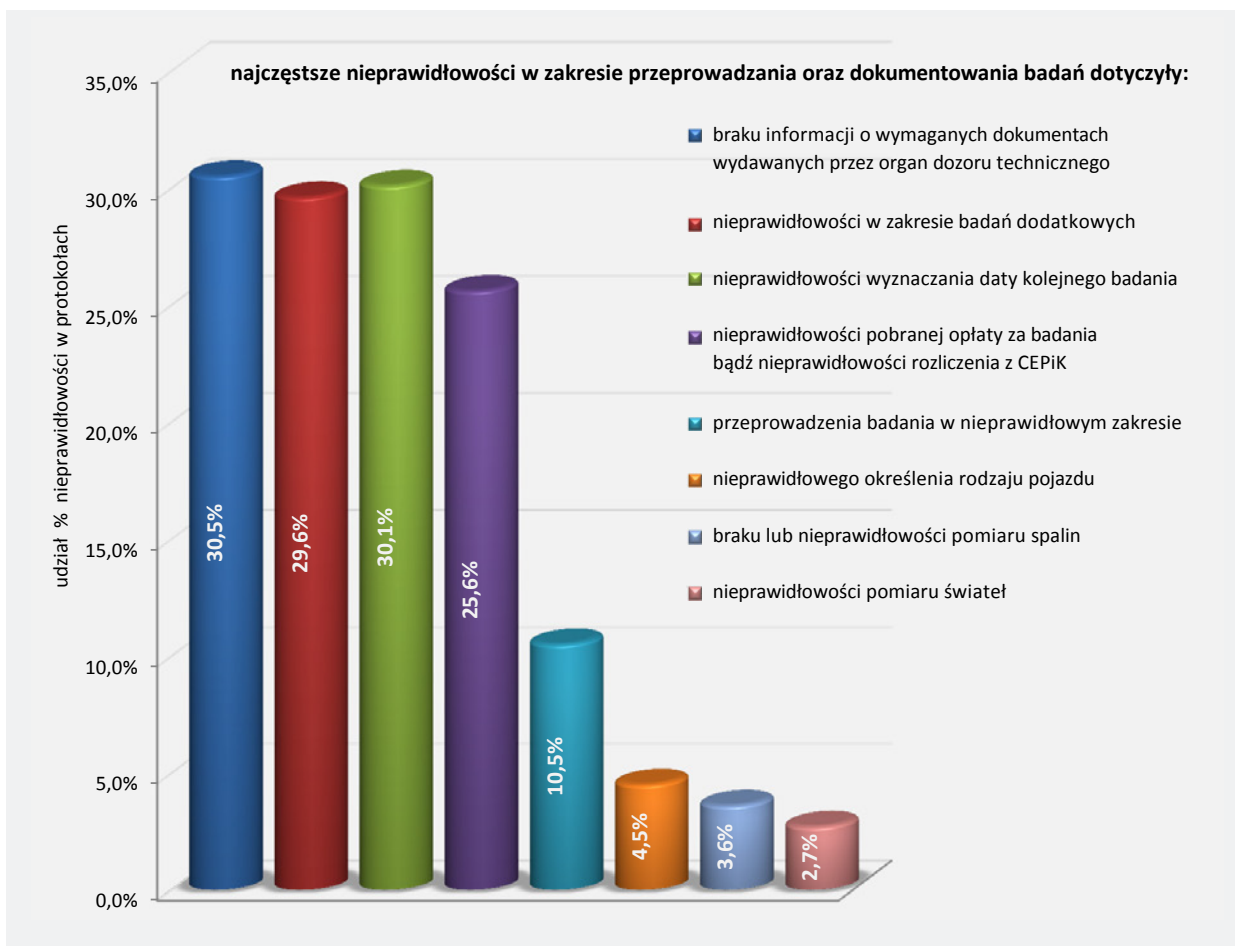
Ustalenia kontroli TDT w zakresie wyposażenia i warunków lokalnych



Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie informacji TDT.

Wykres nr 11

Ustalenia kontroli TDT w zakresie przeprowadzania i dokumentowania badań technicznych



Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie informacji TDT.

Wykaz podstawowych aktów prawnych dotyczących kontrolowanej działalności

1. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, ze zm.).
2. Ustawa z dnia 22 maja 2009 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 97, poz. 802).
3. Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2015 r. poz. 584, ze zm.).
4. Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. Przepisy wprowadzające ustawę o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. Nr 173, poz. 1808, ze zm.).
5. Ustawa z dnia 9 maja 2014 r. o ułatwieniu dostępu do wykonywania niektórych zawodów regulowanych (Dz. U. poz. 768).
6. Ustawa z dnia 11 maja 2001 r. Prawo o miarach (Dz. U. z 2016 r. poz. 884).
7. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1414, ze zm.).
8. Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23, ze zm.).
9. Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2015 r. poz. 1094).
10. Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (Dz. U. z 2016 r. poz. 1137).
11. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2004 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do diagnostów (Dz. U. Nr 246, poz. 2469, ze zm.).
12. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 listopada 2014 r. w sprawie szkolenia i egzaminowania diagnostów oraz wzorów dokumentów z tym związanych (Dz. U. poz. 1836).
13. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 stycznia 2015 r. w sprawie upoważnienia organów do uznawania kwalifikacji do wykonywania zawodów regulowanych należących do działów gospodarka morska i transport (Dz. U. poz. 272).
14. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 października 2004 r. w sprawie wzorów dokumentów wymaganych dla wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów (Dz. U. Nr 223, poz. 2264).
15. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2004 r. w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów (Dz. U. Nr 223, poz. 2261, ze zm.).
16. Rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów (Dz. U. Nr 40, poz. 275).
17. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 września 2009 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. Nr 155, poz. 1232, ze zm.).
18. Rozporządzenie 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 (Dz. U. z 2015 r. poz. 776, ze zm.).
19. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. Nr 132, poz. 841, ze zm.).
20. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 4 kwietnia 2014 r. w sprawie wzorów formularzy do przekazywania danych stanowiących zbiorczą informację dotyczącą kontroli (Dz. U. poz. 643).

21. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 maja 2008 r. w sprawie wzorów formularzy do przekazywania danych zawartych w zbiorczej informacji dotyczącej kontroli (Dz. U. Nr 98, poz. 638).
22. Rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 marca 2006 r. w sprawie określenia wzoru formularza do przekazywania danych dotyczących kontroli stanu technicznego pojazdów (Dz. U. Nr 47, poz. 343).
23. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 19 września 2001 r. w sprawie centralnej ewidencji pojazdów (Dz. U. Nr 106, poz. 1166, ze zm.).
24. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 czerwca 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie centralnej ewidencji pojazdów (Dz. U. Nr 118, poz. 802).
25. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 18 czerwca 2014 r. w sprawie centralnej ewidencji pojazdów (Dz. U. poz. 816).
26. Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 27 grudnia 2007 r. w sprawie rodzajów przyrządów pomiarowych podlegających prawnej kontroli metrologicznej oraz zakresu tej kontroli (Dz. U. z 2014 r. poz. 1066).
27. Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 7 stycznia 2008 r. w sprawie prawnej kontroli metrologicznej przyrządów pomiarowych (Dz. U. Nr 5, poz. 29, ze zm.).
28. Zalecenie Komisji z dnia 5 lipca 2010 r. w sprawie oceny usterek w trakcie badań zdatności do ruchu drogowego zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/40/WE w sprawie badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz. U. UE L z 2010 r. Nr 173, str. 74).
29. Dyrektywa Komisji 2010/48/UE z dnia 5 lipca 2010 r. dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/40/WE w sprawie badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz. U. UE L z 2010 r. Nr 173, str. 47).
30. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz. U. UE L z 2014 r. Nr 127, str. 51).

