



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Katowicach

LKA.410.021.02.2023

Pan
Andrzej Płonka
Starosta Bielski
ul. Piastowska 40
43-300 Bielsko-Biała

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Starostwo Powiatowe w Bielsku-Białej ¹ , ul. 3 Maja 10, 43-300 Bielsko-Biała
Kierownik jednostki kontrolowanej	Andrzej Płonka, Starosta Powiatu Bielskiego ² od 1 grudnia 2014 r. (akta kontroli: str. 2-5)
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Realizacja przez starostów/prezydentów Miast zadań w zakresie rejestracji pojazdów oraz wydawania praw jazdy z wykorzystaniem CEPiK oraz naliczanie i odprowadzanie opłat ewidencyjnych na rachunek Funduszu Celowego CEPiK i przekazywanie sprawozdań z opłat.
Okres objęty kontrolą	1 stycznia 2018 r. – 7 września 2023 r.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ³
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Katowicach
Kontrolerzy	Magdalena Śleziak, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKA/135/2023 (akta kontroli: str. 1)

¹ Dalej: Starostwo lub Urząd.

² Dalej: Starosta.

³ Dz.U. z 2022 r. poz. 623; dalej: ustawa o NIK.

II. Ocena ogólna⁴ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Przekazane przez Polską Wytwórnę Papierów Wartościowych S.A.⁵ urządzenia informatyczne wykorzystywano w Starostwie do dedykowanych im zadań w zakresie rejestracji pojazdów oraz wydawania praw jazdy z zastosowaniem Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców⁶, a przy ich realizacji posługiwano się procedurami przygotowanymi przez PWPW.

Uprawnienia użytkowników systemu CEPiK w Urzędzie były zgodne z realizowanymi przez nich czynnościami powierzonymi do wykonania. Starosta prawidłowo wywiązywał się z obowiązków naliczania i terminowego odprowadzania opłat ewidencyjnych na rachunek Funduszu Celowego CEPiK oraz terminowego przekazywania sprawozdań z tych opłat. W okresie objętym kontrolą dostęp do systemów teleinformatycznych SI Pojazd i SI Kierowca posiadali uprawnieni pracownicy Wydziału Komunikacji i Transportu⁷, oraz jeden Wydziału Budżetu i Finansów⁸. Stwierdzono jednak, że w kontrolowanym okresie nie cofnięto bezzwłocznie uprawnień sześciu pracownikom Wydziału Komunikacji.

W latach 2020-2022 Starosta przeprowadzał co najmniej raz w roku kontrole stacji kontroli pojazdów⁹ będących pod jego nadzorem, w zakresie których weryfikowano spełnianie przez przedsiębiorców wymagań określonych w art. 83 ust. 3 pkt 1-3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym¹⁰, za wyjątkiem weryfikacji wymagań określonych w art. 83 ust. 3 pkt 3 ustawy pord w Krajowym Rejestrze Karnym¹¹ we wszystkich kontrolach w 2020 r.¹² i w jednej w 2021 r. Ponadto w części protokołów kontroli SKP nie w pełni prawidłowo dokumentowano niektóre ustalenia.

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

⁵ Dalej: PWPW.

⁶ Dalej: CEPiK.

⁷ Dalej: Wydział Komunikacji lub WK.

⁸ Wykonujący czynności pomocnicze dotyczące rejestracji pojazdów. W okresie od 1 października 2021 r. do 24 lutego 2023 r. pomoc administracyjna w Wydziale Komunikacji i Transportu, a od 25 lutego 2023 r. do nadal pomoc administracyjna w Wydziale Budżetu i Finansów.

⁹ Dalej: SKP.

¹⁰ Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, ze zm., zwana dalej: pord.

¹¹ Dalej: KRK.

¹² Tj. łącznie 20.

OBSZAR

1. Realizacja przez Starostę zadań w zakresie rejestracji pojazdów oraz wydawania praw jazdy z wykorzystaniem CEPiK oraz naliczanie i odprowadzanie opłat ewidencyjnych na rachunek funduszu celowego CEPiK i przekazywanie sprawozdań z opłat ewidencyjnych. Opracowanie planu finansowego dla rachunku środków pochodzących z Funduszu i jego wykonanie

Opis stanu faktycznego

1.1.

Starostwo łącznie posiadało: 29 zestawów komputerowych do obsługi systemu CEPiK (z czego 22 znajdowały się w siedzibie Starostwa¹³, a siedem¹⁴ w Oddziale w Czechowicach-Dziedzicach), oraz 28 skanerów¹⁵ (z czego w siedzibie 22, a sześć w Oddziale).

W siedzibie Starostwa w Wydziale Komunikacji wykorzystywane do pracy w ramach systemu CEPiK były następujące urządzenia:

- 22 zestawy komputerowe do obsługi SI CEPiK, w tym: 16 – stanowiących własność PWPW oraz sześć własność Starostwa. Dany zestaw komputerowy składał się z: komputera stacjonarnego, monitora, drukarki, czytnika kart inteligentnych, skanerów¹⁶ oraz w rejestracji pojazdów czytników kodu 2D – przy zestawach z PWPW. Zestawy zakupione przez Starostwo współpracowały z SI CEPiK za zgodą PWPW;
- 22 skanery wykorzystywane (w tym: 14 - własność Starostwa, osiem - własność PWPW). Niewykorzystywany sprzęt z PWPW w liczbie dwóch skanerów znajdował się: w rejestracji pojazdów okienko nr 10 - przypisany do systemowego stanowiska o numerze 0358S016 – własność PWPW, oraz drugi w biurze nr 1 - przypisany do stanowiska systemowego o numerze 0358S006. Skanery (14 szt.) stanowiące własność Starostwa zostały zainstalowane do zestawów SI CEPiK za zgodą PWPW przez DXC Technology;
- dziewięć czytników kodów 2D (własność PWPW).

Dwa skanery¹⁷ z PWPW nie były wykorzystywane do pracy przy bezpośredniej obsłudze patentów rejestracji pojazdów.

(akta kontroli: str. 250-264, 477-485)

W związku z powyższym Sekretarz wyjaśniła, że: *Przyczyną nie używania dwóch skanerów dostarczonych przez PWPW oraz zastąpienia ich skanerami własności Starostwa jest fakt, iż nie spełniały one wymogów jakościowych, m.in. posiadały następujące wady:*

- *pobieranie równocześnie wszystkich dokumentów załadowanych do skanowania w górnym podajniku lub wręcz zacinanie się dokumentów podczas próby skanowania w większej ilości (ostatecznie prowadziło to do spowolnienia obsługi petenta, gdyż w tej sytuacji pracownik zmuszony był skanować każdy dokument osobno)¹⁸,*

¹³ 16 z PWPW, a sześć własność Starostwa.

¹⁴ 6 z PWPW, a jeden stanowiący własność Starostwa.

¹⁵ 8 z PWPW, 14 własność Starostwa.

¹⁶ Przy każdym stanowisku.

¹⁷ Skanery przypisane do stanowisk systemowych o nr: 0358S006, 0358S016.

¹⁸ dotyczy skanera o numerze fabrycznym A09773229B310350 z podajnikiem górnym.

