



"AUTO GROUP POLSKA I"

SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ

SPÓŁKA KOMANDYTOWA

Aleja Karkonoska nr 47

53-015 Wrocław

Wrocław, 3 marca 2022 r.

WKN-KSO.5421.4.2.2021

00151935/2021/W

ZALECENIA POKONTROLNE

Zalecenia pokontrolne wydaje się na podstawie art. 83b ust. 2 pkt 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 450 z późn. zm. – zwanej dalej ustawą).

Wydział Kontroli Urzędu Miejskiego Wrocławia na podstawie art. 83b ust. 2 pkt 1 ustawy, przeprowadził kontrolę stacji kontroli pojazdów prowadzonej przez przedsiębiorcę, "AUTO GROUP POLSKA I" SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ SPÓŁKA KOMANDYTOWA, wpisanego do rejestru działalności regulowanej prowadzonego przez Prezydenta Wrocławia pod nr ewidencyjnym DW/109/P, ze wskazanym adresem wykonywania działalności: Aleja Brücknera nr 40-46, 51-411 Wrocław.

Zakresem kontroli objęto:

- I. Sprawdzenie zgodności stacji z wymaganiami, o których mowa w art. 83 ust. 3 ustawy.
- II. Sprawdzenie prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów.
- III. Sprawdzenie prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji.

Szczegółowe ustalenia kontroli przedstawiono w protokole nr WKN-KSO.5421.4.2.2021 z dnia 3 grudnia 2021 r., do którego przedsiębiorca nie wniósł zastrzeżeń.

- I. Nie stwierdzono nieprawidłowości w zakresie zgodności stacji z wymaganiami, o których mowa w art. 83 ust. 3 ustawy.

II. Stwierdzono nieprawidłowości w zakresie wykonywania badania technicznego pojazdu.

1. W czasie kontroli kontrolujący obserwowali m.in. przebieg okresowego badania technicznego pojazdu. Badanie wpisano do rejestru badań technicznych pojazdów oraz wydano zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. Badanie zakończono wynikiem pozytywnym.

Przeprowadzając badanie okresowe, diagnosta nie sprawdził mocowania przekładni kierowniczej, stanu kierownicy, luzu sumarycznego na kole kierownicy oraz elektronicznego wspomagania układu kierowniczego (EPS).

Powyższe oznacza, że diagnosta wykonał okresowe badanie techniczne niezgodnie z § 2 ust. 1 pkt 3 lit. d) 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 (t.j. Dz. U. z 2015 r. poz. 776 z późn. zm. – zwanego dalej rozporządzeniem MTBiG) oraz przedmiotem i zakresem badania określonym w pkt 2.1.2., 2.2.1., 2.3., 2.6. działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia MTBiG.

III. Stwierdzono nieprawidłowości w zakresie prowadzenia wymaganej dokumentacji.

2. W rejestrze badań technicznych pojazdów, w zaświadczeniach o przeprowadzonych badaniach technicznych pojazdów oraz w dokumentach identyfikacyjnych pojazdów (zwanymi dalej dokumentami DIP) potwierdzono przeprowadzenie okresowych badań technicznych pojazdów przed pierwszą rejestracją na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w tym:

- a) w dwóch dokumentach DIP w pkt 21 „Liczba osi/liczba kół” nie wpisano liczby kół lub wpisano błędną liczbę kół badanego pojazdu, co stanowi naruszenie pkt 21 załącznika nr 4 do rozporządzenia MTBiG,
- b) w jednym dokumencie DIP w pkt 20 „Maksymalna masa całkowita ciągniętej przyczepy (z hamulcem)” wpisano błędną wartość maksymalnej masy całkowitej przyczepy (z hamulcem), co stanowi naruszenie pkt 20 załącznika nr 4 do rozporządzenia MTBiG,
- c) w jednym dokumencie DIP w pkt 35 „Rodzaj silnika/rodzaj paliwa” nie wpisano rodzaju silnika, co stanowi naruszenie pkt 35 załącznika nr 4 do rozporządzenia MTBiG. Ponadto, w wydruku z rejestru stwierdzono brak danych w zakresie rodzaju paliwa, co stanowi naruszenie ust. 2 pkt 12 załącznika nr 8 do rozporządzenia MTBiG.
- d) w jednym dokumencie DIP w pkt 9 „Podrodzaj” nie wpisano podrodzaju pojazdu, co stanowi naruszenie pkt 9 załącznika nr 4 do rozporządzenia MTBiG,