Analiza stanu prawnego

1. Dopuszczanie pojazdów do ruchu oraz zasady przeprowadzania badań w SKP

Na podstawie art. 71 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym¹⁰¹ (dalej „ustawa Prawo o rd”), dokumentem stwierdzającym dopuszczenie do ruchu pojazdu samochodowego jest dowód rejestracyjny albo pozwolenie czasowe. Zgodnie z art. 71 ust. 2 powołanej ustawy, pojazdy samochodowe są dopuszczone do ruchu, jeżeli odpowiadają warunkom określonym w art. 66 oraz są zarejestrowane i zaopatrzone w zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne i w nalepkę kontrolną (art. 71 ust. 1 i ust. 2 ustawy)¹⁰². Rejestracji pojazdu dokonuje, na wniosek właściciela starosta właściwy ze względu na miejsce zamieszkania (siedzibę), wydając m.in. dowód rejestracyjny (art. 73 ust. 1 ustawy). Na podstawie art. 81 ust. 1 ustawy Prawo o rd, właściciel pojazdu samochodowego jest obowiązany przedstawiać go do badania technicznego. Badania techniczne dzielą się na badania okresowe, badania dodatkowe oraz badania co do zgodności z warunkami technicznymi (art. 81 ust. 2). Pierwsze okresowe badanie techniczne jest przeprowadzane przed pierwszą rejestracją pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (art. 81 ust. 3). Zgodnie z wymogiem określonym w art. 81 ust. 5, okresowe badania techniczne przeprowadza się corocznie, z zastrzeżeniem terminów badań określonych w art. 81 ust. 6–10¹⁰³.

Organ dokonujący rejestracji pojazdu wpisuje do dowodu rejestracyjnego termin badania technicznego pojazdu, a jeżeli pojazd jest zarejestrowany, kolejny termin badania technicznego wpisuje do dowodu rejestracyjnego uprawniony diagnosta po stwierdzeniu pozytywnego wyniku badania i po uiszczeniu przez właściciela pojazdu opłaty ewidencyjnej (art. 82 omawianej ustawy).

Na podstawie art. 81 ust. 11 Prawa o rd, dodatkowemu badaniu technicznemu podlega m.in. pojazd:

- skierowany przez organ kontroli ruchu drogowego w razie uzasadnionego przypuszczenia, że zagraża bezpieczeństwu ruchu lub narusza wymagania ochrony środowiska albo pojazd, który uczestniczył w wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy (z zastrzeżeniem art. 81 ust. 11 pkt 5) lub noszący ślady uszkodzeń albo którego stan techniczny wskazuje na naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogące stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym;
- w którym w czasie badania technicznego stwierdzono ślady uszkodzeń lub naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

¹⁰¹ Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, ze zm.

¹⁰² W określonych sytuacjach pojazdy mogą być dopuszczone do ruchu na podstawie dopuszczenia jednostkowego lub dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu. Warunki dopuszczenia określone są w dziale III rozdziale 1b (dla dopuszczenia jednostkowego) i rozdziale 1c (dla dopuszczenia indywidualnego WE) ustawy Prawo o rd.

¹⁰³ Na podstawie art. 81 ust. 6 Prawa o rd, okresowe badanie techniczne m. in. samochodu osobowego przeprowadza się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, następnie przed upływem 5 lat od dnia pierwszej rejestracji i nie później niż 2 lata od dnia przeprowadzenia poprzedniego badania technicznego, a następnie przed upływem kolejnego roku od dnia przeprowadzenia badania.

Zasady przeprowadzania badań technicznych pojazdów reguluje rozporządzenie 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 badaniach¹⁰⁴.

Zgodnie z przepisami powołanego rozporządzenia, badania techniczne polegają na:

- sprawdzeniu, czy pojazd odpowiada warunkom technicznym określonym w ustawie Prawo o rd, rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia¹⁰⁵, a także w innych aktach prawnych, określonych w § 1 pkt 1 lit. a–f rozporządzenia;
- dokonaniu oceny prawidłowości działania pojazdu.

Zakres i sposób przeprowadzania badań okresowych i dodatkowych oraz sposób postępowania po zakończeniu badania określają przepisy § 2–9 powołanego rozporządzenia¹⁰⁶. Po zakończeniu przeprowadzenia badania technicznego pojazdu, uprawniony diagnosta niezwłocznie dokonuje wpisu o wyniku badania do rejestru badań technicznych pojazdów oraz dokonuje wpisu do dowodu rejestracyjnego pojazdu i wystawia zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu (§ 4). Jeżeli w wyniku przeprowadzenia badania technicznego w pojeździe nie stwierdzono żadnych usterek lub stwierdzono usterki drobne, uprawniony diagnosta określa wynik badania jako pozytywny i zamieszcza odpowiedni wpis w dowodzie rejestracyjnym pojazdu oraz wystawia zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym (§ 6 ust. 1). Jeśli w pojeździe stwierdzono usterki istotne, uprawniony diagnosta umieszcza o nich wpis w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym i określa wynik badania jako negatywny (§ 6 ust. 3), a w przypadku stwierdzenia usterek stwarzających zagrożenie, uprawniony diagnosta zamieszcza o nich wpis w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym i określa wynik badania jako negatywny oraz zatrzymuje dowód rejestracyjny i w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu dokonuje wpisu o zatrzymaniu tego dowodu (§ 6 ust. 4 rozporządzenia).

SKP prowadzi rejestr badań technicznych pojazdów (§ 5 ust. 1 ww. rozporządzenia); wymagany zakres danych zamieszczanych w rejestrze jest określony w zał. nr 8 do rozporządzenia. Dane i informacje o wykonanych badaniach technicznych pojazdów i innych czynnościach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu niezwłocznie po ich wykonaniu zamieszcza się w rejestrze i przechowuje w nim przez okres 12 miesięcy, a po upływie tego okresu archiwizuje się na nośniku informatycznym i przechowuje przez okres 5 lat (§ 5 ust. 4 rozporządzenia).

W przypadku wykreślenia przedsiębiorcy prowadzącego SKP z rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP, zawieszenia przez przedsiębiorcę wykonywania działalności gospodarczej, zmiany podmiotu prowadzącego SKP lub niespełnienia przez ww. przedsiębiorcę któregokolwiek z wymagań określonych w art. 83 ust. 3 ustawy Prawo o rd, przekazuje się staroście pieczętki oraz rejestr prowadzony w formie informatycznego nośnika danych (§ 8 ust. 3 rozporządzenia).