- brak górnego podajnika na dokumenty – całkowite spowolnienie obsługi ze względu na konieczność skanowania każdego dokumentu osobno.

(akta kontroli: str. 985-989)

W Oddziale Zamiejscowym do zadań związanych z rejestracją pojazdów oraz wydawaniem uprawnień do kierowania pojazdami wykorzystywane były następujące urządzenia:

- siedem zestawów komputerowych (z czego sześć stanowiły własność PWPW, a jeden był własnością Starostwa);
- sześć skanerów (z czego dwa stanowiły własność PWPW, a cztery były własnością Starostwa);
- cztery czytniki kodów 2D.

(akta kontroli: str. 250-264, 477-485)

Sekretarz w wyjaśnieniach podała, że dostarczona przez PWPW infrastruktura sprzętowa oraz dodatkowy sprzęt zakupiony w ramach środków własnych był wystarczający do realizacji zadań z wykorzystaniem systemu CEPiK.

(akta kontroli: str. 198-205, 985-989)

1.2.

Sekretarz z up. Starosty w wyjaśnieniach podała, że CEPiK w części dotyczącej Centralnej Ewidencji Pojazdów¹⁹ umożliwiał sprawną obsługę obywateli w zakresie rejestracji pojazdów, poza sporadycznymi problemami, które były niezwłocznie rozwiązywane przez zespół Helpdesk lub Centralny Ośrodek Informatyki²⁰ (w przypadkach skomplikowanych).

W zakresie mocnych stron systemu SI Pojazd m.in. podała:

- system posiadał wydzielone łącze (brak możliwości włamania się postronnych osób – zapewnia bezpieczeństwo);
- bezpośredni i szybki dostęp do danych zawartych w systemie zgromadzonych z terenu całego kraju;
- możliwość pobierania danych bezpośrednio z systemu przez Policję i inne instytucje;
- łatwy dostęp do katalogu pojazdów (ściągnięcie danych technicznych przy zadaniu niewielu parametrów);
- możliwość elektronicznego potwierdzania, oraz ewentualnej korekty danych pomiędzy urzędami;
- komfort samodzielnego weryfikowania przez obywateli niektórych danych pojazdu poprzez aplikację „Historia pojazdu” na stronie internetowej²¹;

W zakresie słabych stron systemu SI Pojazd:

- błędne dane powstałe w systemie SI Pojazd podczas migracji danych z wersji systemu 1.0 na wersję 2.0, np. pojazd nie był objęty blokadą komorniczą, a w systemie CEPiK widniał jako aktywne zastrzeżenie komornicze;
- brak możliwości pobierania danych podmiotu posiadającego osobowość prawną poprzez wpisanie numeru NIP (tzn. pracownicy w celu pobrania danych podmiotu musieli wpisywać numer REGON na innym komputerze z dostępem do internetu – co wydłużało czas obsługi petenta);

¹⁹ Dalej: CEP.

²⁰ Dalej: COI.

²¹ <https://historiapojazdu.gov.pl/>

- brak możliwości zmiany wyboru rejestracji pojazdu z wydaniem pozwolenia czasowego lub wydania pozwolenia czasowego – w tym przypadku konieczne było wpisanie wszystkich danych na nowo;
- na podglądzie danych pojazdu widoczna była informacja o zgłoszeniu zbycia zarówno w przypadku zgłoszenia zbycia, jak i nabycia, co powoduje konieczność otwierania dodatkowych zakładki w celu zweryfikowania czy było to zbycie czy nabycie pojazdu;
- brak możliwości dokonywania wpisów i wykreśleń zastrzeżeń komorniczych, skarbowych bezpośrednio przez komorników i urzędów skarbowych, co powoduje, że konieczność wpisania ich przez pracowników Wydziałów Komunikacji co wydłuża proces aktualizacji danych;
- brak widocznych zastrzeżeń komorniczych, skarbowych aplikacji „Historia pojazdu”.

(akta kontroli: str. 200-205)

1.3.

Odnosząc się do Centralnej Ewidencji Kierowców²² wersji 1.0. Sekretarz wyjaśniła, że system ten umożliwiał sprawną obsługę w zakresie praw jazdy, poza sporadycznymi problemami, które były niezwłocznie rozwiązywane przez Helpdesk lub COI (w trudniejszych przypadkach). W ocenie użytkowników (pracowników Urzędu) obsługa systemu CEK była prosta i intuicyjna, pozwalająca na łatwe wyszukiwanie danych, oraz załatwianie spraw.

W zakresie mocnych stron systemu SI Kierowca, Sekretarz wymieniła:

- system posiada wydzielone łącze (co zapewnia szeroko rozumiane bezpieczeństwo),
- bezpośredni i szybki dostęp do danych zawartych w systemie zgromadzonych z terenu całego kraju,
- możliwość pobierania danych bezpośrednio z Systemu przez Policję i inne instytucje, dla których konieczne jest sięgnięcie po dane w nim zawarte, co bardzo przyspieszyło proces uzyskiwania informacji,
- możliwość wprowadzania ważnych informacji do Systemu poprzez Policję.
- dostęp do bazy PESEL,
- pomimo zmiany adresu kierowcy, który miał wydane prawo jazdy w innym organie możliwe jest natychmiastowe wydanie Profilu Kierowcy Zawodowego.

Natomiast w zakresie słabych stron systemu SI Kierowca:

- użytkownicy pracujący na wersji CEK 1.0 mieli dostęp do węższego zakresu danych, niż zakres danych oferowany w wersji CEP 2.0,
- brak możliwości pobierania danych z bazy PESEL w zakresie czasowego zameldowania,
- przy pobieraniu danych nie jest widoczna wprost informacja odnośnie zgonu osoby.

(akta kontroli: str. 200-205)

1.4.

W okresie objętym kontrolą, w Urzędzie nie wdrażano awaryjnego trybu rejestracji pojazdów, o których mowa w: § 17 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 sierpnia 2022 r. w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych

²² Dalej: CEK.

sprawach²³, „Instrukcji Użytkownika SI Pojazd Zintegrowanego z SI CEPIK 2.0” oraz „Instrukcji Bezpieczeństwa Systemów Pojazd i Kierowca w Urzędach”, gdyż jak wyjaśniła Sekretarz, awarie systemu CEPIK były krótkotrwałe i nie zachodziła konieczność zastosowania trybu awaryjnego.

Z kolei w przypadku braku dostępności CEPIK na aplikacji Kierowca w wersji 1.0 możliwa była nieprzerwana obsługa petenta, ponieważ dane zapisywane były na stacjach roboczych Urzędu, a po przywróceniu dostępności do CEPIK zostały do niego przesłane.

W okresie objętym kontrolą, w Urzędzie nie było opracowanych odrębnych procedur w zakresie obsługi obywateli na wypadek braku dostępności CEPIK. W przypadku awarii SI Pojazd, pracownik Wydziału Komunikacji telefonicznie kontaktował się z Helpdesk, gdzie uzyskiwał informację, że awarie były krótkotrwałe i należało oczekiwać na ich usunięcie – pracownicy Helpdesk nie informowali o konieczności uruchomienia trybu awaryjnego. W aplikacji IDS dostępne były *Procedury operacyjne, procedury postępowania, dotyczące pracy w systemach Pojazd i Kierowca*, w tym dwie, dotyczące postępowania na wypadek awarii masowych tj. 1. *Instrukcja Użytkownika SI Pojazd Zintegrowanego z SI CEPIK 2.0*²⁴, 2. *Instrukcja Bezpieczeństwa Systemów Pojazd i Kierowca w Urzędach*.