- e) w trzech dokumentach DIP w pkt 19 „Maksymalna masa całkowita ciągniętej przyczepy (bez hamulca)” wpisano wartość z pkt 20 „Maksymalna masa całkowita ciągniętej przyczepy (z hamulcem)” natomiast w pkt 20 „Maksymalna masa całkowita ciągniętej przyczepy (z hamulcem)” wpisano wartość z pkt 19 „Maksymalna masa całkowita ciągniętej przyczepy (bez hamulca)”, co stanowi naruszenie odpowiednio pkt 19 i 20 załącznika nr 4 do rozporządzenia MTBiG,
- f) w jednym dokumencie DIP w pkt 43 „Rok produkcji” wpisano rok produkcji pojazdu 2008. W toku kontroli ustalono, że prawidłowym rokiem produkcji jest 2007. Diagnosta błędnie określił rok produkcji pojazdu, co stanowi naruszenie pkt 43 załącznika nr 4 do rozporządzenia MTBiG,
3. W pięciu przypadkach, stwierdzono przeprowadzenie okresowego badania technicznego łącznie z dodatkowym badaniem technicznym lub badaniem, o którym mowa w art. 71 ust. 4 ustawy, które każdorazowo zaewidencjonowano pod jedną pozycją w rejestrze, co spowodowało, że:
- a) w Centralnej Ewidencji Pojazdów widnieją jedynie dane dotyczące okresowych badań technicznych, co potwierdzają losowo wybrane badania, natomiast brak jest danych o przeprowadzonych badaniach dodatkowych.
- Zgodnie z dyspozycją art. 80ba ust. 1 pkt 6 ww. ustawy stacje kontroli pojazdów są obowiązane do przekazywania do Centralnej Ewidencji Pojazdów danych określonych w art. 80b ust. 1 pkt 10 ww. ustawy, tj. danych o badaniach technicznych pojazdów. W związku z powyższym sposób ewidencjonowania w rejestrze przeprowadzonych badań technicznych winien zapewnić uwidocznienie w Centralnej Ewidencji Pojazdów informacji o wszystkich rodzajach przeprowadzonych badań technicznych pojazdów.
- b) pobierano opłatę ewidencyjną w wysokości 1 PLN, zamiast dwóch opłat ewidencyjnych w łącznej wysokości 2 PLN, co stanowi naruszenie art. 83 ust. 1 ustawy w związku § 2 ust. 1 pkt 2 lit. c) rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z dnia 30 grudnia 2019 r. w sprawie opłaty ewidencyjnej stanowiącej przychód Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców (Dz. U. z 2019 r. poz. 2546).
4. W jednym przypadku stwierdzono przeprowadzenie badania okresowego, które poprzedzono badaniem, o którym mowa w art. 71 ust. 4 ustawy. Zgodnie z wyjaśnieniem diagnosty, podczas wykonywania badania okresowego, które zakończono wynikiem pozytywnym, brak było adnotacji „HAK” w dowodzie rejestracyjnym pojazdu.
- Zgodnie z pkt 6.1.10. lit. e) działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia MTBiG, brak adnotacji "HAK" w dowodzie rejestracyjnym oznacza

usterkę istotną (UI) skutkującą wynikiem negatywnym badania okresowego.

Powyższe oznacza, że diagnosta wydał zaświadczenie niezgodnie ze stanem faktycznym i przepisami, bowiem nie wykazał usterki istotnej i w związku z tym nieprawidłowo określił wynik badania jako pozytywny.

Wykazane nieprawidłowości stanowią naruszenie § 2 ust. 9, § 5 ust. 2 w związku z § 6 ust. 2 rozporządzenia MTBiG, lit. D) objaśnień zawartych w załączniku nr 3 oraz ust. 2 pkt 9, 16 załącznika nr 8 do rozporządzenia MTBiG.

Mając na uwadze stwierdzone nieprawidłowości zaleca się niezwłocznie podjęcie działań mających na celu:

1. Wykonywanie okresowego badania technicznego pojazdu zgodnie z zakresem i sposobem określonym w załączniku nr 1 do rozporządzenia MTBiG.
2. Wpisywanie w dokumentach DIP wszystkich wymaganych danych identyfikacyjnych badanego pojazdu.
3. Wpisywanie w rejestrze rodzaju paliwa.
4. Ewidencjonowanie w rejestrze przeprowadzonych badań technicznych pojazdów, w sposób zapewniający uwidocznienie w Centralnej Ewidencji Pojazdów danych o wszystkich rodzajach przeprowadzonych badań technicznych pojazdów.
5. Pobieranie opłaty ewidencyjnej do każdego przeprowadzonego badania technicznego.
6. Wpisywanie w rejestrze oraz w zaświadczeniu usterki istotnej „Brak adnotacji „HAK” w dowodzie rejestracyjnym” i określanie wyniku badania jako negatywny, w przypadku wykonywania badania okresowego.

Zaleca się poinformować zatrudnionych diagnostów o stwierdzonych nieprawidłowościach i sformułowanych zaleceniach.

W związku z wydanymi zaleceniami, proszę o pisemną informację o podjętych środkach zmierzających do poprawy działalności Stacji Kontroli Pojazdów, w terminie 14 dni od daty otrzymania niniejszych zaleceń.

2 upr. prezydent
Marta Kępczyńska
DYREKTOR WYDZIAŁU KONTROLI

Do wiadomości:

Pani Bożena Bronowicka – Dyrektor WSO UMW wraz z protokołem kontroli WKN-KSO.5421.4.2.2021 w wersji elektronicznej.

Michał Pi