¹⁰⁴ Dz. U. z 2015 r. poz. 776, ze zm.

¹⁰⁵ Dz. U. z 2015 r. poz. 305, ze zm.

¹⁰⁶ M. in. opisany w § 2 ust. 1 pkt 3 zakres badania okresowego obejmuje sprawdzenie i ocenę prawidłowości działania poszczególnych zespołów i układów pojazdu, w szczególności pod względem bezpieczeństwa jazdy i ochrony środowiska.

2. Nadawanie uprawnień podmiotom przeprowadzającym badania techniczne pojazdów

Na podstawie art. 83 ust. 1 ustawy Prawo o rd, badanie techniczne jest przeprowadzane na koszt właściciela lub posiadacza pojazdu:

- 1) w podstawowej stacji kontroli pojazdów – w zakresie:
 - a) okresowego badania technicznego pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z zastrzeżeniem lit. c;
 - b) dodatkowych badań technicznych w odniesieniu do pojazdów, o których mowa w lit. a, z zastrzeżeniem ust. 1a;
 - c) badań technicznych przyczep przeznaczonych do łączenia z pojazdami określonymi w lit. a, o ile stacja spełnia wymagania, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 84a ust. 1 pkt 1 ustawy w zakresie długości stanowiska kontrolnego;
- 2) okręgowej stacji kontroli pojazdów – w zakresie:
 - a) okresowego badania technicznego wszystkich pojazdów;
 - b) dodatkowych badań technicznych w odniesieniu do pojazdów, o których mowa w lit. a;
 - c) badań co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdów zabytkowych.

Zgodnie z art. 83 ust. 2 Prawa o rd, działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest działalnością regulowaną w rozumieniu ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej¹⁰⁷ (dalej ustawa o SDG) i wymaga wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów¹⁰⁸.

Stosownie do postanowień art. 83 ust. 3 omawianej ustawy, SKP może prowadzić przedsiębiorca, który:

- posiada siedzibę lub miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- nie jest przedsiębiorcą, w stosunku do którego otwarto likwidację lub ogłoszono upadłość;
- nie był prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub przestępstwo przeciwko dokumentom (dotyczy osoby fizycznej lub członków organów osoby prawnej);
- posiada wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz warunki lokalowe gwarantujące wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów zgodnie ze szczegółowymi warunkami przeprowadzania tych badań;
- posiada poświadczenie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań wpisanego do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów (dalej „poświadczenie”);
- zatrudnia uprawnionych diagnostów.

Poświadczenie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań wpisanego do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, wydaje za opłatą (w wysokości 700 zł¹⁰⁹), w drodze decyzji,

¹⁰⁷ Dz. U. z 2015 r. poz. 584, ze zm.

¹⁰⁸ Od dnia 23 września 2015 r. SKP mogą również prowadzić podmioty niebędące przedsiębiorcami, m. in. szkoły lub centra kształcenia, kształcące w zawodach związanych z naprawą i eksploatacją pojazdów (art. 83 ust. 2a ustawy Prawo o rd). W stosunku do tych podmiotów stosuje się odpowiednio przepisy odnoszące się do przedsiębiorców prowadzących SKP, określone w dziale III rozdziale 3 ustawy pt. *Badania techniczne pojazdów* (art. 83 ust. 2b).

¹⁰⁹ Zgodnie z § 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 29.09.2004 r. w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów – Dz. U. Nr 223, poz. 2261, ze zm.

Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, po dokonaniu sprawdzenia SKP. Poświadczenie zachowuje ważność do czasu zmiany stanu faktycznego, dla którego zostało wydane, nie dłużej niż przez 5 lat od daty jego wydania (art. 83 ust 4 ustawy Prawo o rd).

Na podstawie art. 83a ust. 1 Prawa o rd, organem właściwym do prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów jest starosta właściwy ze względu na miejsce wykonywania działalności objętej wpisem¹¹⁰. Wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP jest dokonywany na wniosek przedsiębiorcy zawierający dane wskazane w art. 83a ust 3 ustawy, w tym m.in. zakres badań, które przedsiębiorca zamierza przeprowadzać oraz imiona i nazwiska zatrudnionych w stacji diagnostów wraz z numerami ich uprawnień. Wraz z wnioskiem przedsiębiorca składa oświadczenie o treści określonej w art. 83a ust. 4 Prawa o rd. Przedsiębiorca prowadzący SKP jest obowiązany zgłosić zmianę danych wpisanych do rejestru w terminie 14 dni od dnia zajścia zdarzenia, które spowodowało zmianę tych danych (art. 66 ust. 5 ustawy o SDG).

Zgodnie z art. 68 ustawy o SDG, starosta jako organ prowadzący rejestr przedsiębiorców prowadzących SKP odmawia wpisu przedsiębiorcy do rejestru w przypadku, gdy:

- wydano prawomocne orzeczenie zakazujące przedsiębiorcy prowadzenie działalności gospodarczej objętej wpisem,
- przedsiębiorcę wykreślono z rejestru działalności regulowanej z przyczyn skutkujących zakazem wykonywania ww. działalności, w okresie 3 lat poprzedzających złożenie wniosku.

Na podstawie art. 71 ust. 1 ustawy o SDG, organ prowadzący rejestr działalności regulowanej wydaje decyzję o zakazie wykonywania przez przedsiębiorcę działalności objętej wpisem, gdy:

- przedsiębiorca złożył oświadczenie, którego złożenie jest wymagane przy złożeniu wniosku o wpis do rejestru, niezgodne ze stanem faktycznym;
- przedsiębiorca nie usunął naruszeń warunków wymaganych do prowadzenia działalności regulowanej w wyznaczonym przez organ terminie;
- stwierdzi rażące naruszenie warunków wymaganych do prowadzenia działalności regulowanej.

Decyzja o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę SKP podlega natychmiastowemu wykonaniu (art. 71 ust. 2 ustawy o SDG), a starosta z urzędu wykreśla wpis przedsiębiorcy z rejestru działalności regulowanej.

W przypadku wykreślenia przedsiębiorcy z rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP (w sytuacjach określonych w art. 83b ust. 2 pkt 3 ustawy Prawo o rd), ponowny wpis do rejestru w tym zakresie może nastąpić nie wcześniej niż po upływie 3 lat od dnia wydania decyzji o wykreśleniu z rejestru działalności regulowanej (art. 72 ust. 1 ustawy o SDG). Przepis ten stosuje się również wobec przedsiębiorców, którzy wykonywali działalność gospodarczą bez wpisu do rejestru działalności regulowanej (art. 72 ust. 2 ustawy o SDG).

Wzór wniosku o wpis do rejestru oraz wzór zaświadczenia potwierdzającego ten wpis określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 października 2004 r. w sprawie wzoru dokumentów wymaganych dla wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów¹¹¹.

¹¹⁰ Przedsiębiorca prowadzący SKP w jednostkach organizacyjnych położonych na obszarze różnych powiatów jest obowiązany uzyskać wpis w odrębnych właściwych rejestrach na każdą z tych jednostek (art. 83a ust. 2 ww. ustawy).

¹¹¹ Dz. U. Nr 223, poz. 2264.