(akta kontroli: str. 351-359a)

1.5.

W okresie od 1 stycznia 2022 r. do 31 maja 2023 r. Urząd zgłosił 448 problemów związanych z CEPIK²⁵, najczęściej zgłaszane problemy dotyczyły:

w zakresie SI Pojazd:

- korekty danych – zgłoszenia do Helpdesk, które dotyczyły rozbieżności danych pomiędzy danymi zawartymi w tzw. „bazie lokalnej” i bazie centralnej CEP (w tym dane w mObywatel);
- problemów z wydaniem dowodu rejestracyjnego (np. nieaktywna ikona „Wydanie DR”);
- problemów z przerejestrowaniem pojazdów – najczęściej z zachowaniem numeru rejestracyjnego;
- raporty dotyczące nieterminowego lub braku zgłoszenia zbycia, nabycia lub zarejestrowania pojazdu – raporty nie zawierały danych lub były niekompletne (np. pominięte zostały pojazdy sprowadzone z zagranicy).

w zakresie SI Kierowca:

- korekty danych – zgłoszenia do Helpdesk, które dotyczyły rozbieżności danych pomiędzy danymi zawartymi w tzw. „bazie lokalnej” i bazie centralnej CEK.
- *Profil Kierowcy Zawodowego* – problemy z udostępnieniem innym instytucjom, ale też z wygenerowaniem profilu.
- *Profil Kandydata na Kierowcę* – problemy z udostępnieniem innym instytucjom (np. wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, ośrodki szkolenia kierowców), ale też z wygenerowaniem profilu.

(akta kontroli: str. 321-350)

²³ Dz.U. poz. 1849.

²⁴ Dokument utworzony 26 października 2017 r., wersja finalna z dnia 5 listopada 2017 r., zmieniany 16rotnie i uzupełniany o uwagi dwukrotnie, ostateczna obowiązująca wersja z dnia 15 czerwca 2020 r. (o nr 1.18).

²⁵ Informacje zostały uzyskane na potrzeby kontroli NIK od DXC -Technology Polska Sp. z o.o.

W obowiązującej „Procedurze do zgłaszania incydentów w rozwiązaniu CEPiK a systemy teleinformatyczne”²⁶ określono ścieżki komunikacji do zgłaszania incydentów poprzez: kontakt na infolinię, e-mailowo, elektronicznie (na E-Helpdesk).

Zgodnie z ww. procedurą usterki należało zgłaszać do: Helpdesk.

Ww. procedura zgłaszania incydentów m.in. określała maksymalny czas na obsługę incyduentu, który to zależny był od nadanego mu (po stronie Helpdesku) priorytetu i wynosił on: od 2 do 72 godzin dla problemów (np. awaria pojedynczego łącza Struktury Centralnej) oraz od 120 godzin (np. prośba o informację lub zmianę dotyczącą aplikacji) do „14 dni kalendarzowych + 72 godziny” dla próśb o informację (prośba o informację, np. wykaz pojazdów elektrycznych na terenie powiatu). Nie określono czasu maksymalnego na obsługę incydentów, którym został nadany priorytet „None” – „Wszystkie incydenty dotyczące aplikacji ST nie podlegające priorytetom Top, High, Medium lub Low”.

Z informacji uzyskanych przez Starostwo od DXC Technology wynikało, że w okresie od 1 stycznia 2022 do 31 maja 2023 wszystkie zgłoszenia pracowników Starostwa zostały zrealizowane.

(akta kontroli: str. 321-325)

1.6.

W okresie objętym kontrolą nadawanie i modyfikowanie uprawnień realizowane było w oparciu o udostępnione na *Portalu Starosty* formularze uzyskania lub modyfikacji uprawnień użytkownika (FE-1dr wnioski o wystawienie certyfikatów w systemie „Pojazd” i FE- wnioski o wystawienie certyfikatów w systemie „Kierowca”) w Systemie Obsługi Kont²⁷.

(akta kontroli: str. 375-382, 386-388)

Natomiast w odniesieniu do ośmiu pracowników Wydziału Komunikacji (w tym siedem osób, z którymi ustał stosunek pracy, a z jedną osobą przeniesioną do innego Wydziału) Urząd nie składał wniosków do PWPW o usunięcie konta użytkownika na wymaganym *Formularzu uzyskania lub modyfikacji uprawnień użytkownika w systemie* określonym w *Instrukcji Bezpieczeństwa Systemów Pojazd i Kierowca w Urzędach*²⁸. Natomiast złożył *Formularze zwrotu karty FE-9* (które zawierały informacje o przyczynie zwrotu np. rozwiązania umowy o pracę), a wydruk z *Systemu Obsługi Kont* w zakresie ww. pracowników wskazywał na *Status użytkownika - Usunięty*.

(akta kontroli: str. 389, 596-612, 1054, 1067-1124)

W okresie objętym kontrolą NIK osiem osób posiadało uprawnienia do nadawania/modyfikowania/odbierania uprawnień tj.: Starosta Bielski, Wice-Starostowie, członkowie Zarządu Powiatu, Sekretarz Powiatu i dwóch Naczelników WK.

(akta kontroli: str. 121)

Na podstawie wydruku z 21 lipca 2023 r. z systemu SOK (modułu uprawnień do CEPiK) ustalono, że aktywny dostęp do tego systemu posiadało 30 pracowników

²⁶ Wersja 3.0 z dnia 23 marca 2018 r.

²⁷ Dalej: SOK.

²⁸ Wersjami obowiązującymi w okresie objętym kontrolą NIK, ostatnia wersja 4.0. z 8 grudnia 2021 r.

(z czego 29 Wydziału Komunikacji oraz jeden Wydziału Budżetu Finansów), trzech pracowników nie miało nadanych uprawnień do żadnego z systemów.

(akta kontroli: str. 122-125)

Wg stanu na dzień 21 lipca 2023 r. zatrudnionych w Starostwie w Wydziale Komunikacji było 32 pracowników oraz dodatkowo prace pomocnicze wykonywało dwóch stażystów z UP w Bielsku-Białej, w tym:

- w siedzibie w Wydziale Komunikacji zatrudnionych było 26 pracowników (z czego: 13 pracowników posiadało uprawnienia wyłącznie do SI Pojazd, dwóch wyłącznie do SI Kierowca, osiem do ww. dwóch systemów, natomiast cztery osoby nie miały nadanych uprawnień, a dotyczyło to: trzech pracowników WK, oraz jednego stażysty;
- w Oddziale zatrudnionych było sześciu pracowników (z czego dwie osoby posiadały uprawnienia wyłącznie do systemu SI Pojazd, cztery do obu systemów tj. SI Pojazd i SI Kierowca) oraz jeden stażysta - w ramach Wydziału Komunikacji (nie posiadający uprawnień do CEPIK) i jeden pracownik zatrudniony w Wydziale Budżetu i Finansów²⁹ (posiadający uprawnienia do systemu SI Pojazd).

(akta kontroli: str. 120)

W Wydziale Komunikacji (w siedzibie) dokonano oględzin³⁰ modułu uprawnień do systemu CEPIK (zarówno do systemu SI POJAZD, jak i SI Kierowca) i ustalono, że 18 pracowników³¹ posiadających uprawnienia do systemu CEPIK, posiadało dostęp do ww. systemów zgodnie z nadanymi uprawnieniami. W trakcie oględzin zweryfikowano uprawnienia ww. pracowników zgodnie z wydrukiem z Systemu „Obsługi Kont CEPIK” (gdzie widniał status użytkownika – aktywni). Ustalono, że wyłącznie do systemu SI Pojazd dostęp posiadało 11 pracowników, wyłącznie do SI Kierowca dwóch pracowników, oraz łącznie do obu ww. systemów pięciu pracowników. Ustalono, że pracownicy nie posiadający uprawnień do drugiego systemu – nie mogli z niego korzystać. Przykładowo pracownik nie mający dostępu do CEK po wprowadzeniu kodu PIN – wyświetlał się komunikat „Brak praw do aplikacji”. Ponadto ustalono, że wszyscy obecni w dniu oględzin pracownicy bezpiecznie przetwarzali dane osobowe, jak i zapewniona była ochrona haseł do systemów: SI Kierowca i SI Pojazd (pracownicy z pamięci wpisywali numery PIN).

Wszyscy ww. użytkownicy posiadający uprawnienia do systemów teleinformatycznych SI Pojazd i SI Kierowca byli zatrudnieni na dzień przeprowadzania oględzin w Starostwie. W toku kontroli stwierdzono, że uprawnienia zostały przydzielone na podstawie wniosków o nadanie tych uprawnień oraz że były one zgodne z zakresami obowiązków tych pracowników, z czego cztery osoby były przewidziane do zastępstw w razie nieprzewidzianej nieobecności innych pracowników pracujących w ww. systemach teleinformatycznych.

(akta kontroli: str. 486-527)

Sześciu pracowników WK³² nie miało cofniętych bezzwłocznie uprawnień do systemów teleinformatycznych (usuniętych kont³³) po dacie ustania stosunku pracy, lub po dacie świadczenia pracy w Wydziale Komunikacji, co było niezgodne z § 20

²⁹ Obsługa Kasy Starostwa oraz prace pomocnicze z zakresu Wydziału Komunikacji.

³⁰ Z dnia 17 sierpnia 2023 r.

³¹ Wszystkich obecnych w pracy w dniu 17 sierpnia 2023 r., za wyjątkiem pięciu osób posiadających uprawnienia, a nieobecnych w ww. dniu w pracy z powodu absencji.

³² Spośród ośmiu którzy nie świadczyli pracy w zakresie nadanych im uprawnień do systemów teleinformatycznych SI Pojazd i SI Kierowca.

³³ Data usunięcia konta- data z *Formularza zwrotu karty*. Data podana przez Urząd jako data usunięcia konta.

ust. 2 pkt 4 i 5 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 12 kwietnia 2012 r. w sprawie *Krajowych Ram Interoperacyjności, minimalnych wymagań dla rejestrów publicznych i wymiany informacji w postaci elektronicznej oraz minimalnych wymagań dla systemów teleinformatycznych*³⁴ (co szczegółowo opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*).

(akta kontroli: str. 148-375-382, 564-595, 596-608, 1010-1019)

1.7.

W wyniku przeprowadzonych oględzin ustalono, że w Urzędzie zapewniona była przez pracowników Wydziału Komunikacji³⁵ ochrona przetwarzania danych w systemach CEPiK. Pracownicy wyposażeni zostali w spersonalizowane karty kryptograficzne, a na stanowiskach pracy, jak i na kartach poddanych oględzinom nie stwierdzono, aby odnotowane były hasła lub numery PIN³⁶ pozwalające na ich wykorzystanie. Nie stwierdzono też przypadków, żeby kartą kryptograficzną posługiwała się inna osoba niż ta, do której karta została przypisana.

(akta kontroli: str. 486-527)

1.8.

Sekretarz wskazała na niezgodności danych pomiędzy stacją roboczą w Urzędzie a bazą CEPiK. W przypadku niezgodności danych, które były możliwe do rozwiązania po stronie Urzędu, pracownicy posiadający uprawnienia do CEPiK, korygowali je na stacjach roboczych, a następnie zatwierdzali (zatwierdzenie skutkowało automatycznym przesłaniem skorygowanych danych do CEPiK), co w większości przypadków było wystarczające do poprawy danych zawartych w ewidencji CEPiK.

W pozostałych przypadkach niezgodności niemożliwe do skorygowania w systemie SI Pojazd lub SI Kierowca z poziomu pracownika Urzędu, były zgłaszane przez nich do Helpdesk³⁷ telefonicznie lub elektronicznie.

Podaje również, że informacje o niezgodnościach wpływają z różnych źródeł, najczęściej przekazywane są przez klientów, których te dane dotyczą (ustnie, mailowo):

- bezpośrednio do Starostwa, na aplikacji mObywatel lub poprzez stronę: www.gov.pl
- za pośrednictwem Centralnego Ośrodka Informatyki, który przesyła te zgłoszenia do Starostwa za pośrednictwem aplikacji ATMOSFERA dostępnej poprzez CEK).

W opinii kontrolowanej jednostki wprowadzone rozwiązania w zakresie usuwania niezgodności danych były skuteczne.

(akta kontroli: str. 321-325)

Sekretarz w wyjaśnieniach wskazała, że w ocenie pracowników WK, kontakt z pracownikami wsparcia Helpdesk za pośrednictwem infolinii³⁸ był wystarczająco szybki, niekiedy w przypadku awarii obejmującej problem dotyczący większej ilości urzędów konieczne było dłuższe oczekiwanie na połączenie lub w przypadku masowej awarii brak było możliwości połączenia (sporadycznie).

W przypadku wystąpienia dłuższego czasu oczekiwania na połączenie poprzez infolinię po stronie Helpdesk połączenia były obsługiwane poprzez system kolejkowy,

³⁴ Dz. U. z 2017 r., poz. 2247.

³⁵ W dniu 17 sierpnia 2023 w trakcie oględzin w tym dniu obecnych było 18 pracowników, którzy posiadali uprawnienia do systemu CEPiK.

³⁶ Służące do logowania do systemu SI Kierowca i SI Pojazd.

³⁷ Poprzez aplikację E-Helpdesk.

³⁸ Nr tel. 22 310 20 00.

co umożliwiało oczekującemu na wykonywanie w tym czasie innych czynności, np. obsługa następnego klienta (oczywiście zależnie od rodzaju problemu z jakim mierzy się użytkownik).