Na podstawie art. 60¹ § 1 i § 2 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń¹¹² karze ograniczenia wolności albo grzywny podlega m. in. ten, kto:

- wykonuje działalność gospodarczą bez wpisu do rejestru działalności regulowanej,
- nie dopełnia obowiązku zgłaszania do ewidencji działalności gospodarczej zmian danych objętych wpisem.

Rejestr działalności regulowanej jest jawny, tj. każdy ma prawo dostępu do zawartych w nim danych za pośrednictwem organu, który prowadzi rejestr. Dla przedsiębiorcy wpisanego do rejestru prowadzi się akta rejestrowe, obejmujące w szczególności dokumenty stanowiące podstawę wpisu oraz decyzje dotyczące wykreślenia wpisu (art. 66 ust. 1 i 2 ustawy o SDG).

Spełnianie przez przedsiębiorcę warunków wymaganych do wykonywania działalności regulowanej podlega kontroli, w szczególności przez organ prowadzący rejestr danej działalności (art. 70 ustawy o SDG)¹¹³.

Szczegółowe wymagania w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów określa rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r.¹¹⁴. Zgodnie z § 21 rozporządzenia (przepis przejściowy), stacje kontroli pojazdów niespełniające wymagań w zakresie wyposażenia określonych w przepisach rozporządzenia, które w dniu wejścia w życie rozporządzenia przeprowadzały badania techniczne pojazdów, zostały uznane za spełniające te wymagania do dnia 31 grudnia 2010 r.

Ustawą z dnia 22 maja 2009 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych ustaw¹¹⁵ podmiotom, które w dniu wejścia w życie tej ustawy prowadziły podstawową SKP albo podstawową SKP wykonującą niektóre badania z zakresu okręgowej SKP zezwolono:

- na dalsze – do dnia 31 grudnia 2015 r. wykonywanie badań technicznych w zakresie określonym w posiadanych poświadczeniach,
- oraz na uzyskiwanie kolejnych poświadczeń (z ważnością do 31 grudnia 2015 r.) w zakresie posiadanego wyposażenia i warunków lokalowych,

przy czym poświadczenia, wydane dla podmiotów prowadzących SKP przed dniem wejścia w życie ww. ustawy, zachowywały ważność przez okres, na który zostały wydane (art. 5 ww. ustawy).

3. Skutki wejścia w życie w 2004 r. przepisów ustawy Przepisy wprowadzające ustawę o SDG

Udzielone przez starostę przed 21 sierpnia 2004 r. (tj. przed dniem wejścia w życie ustawy o SDG) zezwolenia¹¹⁶ na przeprowadzanie badań technicznych pojazdów zachowywały ważność do dnia upływu terminu na jaki zostały wydane (art. 73 ust. 1 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o swobodzie działalności gospodarczej)¹¹⁷.

Przedsiębiorców, którzy w dniu 21 sierpnia 2004 r. posiadali ważne ww. zezwolenia, starosta wpisywał z urzędu do rejestru działalności regulowanej, zgodnie z zakresem tych zezwoleń (art. 73 ust. 3 w. ustawy).

¹¹² Dz. U. z 2015 r. poz. 1094, ze zm.

¹¹³ Zgodnie z wyrokiem Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 8 lutego 2008 r. (sygn. akt VI SA/Wa 1878/07), aby uzyskać wpis w rejestrze działalności regulowanej przedsiębiorca powinien złożyć wniosek oraz oświadczenie o spełnieniu warunków wymaganych do wykonywania tej działalności. Organ rejestrowy nie ma prawnego obowiązku weryfikacji danych, informacji i dokumentów przed dokonaniem wpisu do rejestru. Obowiązek taki powstaje ex post wpisu do rejestru w ramach wykonywanego przez starostę nadzoru stosownie do art. 83b ustawy Prawo o ruchu drogowym.

¹¹⁴ Dz. U. Nr 40, poz. 275.

¹¹⁵ Dz. U. Nr 97, poz. 802.

¹¹⁶ Przed wejściem w życie ustawy o SDG, prowadzenie działalności w zakresie przeprowadzania badań technicznych pojazdów wymagała uzyskania zezwolenia starosty.

¹¹⁷ Dz. U. Nr 173, poz. 1808, ze zm.

Do dnia doręczenia przedsiębiorcy zaświadczenia o dokonaniu wpisu do rejestru zachowywały moc zezwolenia na przeprowadzanie badań (art. 73 ust. 5).

Starosta mógł wezwać przedsiębiorcę do uzupełnienia danych objętych zakresem wpisu, w terminie 90 dni od dnia doręczenia wezwania, a po bezskutecznym upływie tego terminu, zobowiązany był wydać decyzję o wykreśleniu przedsiębiorcy z rejestru (art. 73 ust. 6 i 7). Starosta, nie później niż do dnia 31 grudnia 2004 r., potwierdzał dokonanie wpisu do rejestru, wydając zaświadczenie (art. 73 ust. 8).

Certyfikat na zgodność wyposażenia i warunków lokalowych stacji z warunkami technicznymi¹¹⁸ był uznawany za równoważny z poświadczeniem zgodności z wymaganiami odpowiednio do zakresu badań wpisanego do rejestru, jednak nie dłużej niż przez okres na który został wydany (art. 77 ust. 3).

4. Nadawanie uprawnień diagnostom

Badanie techniczne pojazdów wykonuje zatrudniony w stacji kontroli pojazdów uprawniony diagnosta (art. 84 ust. 1 ustawy Prawo o rd). Starosta wydaje uprawnienie do wykonywania tych badań, jeżeli osoba ubiegająca się o jego wydanie posiada wymagane wykształcenie techniczne i praktykę, odbyła wymagane szkolenie oraz zdała z wynikiem pozytywnym egzamin kwalifikacyjny (art. 84 ust. 2).

Ustawą z dnia 9 maja 2014 r. o ułatwieniu dostępu do wykonywania niektórych zawodów regulowanych¹¹⁹, w przepisie art. 84 ustawy Prawo o rd dodano ust. 2b–2e, określające w stosunku do ww. osób szczegółowe wymagania dotyczące odpowiedniego wykształcenia i praktyki oraz warunki formalne związane ze zwolnieniem z obowiązku odbycia określonych szkoleń. W art. 26 ww. ustawy zmieniającej ustalono, że uprawnienia diagnosty do wykonywania badań technicznych pojazdów wydane na podstawie przepisów ustawy Prawo o rd, w brzmieniu dotychczasowym, zachowują ważność.

Szczegółowe wymagania w stosunku do diagnostów oraz wzorów dokumentów związanych z uzyskaniem uprawnień do wykonywania badań technicznych określało do dnia 10 sierpnia 2014 r. rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2004 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do diagnostów¹²⁰. W § 2 tego rozporządzenia określone były warunki spełnienia przez diagnostów wymogów w zakresie wykształcenia technicznego i praktyki.

Ww. rozporządzenie zostało zastąpione rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 listopada 2014 r. w sprawie szkolenia i egzaminowania diagnostów oraz wzorów dokumentów z tym związanych¹²¹.