Wobec powyższego większość problemów zgłaszanych poprzez infolinię była rozwiązywana niezwłocznie (najczęściej natychmiastowo podczas połączenia), nieliczne wymagały przekazania do Centralnego Ośrodka Informatyki przez Helpdesk. W przypadku błędów powszechnych (dotyczących samego CEPiK, nie zaś lokalnych urzędów) awarie rozwiązywane były na bieżąco lub podczas aktualizacji.

Sekretarz podała również, że Starostwo nie prowadziło rejestrów, ani statystyk dotyczących czasu oczekiwania na wprowadzenie prawidłowych danych w rejestrach CEPiK, same zgłoszenia (telefonicznie lub poprzez E-Helpdesk) również nie zawierają takich danych.

(akta kontroli: str. 321-325)

Z uzyskanych przez Starostwo od DXC Technology danych w zakresie ostatnich 10 zgłoszeń w badanym okresie wynikało, że czas oczekiwania na rozwiązanie zgłoszeń wynosił od 0-11 dni roboczych (gdzie 0 oznaczało rozwiązanie problemu natychmiast lub tego samego dnia), średnia z ostatnich 10 zgłoszeń wynosiła 5,2 dni robocze.

(akta kontroli: str. 338)

1.9.

W toku oględzin badaniem objęto 45 wniosków składanych przez obywateli o rejestrację³⁹/przerejestrowanie⁴⁰ pojazdu wraz z załącznikami, jak i weryfikację danych objętych wnioskiem a danymi w systemie SI Pojazd - ustalono, że w trakcie ww. czynności nie zidentyfikowano występowania błędów w danych zgromadzonych w CEP. W powyższych oględzinach ustalono również, że pracownicy z należytą starannością wykonywali rejestrację/przerejestrowania oraz weryfikowali otrzymane dokumenty z danymi w systemie SI Pojazd.

(akta kontroli str. 991-1006)

Sekretarz wyjaśniła, że występowanie niezgodności danych w rejestrach CEP jest sporadyczne, a jak występują to m.in. dotyczą danych technicznych pojazdu; nieaktualnych informacji odnośnie zastrzeżeń komorniczych lub skarbowych.

(akta kontroli str. 1055)

1.10.

Informacje dotyczące wprowadzanych zmian, jak i wdrożonych nowych wersji aplikacji Pojazd i Kierowca są przekazywane użytkownikom w systemie CEPiK w module „Informacje dla Starostw”⁴¹. Dostępne są one dla pracowników, jak kierowników komórek organizacyjnych mających dostęp do CEPiK.

(akta kontroli str. 237-24)

1.11. i 1.12.

Urząd w okresie od 1 stycznia 2022 r. do 31 maja 2023 r. pobrał i przekazał łącznie na konto Ministerstwa Cyfryzacji⁴² kwotę w wysokości 37 263 zł, którą zaewidencjonował na kontach księgowych Starostwa. Zgodnie z obowiązującą w Urzędzie polityką rachunkowości⁴³, ewidencja księgowa prowadzona była

³⁹ 14 rejestracji.

⁴⁰ 31 przerejestrowań.

⁴¹ Dalej: IDS.

⁴² Nr 52 1130 1017 0020 1232 2420 0001.

⁴³ Przyjętą Zarządzeniem Nr 27/2022 Starosty Bielskiego z dnia 6 kwietnia 2022 r.

w aplikacji „RATUSZ”⁴⁴ w systemie „Finansowo-Księgowym” oraz w systemie „Rejestr Opłat”, w którym prowadzona była elektronicznie ewidencja opłat ewidencyjnych określonych w rozporządzeniu Ministra Cyfryzacji z dnia 26 sierpnia 2022 r. w sprawie opłaty ewidencyjnej stanowiącej przychód Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców⁴⁵. Do „Rejestru opłat” dane z kas (tj. wpłaty gotówkowe, jak i opłaty za pośrednictwem terminala płatniczego) przekazywane były elektronicznie, a wpłaty dokonywane przelewem księgowane były ręcznie. W sprawozdaniu za miesiąc wrzesień wykazano omyłkowo kwotę 2 159,50 zł, zamiast 2160,50 zł (wynikającą z ewidencji opłat ewidencyjnych⁴⁶ prowadzonych w Starostwie na podstawie dokumentów źródłowych tj. pobranych opłat od petentów), jak i na ww. konto Funduszu CEPiK za miesiąc wrzesień przekazano kwotę o 1 zł niższą. W kolejnym miesiącu, tj. październiku w sprawozdaniu ujęto brakującą kwotę, tj. 1 zł (przelew za październik o tę kwotę zwiększono).

(akta kontroli: str. 17, 119, 418-476)

W ewidencji pobranych i przekazanych opłat ewidencyjnych prowadzona w Starostwie pn. *Dziennik z pozycjami dowodów* prawidłowo wykazano wysokość pobranych opłat:

- za miesiąc wrzesień 2022 r. wykazano kwotę 2 160,50 zł,
- za miesiąc październik 2022 wykazano kwotę 1 828,00 zł.

(akta kontroli: str. 451-452, 454-455)

„Sprawozdania z opłat ewidencyjnych pobranych i przekazanych lub uiszczonych na rachunek Funduszu - Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców” w okresie objętym badaniem Urząd sporządził i przekazał za pośrednictwem e-PUAP-u w terminie określonym w § 6 rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z dnia 26 sierpnia 2022 r. w sprawie opłaty ewidencyjnej stanowiącej przychód Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców⁴⁷, a pobrane opłaty przekazał terminowo zgodnie z § 5 ww. rozporządzenia (za wyjątkiem kwoty 1 zł, za miesiąc wrzesień, którą doliczył do przelewu za miesiąc październik i odprowadził 10 listopada 2022 r.)

(akta kontroli: str. 17-119, 613-615)

Naliczanie i pobieranie opłat nie następowało automatycznie z wykorzystaniem systemu CEPiK. W kwestii naliczania opłat Sekretarz wyjaśniła, że: *umowa zawarta z PWPW „wskazywała na możliwość, a nie obowiązek skorzystania z „Systemu Płatności PIK” wraz z opcjonalnym „Modułem Kasa” umożliwiającym dokonywanie przez obywateli opłat administracyjnych z tytułu czynności związanych z wydawaniem uprawnień do kierowania pojazdami oraz dopuszczeniem pojazdów do ruchu. Starostwo Powiatowe w Bielsku-Białej nie skorzystało z tej opcji, ponieważ płatności takie były obciążone dodatkową opłatą po stronie wpłacającego i musiałyby być realizowane przez pracowników obsługujących z Wydziału Komunikacji i Transportu. W naszym Urzędzie opłaty pobierane były przez kasjerów, a nie było technicznych możliwości połączenia systemu w ramach PWPW z naszym systemem „KASA”.*

⁴⁴ Firmy REKORD.

⁴⁵ Rozporządzenie z dnia 26 sierpnia 2022 r. (Dz. U. poz.1857), które weszło w życie z dniem 4 września 2022 r. i utraciło moc obowiązującą z dniem 1 lipca 2023 r. Poprzednio obowiązywały rozporządzenia Ministra Cyfryzacji: z dnia 2 kwietnia 2022 r. (Dz. U. poz. 738), które weszło w życie z dniem 5 kwietnia 2022 r. i zostało uchylone 4 września 2022 r. oraz rozporządzenie z dnia 30 grudnia 2019 r. (Dz. U. poz. 2546), które obowiązywało od dnia 1 stycznia 2020 r. i utraciło moc obowiązującą z dniem 5 kwietnia 2022 r. Dalej: rozporządzenie w sprawie opłaty.