Zaświadczenie potwierdzające zdanie egzaminu kwalifikacyjnego, wydawane przez Dyrektora TDT, stanowi podstawę do ubiegania się o wydanie uprawnienia diagnosty do wykonywania badań technicznych¹²².

Na podstawie art. 77 ust 5 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. Przepisy wprowadzające ustawę o swobodzie działalności gospodarczej zachowywały ważność uprawnienia diagnostów do wykonywania badań technicznych pojazdów, wydane na podstawie art. 84 ust. 2 ustawy Prawo o rd przed 21 sierpnia 2004 r.

¹¹⁸ Certyfikat wydawany był przez jednostkę naukowo-badawczą. Po wejściu w życie ustawy o SDG certyfikaty zastąpiły poświadczenia zgodności wydawane przez Dyrektora TDT.

¹¹⁹ Dz. U. poz. 768; por. art. 4 pkt 2 lit. b ustawy zmieniającej ustawę Prawo o rd.

¹²⁰ Dz. U. Nr 246, poz. 2469.

¹²¹ Dz. U. poz. 1836. Rozporządzenie weszło w życie z dniem 26 grudnia 2014 r.

¹²² Odpowiednio przepisy § 11 i § 16 ww. rozporządzeń.

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

- przeprowadzenie przez diagnostę badania technicznego niezgodnie z określonym zakresem i sposobem wykonania,
- wydanie przez diagnostę zaświadczenia albo dokonanie wpisu do dowodu rejestracyjnego pojazdu niezgodnie ze stanem faktycznym lub przepisami (art. 84 ust. 3 ustawy Prawo o rd).

W przypadku cofnięcia diagnoście uprawnienia do wykonywania badań technicznych, ponowne uprawnienie nie może być wydane wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja o cofnięciu stała się ostateczna (art. 84 ust. 4 ww. ustawy).

5. Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów

Nadzór nad SKP sprawuje starosta (art. 83b ust. 1 ustawy Prawo o rd). W ramach nadzoru realizuje on następujące obowiązki (art. 83b ust. 2):

- a) co najmniej raz w roku przeprowadza kontrolę SKP w zakresie: zgodności stacji z ustawowymi wymaganiami¹²³, prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów, prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji;
- b) wydaje zalecenia pokontrolne i wyznacza termin usunięcia naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia SKP;
- c) wydaje decyzję o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę SKP, skreślając przedsiębiorcę z rejestru, jeżeli przedsiębiorca: złożył oświadczenie¹²⁴ niezgodne ze stanem faktycznym, nie usunął naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia SKP w wyznaczonym przez starostę terminie, rażąco naruszył warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia SKP.

Na podstawie art. 83b ust. 3 powołanej ustawy, starosta może powierzyć czynności kontrolne, w drodze porozumienia, dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego.

Do kontroli działalności gospodarczej przedsiębiorcy prowadzącego SKP stosuje się przepisy rozdziału 5 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o SDG (art. 83c ustawy Prawo o rd).

Przedsiębiorca jest obowiązany (m.in.) prowadzić i przechowywać w swojej siedzibie książkę kontroli, dokonywać w niej wpisu informującego o wykonaniu zaleceń pokontrolnych bądź wpisu o ich uchyleniu przez organ kontroli lub jego organ nadrzędny albo sąd administracyjny, a także udostępniać ją na żądanie organu kontroli (art. 81 ust. 1 i 3 oraz art. 81a ust 1 ustawy o SDG).

Czas trwania wszystkich kontroli przeprowadzonych u przedsiębiorcy przez organ kontroli nie może przekraczać w jednym roku kalendarzowym liczby dni określonej w art. 83 ust. 1 ustawy o SDG (sytuacje uzasadniające przedłużenie czasu trwania kontroli oraz warunki przedłużenia zostały określone w ust. 2–3c). Jeżeli jednak wyniki kontroli wykazały rażące naruszenie przepisów prawa przez przedsiębiorcę, można przeprowadzić powtórny kontrolę w tym samym zakresie przedmiotowym w danym roku kalendarzowym, a czas jej trwania nie może przekraczać 7 dni, przy czym czasu trwania powtórnej kontroli nie wlicza się do czasu, o którym mowa w art. 83 ust. 1 (art. 83 ust. 4 ustawy o SDG).

¹²³ Określonymi w art. 83 ust. 3 ustawy Prawo o rd.

¹²⁴ O którym mowa w art. 83a ust. 4 ustawy Prawo o rd.

6. Kontrola ruchu drogowego

W przepisach ustawy Prawo o rd, zawartych w dziale V „Kontrola ruchu drogowego” zostały określone organy uprawnione do kontroli ruchu drogowego, w tym do sprawdzania stanu technicznego pojazdów, zatrzymywania dowodów rejestracyjnych i postępowania z nimi.

Uprawnienia do sprawdzania stanu technicznego pojazdu znajdującego się na drodze oraz uniemożliwienia korzystania z tego pojazdu, gdy m.in. stan ten zagraża bezpieczeństwu lub porządkowi ruchu albo narusza wymagania ochrony środowiska posiadają m.in. funkcjonariusze Policji oraz inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego (art. 129, 129a ustawy Prawo o rd), Policja¹²⁵, inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego¹²⁶ oraz jednostki upoważnione do przeprowadzania badań technicznych¹²⁷ zatrzymują dowód rejestracyjny (pozwolenie czasowe) w przypadkach określonych w art. 132 ust. 1¹²⁸ i wydają pokwitowanie¹²⁹.

Zatrzymany dowód rejestracyjny (pozwolenie czasowe), po wystawieniu pokwitowania, ww. organy niezwłocznie przesyłają organowi, który go wydał¹³⁰, oraz mogą zezwolić na używanie pojazdu przez czas nieprzekraczający 7 dni, określając warunki tego używania w pokwitowaniu.

Zezwolenie nie może być wydane w razie (m.in.) stwierdzenia lub uzasadnionego przypuszczenia, że pojazd zagraża bezpieczeństwu lub narusza wymagania ochrony środowiska (art. 132 ust 2).

7. Centralna ewidencja pojazdów

W centralnej ewidencji pojazdów (CEP) gromadzi się m.in. dane o pojeździe (termin badania technicznego, informację o dodatkowym badaniu technicznym, przeprowadzonym po naprawie wynikającej ze zdarzenia powodującego odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń), nazwę organu, który dokonał rejestracji pojazdu, informacje o zatrzymaniu dowodu rejestracyjnego albo pozwolenia czasowego (art. 80b ustawy Prawo o rd). Ewidencja prowadzona jest w systemie teleinformatycznym przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych, którego określa się mianem administratora danych i informacji zgromadzonych w ewidencji (art. 80a powołanej ustawy)¹³¹.

¹²⁵ Na podstawie art. 132 ust. 1 Prawa o rd.

¹²⁶ Na podstawie art. 134a powołanej ustawy.

¹²⁷ Art. 132 ust. 4 ww. ustawy.

¹²⁸ W odniesieniu do jednostek upoważnionych do przeprowadzania badań technicznych (SKP) w razie:

- stwierdzenia lub uzasadnionego przypuszczenia, że pojazd: zagraża bezpieczeństwu w szczególności po wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy; zagraża porządkowi ruchu; narusza wymagania ochrony środowiska;
- stwierdzenia zniszczenia dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) w stopniu powodującym jego nieczytelność;
- uzasadnionego podejrzenia podrobienia lub przerobienia dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego (art. 132 ust. 4 ustawy Prawo o rd).

¹²⁹ Pokwitowanie w określonych przypadkach stanowi jednocześnie skierowanie na dodatkowe badanie techniczne – § 5 pkt 2 rozporządzenia w sprawie kontroli ruchu drogowego.

¹³⁰ Wyjątki dotyczą uzasadnionego podejrzenia podrobienia lub przerobienia dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego), nieokazania dokumentu potwierdzającego zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu lub dowodu opłacenia składki za to ubezpieczenie oraz uzasadnionego przypuszczenia, że dane zawarte w dowodzie rejestracyjnym (pozwoleniu czasowym) nie odpowiadają stanowi faktycznemu (art. 132 ust 3 ustawy Prawo o rd).

¹³¹ Sposób prowadzenia CEP oraz m. in. terminy i sposób przekazywania danych i informacji do ewidencji przez podmioty do tego zobowiązane określa rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 18 czerwca 2014 r. w sprawie centralnej ewidencji pojazdów, którego przepisy weszły w życie 23 czerwca 2014 r. (Dz. U. poz. 816). Do tego dnia obowiązywały przepisy rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 19 września 2001 r. w sprawie centralnej ewidencji pojazdów (Dz. U. Nr 106, poz. 1166 ze zm.).

Dane lub informacje (m.in.) dotyczące:

- terminu badania technicznego oraz dodatkowego badania technicznego przekazuje SKP, która wykonała badanie techniczne pojazdu, niezwłocznie po jego wykonaniu (art. 80b ust. 2 pkt 1);
- zatrzymania dowodu rejestracyjnego albo pozwolenia czasowego przekazuje właściwa jednostka organizacyjna Policji, Inspekcji Transportu Drogowego lub Żandarmerii Wojskowej albo SKP niezwłocznie po dokonaniu tych czynności (art. 80b ust. 2 pkt 2 lit. d).

Dane lub informacje zgromadzone w ewidencji udostępnia się nieodpłatnie, o ile są one niezbędne do realizacji ustawowych zadań, m.in. Policji, Inspekcji Transportu Drogowego i innym podmiotom uprawnionym do przeprowadzania kontroli drogowej pojazdów oraz organom właściwym w sprawach rejestracji pojazdów. (art. 80c ust. 1, art. 80d ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo o rd).

8. Prawna kontrola metrologiczna

Określone przyrządy pomiarowe stanowiące obowiązkowe wyposażenie SKP podlegają prawnej kontroli metrologicznej, na zasadach określonych w rozdziale 3 ustawy z dnia 11 maja 2001 r. Prawo o miarach¹³² oraz w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 7 stycznia 2008 r. w sprawie prawnej kontroli metrologicznej przyrządów pomiarowych.¹³³

Rodzaje przyrządów pomiarowych oraz zakres kontroli w stosunku do danego rodzaju przyrządów reguluje rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 27 grudnia 2007 r. w sprawie rodzajów przyrządów pomiarowych podlegających prawnej kontroli metrologicznej oraz zakresu tej kontroli¹³⁴.

¹³² Dz. U. z 2016 r. poz. 884.

¹³³ Dz. U. Nr 5, poz. 29 ze zm.

¹³⁴ Dz. U. z 2014 r. poz. 1066.

Wykaz osób zajmujących stanowiska kierownicze,
odpowiedzialnych za kontrolowaną działalność oraz przyjętych
w wystąpieniach pokontrolnych ocen

Lp.	Nazwa jednostki	Nazwa funkcji kierownika jednostki	Imię i Nazwisko kierownika jednostki	Ocena skontrolowanej działalności ¹
1.	Starostwo Powiatowe w Biłgoraju	Starosta	Marian Tokarski	n
2.	Starostwo Powiatowe w Braniewie	Starosta	Leszek Dziąg (od dnia 1 grudnia 2014 r.), poprzednio od 2010 r. Krzysztof Kowalski	n
3.	Starostwo Powiatowe w Gołdapi	Starosta	Andrzej Ciołek	n
4.	Starostwo Powiatowe w Grajewie	Starosta	Zygmunt Kruszyński (od dnia 20 stycznia 2016 r.), poprzednio od 2010 r. Jarosław Augustowski	n
5.	Starostwo Powiatowe w Janowie Lubelskim	Starosta	Grzegorz Pyrzyna (od dnia 21 listopada 2015 r.), poprzednio od 2010 r. Jerzy Bielecki	pn
6.	Starostwo Powiatowe w Jaśle	Starosta	Mariusz Sepioł (od dnia 4 grudnia 2015 r.), poprzednio od dnia 1 grudnia 2014 r. do dnia 3 grudnia 2015 r. Franciszek Miśkiewicz, a wcześniej od 2010 r. Adam Kmiecik	pn
7.	Starostwo Powiatowe w Kazimierzy Wielkiej	Starosta	Jan Nowak	n
8.	Starostwo Powiatowe w Kętrzynie	Starosta	Ryszard Henryk Niedziółka (od dnia 12 grudnia 2014 r.), poprzednio od 2010 r. Tadeusz Mordasiewicz	n
9.	Starostwo Powiatowe w Lubartowie	Starosta	Fryderyk Puła	n
10.	Starostwo Powiatowe w Łańcucie	Starosta	Adam Krzysztoń	n
11.	Starostwo Powiatowe w Mielcu	Starosta	Zbigniew Tymuła (od dnia 1 grudnia 2014 r.), poprzednio od 2002 r. Andrzej Chrabąszcz	n
12.	Starostwo Powiatowe w Mońkach	Starosta	Andrzej Franciszek Daniszewski (od dnia 1 grudnia 2014 r.), poprzednio od 2010 r. Joanna Kulikowska	n

¹³⁵ Przyjęto następujące skróty: p – ocena pozytywna, pn – pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