⁴⁶ *Dziennik z pozycjami dowodów* z kodem księgowym OEW – oznaczającym skrót opłata ewidencyjna.

⁴⁷ Dz. U. poz. 1857. Obowiązywało od 4 września 2022 r. do 1 lipca 2023 r. Poprzednio obowiązywały rozporządzenia Ministra Cyfryzacji: z dnia 2 kwietnia 2022 r. (Dz. U. poz. 738) – od 5 kwietnia 2022 r. do 3 września 2022 r. oraz z dnia 30 grudnia 2019 r. (Dz. U. poz. 2546) – od 1 stycznia 2020 r. do 4 kwietnia 2022 r. Dalej: rozporządzenia w sprawie opłaty ewidencyjnej.

W związku z powyższym, pracownik Wydziału Komunikacji i Transportu obsługujący klienta, na podstawie Rozporządzenia, decydował o wysokości opłaty za czynności komunikacyjne, w tym za opłatę CEPIK. Klient otrzymywał informację w formie papierowej, z którą udawał się do kasy. Każda sprawa załatwiana przez klienta (np. rejestracja pojazdu ze zmianą tablicy, wymiana prawa jazdy itp.) miała nadany swój kod który widniał na informacji z Wydziału Komunikacji i Transportu, a który kasjer wybierał w systemie „KASA”. Każdy kod został wcześniej w postaci schematu zapisany w systemie „KASA”. Po opłaceniu należnej kwoty, klient otrzymywał potwierdzenie (dowód wpłaty) zapłaty za poszczególne usługi (w tym kwotę CEPIK-u), z którego jeden egzemplarz zostawał w Wydziale Komunikacji i Transportu. W przypadku wpłaty przelewem, o wysokości opłaty informowali telefonicznie pracownicy Wydziału Komunikacji i Transportu, którzy przy składaniu dokumentów przez osobę weryfikowali jej poprawność z okazanym potwierdzeniem dokonanego przelewu.”

(akta kontroli: str. 235-238)

1.13.

W latach 2020-2022 Starosta przeprowadzał co najmniej raz w roku kontrolę stacji pojazdów będących pod jego nadzorem, przy czym część z tych kontroli została przeprowadzona w niepełnym zakresie, gdyż:

- w 21 kontrolach SKP (w tym we wszystkich w 2020 r. tj. 20⁴⁸ i w jednej w 2021 r.⁴⁹), Urząd nie wystąpił z zapytaniem do Krajowego Rejestru Karnego w celu weryfikacji wymagań określonych w art. 83 ust. 3 pkt 3 ustawy pord, jak i w protokołach kontroli za lata 2020-2022 pracownicy Urzędu nie zamieszczali ustaleń z kontroli w zakresie art. 83 ust. 3 pkt. 3;

- we wszystkich kontrolach SKP w 2020 r. brak było w aktach spraw wydruków z rejestrów publicznych, tj. z Krajowego Rejestru Sądowego (KRS), Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej (CEIDG) w zakresie wymagań wynikających z art. 83 ust. 3 pkt 1-2 ustawy pord, jak i informacji w protokole kontroli o sprawdzeniu tych wymagań, natomiast na załączniku nr 1 pn. „Lista dokumentów” z 20 kontroli SKP w 2020 r. (sporządzanej dla przedsiębiorców w celu pozyskania dokumentów do kontroli), lista ta była wskazana w protokołach kontroli jako załącznik nr 1 - zamieszczono odręcznie adnotację „CEIDG-ok” lub „KRS-ok” (a w jednym przypadku dotyczącym kontroli SBI/023/P z dnia 30 października 2020 r. odnotowano „CEIDG – aktywny, nie ma upadłości, P. (imię i nazwisko) - pełnomocnictwo CEIDG”).

(akta kontroli: str. 628-640, 648-916)

W 39 kontrolach SKP (za lata 2021 - 2022 r.) zgodnie z art. 83 ust. 3 pkt 1-3 ustawy pord w związku z art. 83b wymienionej ustawy - weryfikowano wymagania w zakresie wymienionego artykułu z następującymi rejestrami tj. CEIDG, KRS czy KRK, a potwierdzenia weryfikacji zamieszczano w aktach spraw, za wyjątkiem jednej kontroli przeprowadzonej w stacji SKP o numerze SBI/015/P z dnia 23 września 2021 r., w której nie sprawdzono w KRK.

(akta kontroli: str. 628-640)

⁴⁸ Kontrole SKP w 2020: SBI/003/P (kontrola z dnia 30 października 2020 r.), SBI/005/P (kontrola z dnia 3 grudnia 2020 r.), SBI/006/P (kontrola z dnia 7 grudnia 2020 r.), SBI/009 (kontrola z dnia 30 października 2020 r.), SBI/010/P (kontrola z dnia 7 grudnia 2020 r.), SBI/011 (kontrola z dnia 30 października 2020 r.), SBI/012 (kontrola z dnia 3 grudnia 2020 r.), SBI/015/P (kontrola z dnia 14 grudnia 2020 r.), SBI/016/P (kontrola z dnia 14 grudnia 2020 r.), SBI/017 (kontrola z dnia 3 grudnia 2020 r.), SBI/018/P (kontrola z dnia 14 grudnia 2020 r.), SBI/019 (kontrola z dnia 30 grudnia 2020 r.), SBI/021/P (kontrola z dnia 30 października 2020 r.), SBI/022/P (kontrola z dnia 30 października 2020 r.), SBI/023/P (kontrola z dnia 30 października 2020 r.), SBI/024/P (kontrola z dnia 14 grudnia 2020 r.), SBI/025/P (kontrola z dnia 14 grudnia 2020 r.), SBI/026/P (kontrola z dnia 14 grudnia 2020 r.), SBI/027 (kontrola z dnia 30 października 2020 r.), SBI/028 (kontrola z dnia 30 października 2020 r.).

⁴⁹ Przeprowadzonej w stacji SKP o numerze SBI/015/P z dnia 23 września 2021 r.

We wszystkich kontrolach SKP pracownicy je przeprowadzający sprawdzali prawidłowość i terminowość przelewania wpłat na Fundusz CEPiK, jak i przesyłanych sprawozdań z tych opłat na wybranych przez siebie okresach.

(akta kontroli: str. 628-640)

W latach 2020-2022, w czterech protokołach kontroli SKP przeprowadzanych przez pracowników Urzędu,) wpisano uwagi odnośnie opłat ewidencyjnych CEPiK, które dotyczyły terminów składania sprawozdań oraz dokonywania terminowo przelewów za opłaty ewidencyjne.

(akta kontroli: str. 628-640)

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

Stwierdzone
nieprawidłowości

I.
Sześciu pracownikom Wydziału Komunikacji nie cofnięto bezzwłocznie nadanych uprawnień do systemów teleinformatycznych SI Pojazd i SI Kierowca (usuniętych kont⁵⁰), a dotyczyło to uprawnień następujących pracowników:

- Podinspektora w WK, zatrudnionego do dnia 8 stycznia 2023 r., który miał usunięte konto do systemu SI Pojazd z dniem 3 lutego 2023 r., tj. po 25 dniach od daty nie świadczenia pracy w WK;
- Pomocy administracyjnej w WK, zatrudnionej do 30 listopada 2021 r., której konto do SI Pojazd zostało usunięte z dniem 24 stycznia 2022 r., tj. po 54 dniach od daty nie świadczenia pracy w WK;
- byłego Naczelnika WK, zatrudnionego do 28 marca 2022 r., którego konta do systemów usunięto z dniem 1 kwietnia 2022 r., tj. po trzech dniach od daty nie świadczenia pracy w WK;
- Pomocy administracyjnej w WK, zatrudnionej do 31 marca 2021 r., której konto do systemu SI Pojazd usunięto z dniem 15 kwietnia 2021 r. tj. po 14 dniach od daty nie świadczenia pracy w WK;
- Podinspektora WK, zatrudnionej do 24 lipca 2020 r., której konto zostało usunięte z dniem 5 sierpnia 2020 r. tj. po 11 dniach od daty nie świadczenia pracy w WK;
- Podinspektora/Inspektora/Pomocy administracyjnej, zatrudnionej do 31 stycznia 2020 r., której konto usunięto 17 lutego 2020 r., tj. po 16 dniach od daty nie świadczenia pracy w WK.

(akta kontroli: str. 596-612, 1010-1019)

Zaniechanie to było sprzeczne z § 20 ust. 2 pkt 4 i 5 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 12 kwietnia 2012 r. w sprawie *Krajowych Ram Interoperacyjności, minimalnych wymagań dla rejestrów publicznych i wymiany informacji w postaci elektronicznej oraz minimalnych wymagań dla systemów teleinformatycznych*⁵¹, w myśl których podmiot realizujący zadania publiczne obowiązany jest do podejmowania działań zapewniających, że osoby zaangażowane w proces przetwarzania informacji posiadają stosowne uprawnienia i uczestniczą w tym procesie w stopniu adekwatnym do realizowanych przez nie zadań oraz obowiązków mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa informacji oraz do bezzwłocznej zmiany powyższych uprawnień w przypadku zmiany zadań ww. osób.

Sekretarz wyjaśniła, że: *Przyczyną nieusunięcia kont sześciu użytkowników systemu CEPiK po dniu zakończenia pracy na tym systemie było wcześniejsze podjęcie*

⁵⁰ Data podana przez Urząd jako data usunięcia konta. Data wysłania Formularza zwrotu karty do PWPW.

⁵¹ Dz. U. z 2017 r., poz. 2247

następujących działań: zablokowanie karty w dniu zakończenia pracy w Wydziale Komunikacji i Transportu do logowania następnie przekazanie jej Naczelnikowi Wydziału Komunikacji i Transportu, usunięcie upoważnienia do przetwarzania danych osobowych oraz brak możliwości fizycznego dostępu pracownika do stacji podpiętych do systemu. Samo usunięcie konta na systemie CEPiK było dopełnieniem wcześniejszych czynności.

Dlatego też nie dokonywano usunięcia konta zaraz po dniu zakończenia pracy, lecz w najkrótszym możliwym terminie. Cofnięcie uprawnień do dostępu do danych zawartych w systemie CEPiK jest czynnością składającą się z kilku operacji, są to m.in.: zablokowanie karty do systemu CEPiK, odebranie upoważnienia do przetwarzania danych osobowych, usunięcie użytkownika (usunięcie konta) poprzez aplikację Systemu Obsługi Kont (SOK) dostępną poprzez system CEPiK. Wykonanie choćby części z powyższych czynności powoduje brak możliwości pracy na systemie CEPiK. Zapewniona była zatem ochrona dostępu do samego Systemu CEPiK, a tym samym danych w nim zawartych bez konieczności usunięcia konta poprzez aplikację SOK zaraz po dniu zakończenia pracy. Zaznaczyć tutaj należy, że żadna z dostępnych nam instrukcji (w tym „Instrukcja Bezpieczeństwa Systemów Pojazd i Kierowca w Urzędach”, „Instrukcja Obsługi Systemu Obsługi Kont dla Użytkownika”) nie określa w jakim terminie należy usunąć konto użytkownika systemu CEPiK (SI POJAZD, SI KIEROWCA).

(akta kontroli: 985-989)

NIK zwraca uwagę, że podmiot realizujący zadania publiczne obowiązany jest m.in. do bezzwłocznego usuwania kont do systemów teleinformatycznych (SI Pojazd, SI Kierowca) pracownikom, z którymi ustał stosunek pracy lub którzy nie wykonują pracy z wykorzystaniem tych systemów oraz do wykazywania usunięcia kont do ww. systemów na formularzach temu dedykowanych, tj. *Formularzu uzyskania lub modyfikacji uprawnień użytkownika w systemie.*

II.

Urząd w ramach 21 kontroli SKP, w tym we wszystkich (20) w 2020 r.⁵² oraz w jednej w 2021⁵³) nie występował z zapytaniem do KRK w celu weryfikacji wymagań określonych w art. 83 ust. 3 pkt 3 ustawy poro. W dokumentacji dotyczących ww. kontroli, jak i w protokołach kontroli SKP brak było informacji o spełnieniu przez przedsiębiorców wymagań określonych w wymienionym artykule.

(akta kontroli str. 628-640, 648-916, 917-922)

Zgodnie z art. 53 Prawo przedsiębiorców⁵⁴, ustalenia kontroli zamieszcza się w protokole kontroli. W 2021 r. oraz w 2022⁵⁵ w żadnym protokole kontroli nie

⁵² Kontrole SKP w 2020: SBI/003/P (kontrola z dnia 30 października 2020 r.), SBI/005/P (kontrola z dnia 3 grudnia 2020 r.), SBI/006/P (kontrola z dnia 7 grudnia 2020 r.), SBI/009 (kontrola z dnia 30 października 2020 r.), SBI/010/P (kontrola z dnia 7 grudnia 2020 r.), SBI/011 (kontrola z dnia 30 października 2020 r.), SBI/012 (kontrola z dnia 3 grudnia 2020 r.), SBI/015/P (kontrola z dnia 14 grudnia 2020 r.), SBI/016/P (kontrola z dnia 14 grudnia 2020 r.), SBI/017 (kontrola z dnia 3 grudnia 2020 r.), SBI/018/P (kontrola z dnia 14 grudnia 2020 r.), SBI/019 (kontrola z dnia 30 grudnia 2020 r.), SBI/021/P (kontrola z dnia 30 października 2020 r.), SBI/022/P (kontrola z dnia 30 października 2020 r.), SBI/023/P (kontrola z dnia 30 października 2020 r.), SBI/024/P (kontrola z dnia 14 grudnia 2020 r.), SBI/025/P (kontrola z dnia 14 grudnia 2020 r.), SBI/026/P (kontrola z dnia 14 grudnia 2020 r.), SBI/027 (kontrola z dnia 30 października 2020 r.), SBI/028 (kontrola z dnia 30 października 2020 r.)