Lp.	Nazwa jednostki	Nazwa funkcji kierownika jednostki	Imię i Nazwisko kierownika jednostki	Ocena skontrolowanej działalności
13.	Starostwo Powiatowe w Mrągowie	Starosta	Antoni Karaś (od dnia 15 grudnia 2014 r.), poprzednio od 2010 r. Bogdan Kurta	n
14.	Starostwo Powiatowe w Pińczowie	Starosta	Zbigniew Kierkowski (od dnia 6 sierpnia 2013 r.), poprzednio od 2010 r. Jan Moskwa	n
15.	Starostwo Powiatowe w Skarżysku-Kamiennej	Starosta	Jerzy Żmijewski (od dnia 15 grudnia 2014 r.), poprzednio od 2010 r. Michał Jędrys	n
16.	Starostwo Powiatowe w Wysokiem Mazowieckiem	Starosta	Bogdan Zieliński	n
17.	Urząd Miasta Biała Podlaska	Prezydent Miasta	Dariusz Stefaniuk (od dnia 5 grudnia 2014 r.), poprzednio od 1998 r. Andrzej Czapski	n
18.	Urząd Miasta Kielce	Prezydent Miasta	Wojciech Lubawski	pn
19.	Urząd Miejski w Suwałkach	Prezydent Miasta	Czesław Renkiewicz	pn
20.	Urząd Miasta Tarnobrzega	Prezydent Miasta	Grzegorz Kiełb (od dnia 30 listopada 2014 r.), poprzednio od 2010 r. Norbert Mastalerz	pn
21.	Urząd Miasta Zamość	Prezydent Miasta	Andrzej Wnuk (od dnia 9 grudnia 2014 r.), poprzednio od 2002 r. Marcin Zamoyski	n
22.	AUTO-HANDEL WIGRY Wojciech Smardzewski	Właściciel	Wojciech Smardzewski	p
23.	AUTOSALON-EUCAR w Ełku Sp. z o.o.	Prezes Zarządu	Józef Kwiatkowski	pn
24.	Polski Związek Motorowy Okręgowy Zespół Działalności Gospodarczej Sp. z o.o. w Białymstoku	Prezes Zarządu	Józef Fiedorowicz (od dnia 29 kwietnia 2015 r.)	pn

Wnioski pokontrolne

Skierowane przez NIK, w związku z ustaleniami kontroli i stwierdzonymi nieprawidłowościami, wnioski pokontrolne¹³⁶, związane były m.in.:

- a) ze sprawowaniem nadzoru nad SKP – 55 wniosków, które dotyczyły przede wszystkim:
 - zakresu, częstotliwości oraz dokumentowania czynności kontrolnych w SKP (tj. m.in.: wyeliminowania nieprawidłowości w pracy Wydziału (...) w zakresie sposobu przeprowadzania czynności kontrolnych w SKP; rozważenia wprowadzenia procedur dotyczących zasad przeprowadzania i dokumentowania kontroli SKP oraz czynności pokontrolnych; przeprowadzanie czynności kontrolnych, w pełnym zakresie wymienionym w art. 83b ust. 2 pkt 1 lit. a–c) Prawa o rd, w tym badań technicznych pojazdów. W przypadku braku pojazdów podczas tych kontroli, ponawianie czynności kontrolnych w późniejszym terminie w celu sprawdzenia prawidłowości wykonywania badań technicznych przez diagnostów; przeprowadzania kontroli SKP w zakresie wynikającym z art. 83b ust. 2 pkt 1 Prawa o rd i z §§ 1–17 rozporządzenia o wymaganiach wobec SKP; prawidłowego przeprowadzanie kontroli SKP, przy wykorzystaniu wyników przeprowadzonych w trakcie kontroli oględzin, wskazujących na niewłaściwy sposób prowadzenia kontroli; podjęcia działań mających na celu poprawę sposobu dokumentowania przebiegu kontroli w SKP, jako postępowania sprawdzającego spełnianie przez przedsiębiorcę warunków wpisu do rejestru, poprzez zamieszczanie w protokołach kontroli ustaleń jednoznacznie określających zbadane dokumenty oraz sposób i zakres przeprowadzenia czynności kontrolnych; przestrzegania wymogu, wynikającego z art. 83b ust. 2 pkt 1 Prawa o rd, iż okres pomiędzy kontrolami SKP nie powinien przekraczać 12 miesięcy; przeprowadzania, co najmniej raz w roku, to jest w odstępach nie dłuższych niż 12 miesięcy, kontroli każdej SKP w pełnym zakresie, wynikającym z art. 83b ust. 2 pkt 1 Prawa o rd, przez osoby posiadające niezbędną wiedzę w przedmiocie kontroli; przeprowadzania kontroli w SKP w zakresie wynikającym z art. 83b ust. 2 pkt 1 Prawa o rd i z §§ 1–17 rozporządzenia o wymaganiach wobec SKP i dokumentowania ich w zakresie pozwalającym na stwierdzenie, iż przebieg kontroli obejmował pełny wymagany ww. przepisami zakres; sprawdzania podczas kontroli w SKP, czy przedsiębiorca spełnia wszystkie warunki lokalowe, gwarantujące wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów, zgodne z szczegółowymi warunkami przeprowadzania tych badań; zintensyfikowania nadzoru nad diagnostami zatrudnionymi w SKP w celu wyeliminowania przypadków błędnych wpisów w rejestrach przeprowadzonych badań technicznych pojazdów; rozważenia przeprowadzania kontroli w SKP częściej niż raz do roku, w szczególności na podstawie analiz liczby przeprowadzonych badań, w celu zapewnienia rzetelnego wykonywania badań technicznych pojazdów przez diagnostów zatrudnionych w tych stacjach; zapewnienia prawidłowego sprawowania nadzoru nad SKP, a w szczególności: dokonywania kontroli SKP w pełnym zakresie wymaganym prawem co najmniej raz w roku, rzetelnego jej dokumentowania, określania terminów wykonania

¹³⁶ Wyniki kontroli – biuletyn informacji publicznej NIK: <https://bip.nil.gov.pl/kontrole/wyniki-kontroli-nik/>.

- przez przedsiębiorców prowadzących SKP zaleceń pokontrolnych dotyczących usuwania stwierdzonych nieprawidłowości);
- postępowania pokontrolnego (tj. m.in.: wydawania zaleceń pokontrolnych w każdym przypadku stwierdzenia nieprawidłowości, wyznaczania – odpowiednio do rodzaju i zakresu naruszenia – terminu ich realizacji oraz egzekwowania od przedsiębiorców pełnej realizacji tych zaleceń; wywiązywania się z obowiązku określonego w porozumieniach zawieranych z dyrektorem TDT w zakresie informowania o środkach, jakie zostały podjęte względem przedsiębiorców prowadzących SKP, w których zostały stwierdzone niezgodności wyposażenia oraz nieprawidłowości przy prowadzeniu wymaganej dokumentacji; poinformowania Izby o podjętych działaniach, w związku z nieprawidłowościami stwierdzonymi przez TDT w toku przeprowadzonych wspólnie z pracownikami Wydziału (...) kontroli; opracowania mechanizmów kontroli uniemożliwiających dopuszczanie do ruchu przez SKP pojazdów, pomimo braku uprawnień w tym zakresie; wykreślenia z rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów w przypadku rażącego naruszenia przez nich warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia SKP);
 - terminów ważności poświadczeń TDT (tj. m.in. bieżącego monitorowania terminów ważności poświadczeń TDT, o posiadaniu przez SKP wyposażenia i warunków lokalowych zgodnych z wymaganiami odpowiednimi do zakresu przeprowadzanych badań, w celu uniemożliwienia wykonywania badań technicznych pojazdów przez SKP niespełniające wymogu określonego w art. 83 ust.3 pkt 5 ustawy Prawo o rd; opracowania mechanizmów kontroli uniemożliwiających funkcjonowanie SKP bez ważnych decyzji dyrektora TDT o poświadczeniu zgodności wyposażenia i warunków lokalowych);
 - postępowania z pieczętami i rejestrem badań (tj. m.in. podjęcia działań mających na celu zapewnienie przekazywania pieczętami i rejestru badań technicznych pojazdów w przypadku wykreślenia przedsiębiorcy prowadzącego SKP z rejestru; wyegzekwowania od przedsiębiorców prowadzących SKP nr (...) zwrotu pieczęci identyfikacyjnych diagnostów z tych stacji i pieczętami SKP);
 - a także przyjmowania, przed rozpoczęciem kontroli SKP, oświadczenia od przedsiębiorcy o spełnianiu ustawowych wymogów do prowadzenia SKP oraz zobowiązanie SKP do przekazywania na bieżąco informacji o zmianach w wyposażeniu SKP, w szczególności urządzeń do pomiaru ciśnienia i analizatorów spalin.
- b) z wydawaniem uprawnień diagnosty – 23 wnioski, tj.:
- wydawaniem uprawnień osobom spełniającym wymagania ustawowe (tj. m.in.: wydawanie uprawnień diagnosty wyłącznie osobom, które w sposób niebudzący wątpliwości udokumentowały posiadane wykształcenie i odbycie wymaganej przepisami prawa praktyki; przyznawanie uprawnień do wykonywania badań technicznych osobom, które udokumentowały wymagany okres praktyki w stacji obsługi lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów po uzyskaniu wymaganego wykształcenia; dokumentowanie faktu odbycia wymaganego szkolenia przez osoby ubiegające się o uzyskanie lub rozszerzenie uprawnień diagnosty; każdorazowe egzekwowanie od kandydatów na diagnostów, dołączenia do wniosków o nadanie tych uprawnień, wymaganych dokumentów w tym zakresie i przestrzeganie obowiązku odbycia przez kandydatów na diagnostów wymaganej prawem praktyki);

- wydawaniem uprawnień diagnostom według obowiązującego wzoru;
 - zakładaniem i prowadzeniem na bieżąco metryk spraw, o których mowa w art. 66a Kpa, przy prowadzeniu spraw z zakresu wydawania uprawnień diagnostom;
 - postępowaniami dotyczącymi cofnięcia uprawnień (tj. m.in.: zweryfikowanie podstaw nadania uprawnień trzem diagnostom (...) w zakresie odbytej praktyki; rozważenie wznowienia postępowania w sprawie wydania uprawnień diagnosty nr (...); cofanie diagnostom uprawnień, w każdym przypadku stwierdzenia przesłanek określonych w art. 84 ust. 3 pkt 1 i 2 Prawa rd; cofnięcie uprawnień do przeprowadzania badań technicznych diagnoście o numerze (...); wszczęcie postępowania w celu cofnięcia uprawnień dwóm diagnostom; wyeliminowanie nieprawidłowości w pracy Wydziału Komunikacji i Dróg w zakresie nadawania uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów);
 - opracowaniem procedury postępowania w sprawach rozpatrywania wniosków kandydatów na diagnostów, zawierającej w formie instruktażowej wskazówki dotyczące rodzaju dokumentów prawidłowo potwierdzających posiadanie wymaganej praktyki zawodowej;
- c) z wpisami do rejestru oraz prowadzeniem akt rejestrowych – 20 wniosków, tj.:
- zapewnieniem rzetelnego prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów;
 - założeniem i prowadzeniem na bieżąco metryki w sprawach z zakresu: rejestracji stacji kontroli pojazdów;
 - wydawaniem zaświadczeń potwierdzających wpis przedsiębiorcy do rejestru zgodnie z wzorem oraz wpisywanie w nich symboli rodzaju pojazdów, do których badań ma uprawnienia SKP;
 - prawidłowym i terminowym dokonywaniem wpisów do rejestru (m.in.: dokonywanie wpisów na podstawie kompletu wymaganych prawem dokumentów i oświadczeń; egzekwowanie przedkładania kompletnych wniosków; dokonywanie wpisu w terminie do siedmiu dni od złożenia wniosku);
 - uzupełnieniem i zaktualizowaniem zapisów rejestru (m.in. dotyczących prawidłowego zakresu wykonywanych przez SKP badań; nazwy firmy, adresów SKP).
- d) z przygotowaniem organizacyjno-kadrowym – 6 wniosków (dotyczyły one zapewnienia systematycznych, okresowych szkoleń specjalistycznych z zakresu nadzoru nad SKP i pracą diagnostów; powierzania zadań nadzoru nad SKP i ich kontroli, osobom o właściwym przygotowaniu merytorycznym, posiadającym wymaganą wiedzę i umiejętności; uzupełnienia zakresów czynności; sprawowania nadzoru nad Wydziałem, w szczególności w przedmiocie kontroli nad SKP oraz postępowań w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w zakresie badań technicznych pojazdów.
- e) ponadto dwa wnioski dotyczyły bieżącego analizowania przyczyn zatrzymania dowodów rejestracyjnych z powodów technicznych oraz uwzględniania tych analiz w nadzorze sprawowanym nad SKP.

Natomiast w związku z nieprawidłowościami stwierdzonymi w dwóch skontrolowanych przez NIK SKP, do przedsiębiorców prowadzących te stacje Izba sformułowała łącznie 7 wniosków, które dotyczyły:

- wyposażenia SKP w informacje dotyczące kryteriów ocen badanych pojazdów, aktualną umowę europejską dotyczącą międzynarodowego przewozu materiałów niebezpiecznych (ADR) oraz dokumentację techniczno-ruchową wyciągu spalin;
- umieszczenia w widocznym miejscu SKP aktualnego wykazu diagnostów;
- prowadzenia rejestru badań technicznych i wydawania zaświadczeń o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu zgodnie z wymogami obowiązującego prawa;
- archiwizacji i przechowywania danych i informacji zawartych w rejestrze badań technicznych pojazdów na nośniku informatycznym przez okres 5 lat;
- terminowego przekazywania pobranych opłat ewidencyjnych na rachunek Funduszu – CEPIK;
- wyeliminowania przypadków nieprawidłowego przeprowadzania badań technicznych pojazdów.

Źródła dodatkowych danych i ustaleń stanowiących podstawę sporządzenia informacji

Wykorzystano następujące źródła:

- Strony internetowe: Policji, Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, wojewódzkich inspekcji transportu drogowego, Transportowego Dozoru Technicznego, Ministerstwa Transportu i Budownictwa, Głównego Urzędu Miar, Ministerstwa Ochrony Środowiska, Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, stowarzyszeń i organizacji społecznych działających na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska.
- Informacje uzyskane z: Komendy Głównej Policji, Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, Transportowego Dozoru Technicznego, Głównego Urzędu Miar oraz Politechniki Poznańskiej.

Wykaz organów i instytucji, którym przekazano informację o wynikach kontroli

1. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej
2. Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej
3. Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej
4. Prezes Rady Ministrów
5. Prezes Trybunału Konstytucyjnego
6. Rzecznik Praw Obywatelskich
7. Przewodniczący Sejmowej Komisji do Spraw Kontroli Państwowej
8. Przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury
9. Minister Transportu i Budownictwa
10. Minister Spraw Wewnętrznych
11. Szef Centralnego Biura Antykorupcyjnego
12. Szef Biura Bezpieczeństwa Narodowego
13. Komendant Główny Policji
14. Główny Inspektor Transportu Drogowego