⁵³ Nr SBI/015/P.

⁵⁴ Dz.U. z 2023 poz. 221 t. j.

⁵⁵ Kontrole SKP w 2021: SBI/003/P (kontrola z dnia 14 października 2021 r.), SBI/005/P (kontrola z dnia 20 października 2021 r.), SBI/006/P (kontrola z dnia 20 września 2021 r.), SBI/009 (kontrola z dnia 12 października 2021 r.), SBI/010/P (kontrola z dnia 20 października 2021 r.), SBI/011 (kontrola z dnia 14 października 2021 r.), SBI/012 (kontrola z dnia 20 września 2021 r.), SBI/015/P (kontrola z dnia 23 września 2021 r.), SBI/016/P (kontrola z dnia 21 września 2021 r.), SBI/017 (kontrola z dnia 20 października 2021 r.), SBI/018/P (kontrola z dnia 23 września 2021 r.), SBI/019 (kontrola z dnia 23 września 2021 r.), SBI/021/P (kontrola z dnia 12 października 2021 r.), SBI/022/P (kontrola z dnia 12 października 2021 r.), SBI/023/P (kontrola z dnia 14 października 2021 r.), SBI/024/P (kontrola z dnia 21 września 2021 r.), SBI/025/P (kontrola z dnia 23 września 2021 r.), SBI/026/P

zamieszczono informacji o sprawdzeniu wymagań określonych w art. 83 ust. 3 pkt 1-3 pord, pomimo że w latach tych Urząd weryfikował przedsiębiorców w zakresie spełnienia przez nich wymagań określonych w art. 83 ust. 3 pkt 1-3 ustawy pord w CEiDG, KRS i KRK, za wyjątkiem jednej kontroli (nr SBI/015/P - w zakresie KRK).

W ramach kontroli przeprowadzanych w 2020 r. nie sporządzano wydruku ze sprawdzenia rejestrów CEiDG i KRS, a sprawdzenie to odnotowano roboczo na „Liście dokumentów” będącej załącznikiem nr do protokołu kontroli⁵⁶. Ponadto jak opisano wyżej, w 2020 r. w trakcie przeprowadzanych kontroli SKP nie ustalano w KRK, czy przedsiębiorca spełnia wymagania określone w art. 83 ust. 3 pkt 3, tj. czy *nie był prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub przestępstwo przeciwko dokumentom - dotyczy osoby fizycznej lub członków organów osoby prawnej*.

(akta kontroli str. 628-640)

W związku z powyższym Sekretarz wyjaśniła, że: *Przyczyną braku w protokołach kontroli za lata 2020-2022 adnotacji potwierdzającej sprawdzenie wymagań zawartych w art. 83 ust. 3 pkt 1) - 3) ustawy Prawo o ruchu drogowym było opracowanie wzoru protokołu kontroli z pominięciem tego artykułu (brak w przepisach wzoru protokołu kontroli)*.

We wszystkich 20 protokołach kontroli za 2020 r. nie odnotowano sprawdzenia wymagania określonego w art. 83 ust. 3 pkt 3) ustawy Prawo o ruchu drogowym, ponieważ nie weryfikowano tego wymagania, gdyż pracownik Wydziału KT nie posiadał wiedzy, iż informacje z Krajowego Rejestru Karnego są dostępne nieodpłatnie dla organu nadzorującego SKP (uważał, że spowoduje to dodatkowe koszty dla urzędu). W protokołach za ten rok (2020 r.) nie odnotowano również sprawdzenia wymagania art. 83 ust. 3 pkt 1) i 2), ponieważ uznano, że wystarczającym dowodem na sprawdzenie powyższych wymagań jest wykonanie adnotacji⁵⁷ dotyczącej weryfikacji danych w Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej (CEiDG), Krajowego Rejestru Sądowego (KRS) (...).

W 2021 i 2022 r. w zakresie 39 kontroli (z przeprowadzonych 40) sprawdzano i dokumentowano wydrukiem z systemów państwowych spełnienie wymagań art. 83 ust. 3 pkt 1) - 3) jednakże informacje te nie zostały zamieszczone w protokole kontroli, co w przyszłości skorygujemy.

W 2021 r. w jednym przypadku nie sprawdzono spełnienia wymagań art. 83 ust. 3 pkt 3) przez niedopatrzenie.

(akta kontroli: str. 985-989, 1056-1059)

(kontrola z dnia 21 września 2021 r.), SBI/027 (kontrola z dnia 20 października 2021 r.), SBI/028 (kontrola z dnia 14 października 2021 r.)

Kontrole SKP w 2022: SBI/003/P (kontrola z dnia 22 września 2022 r.), SBI/005/P (kontrola z dnia 20 października 2022 r.), SBI/006/P (kontrola z dnia 27 października 2022 r.), SBI/009 (kontrola z dnia 15 września 2022 r.), SBI/010/P (kontrola z dnia 20 października 2022 r.), SBI/011 (kontrola z dnia 22 września 2022 r.), SBI/012 (kontrola z dnia 26 października 2022 r.), SBI/015/P (kontrola z dnia 11 maja 2022 r.), SBI/016/P (kontrola z dnia 08 czerwca 2022 r.), SBI/017 (kontrola z dnia 20 października 2022 r.), SBI/018/P (kontrola z dnia 11 maja 2022 r.), SBI/019 (kontrola z dnia 11 maja 2022 r.), SBI/021/P (kontrola z dnia 15 września 2022 r.), SBI/022/P (kontrola z dnia 15 września 2022 r.), SBI/023/P (kontrola z dnia 22 września 2022 r.), SBI/0024/P (kontrola z dnia 08 czerwca 2022 r.), SBI/025/P (kontrola z dnia 11 maja 2022 r.), SBI/026/P (kontrola z dnia 08 czerwca 2022 r.), SBI/027 (kontrola z dnia 20 października 2022 r.), SBI/028 (kontrola z dnia 22 września 2022 r.)

⁵⁶ Tj. drugim egz. pozostającym w dokumentacji Urzędu - potwierdzającym przesłanie ww. listy do przedsiębiorcy.

⁵⁷ W 2020 r. po sprawdzeniu informacji zawartych w CEiDG lub KRS pracownik Wydziału KT nanosił na załączniku nr 1 do każdego protokołu kontroli krótką adnotację w brzmieniu: „CEiDG – ok”, „KRS – ok”, w jednym przypadku: „CEiDG – aktywny, nie ma upadłości, P. (imię i nazwisko) – pełnomocnictwo CEiDG”. Adnotacje te oznaczały, że przedsiębiorca spełniał wymagania określone w art. 83 ust. 3 pkt 1) i 2) ustawy Prawo o ruchu drogowym.

III. Uwagi i wnioski

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

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

oraz wnosi o:

Wniosek Prawidłowe dokumentowanie ustaleń z kontroli SKP w protokołach kontroli.

IV. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

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

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

Katowice, dnia 15 września 2023 r.

Kontroler

Magdalena Śleziak

St. inspektor kontroli państwowej

Najwyższa Izba Kontroli

Delegatura w Katowicach

.....