



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Departament Infrastruktury

KIN – 4101-004-03/2014  
P/14/033

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

# I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/14/033 – Nadawanie uprawnień do kierowania pojazdami.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury.
Kontrolerzy	1. Robert Mecha, starszy inspektor kp., upoważnienie do kontroli nr 91315 z dnia 6 sierpnia 2014 r. (dowód: akta kontroli str. 1–2) 2. Witold Olczyk, specjalista kp., upoważnienie do kontroli nr 91316 z dnia 6 sierpnia 2014 r. (dowód: akta kontroli str. 3-4)
Jednostka kontrolowana	Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Radomiu (dalej: WORD), ul. Sucha 13, 26-600 Radom.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Mirosław Szadkowski, Dyrektor WORD w Radomiu od 14 lipca 1999 r. (dowód: akta kontroli str. 5)

## II. Ocena kontrolowanej działalności

### Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości<sup>1</sup>, działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie w okresie objętym kontrolą (tj. od 19 stycznia 2013 r. do końca I półrocza 2014 r.).

### Uzasadnienie oceny ogólnej

Podstawą wydania powyższej oceny była pozytywna, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, ocena czterech z pięciu skontrolowanych obszarów: wyposażenia, warunków lokalowych oraz placu manewrowego, przeprowadzania egzaminu państwowego, kwalifikacji osób przeprowadzających egzaminy oraz prowadzenia i przechowywania dokumentacji związanej z przeprowadzaniem egzaminów. Piąty obszar – finansowanie działalności związanej z bezpieczeństwem ruchu drogowego – został oceniony pozytywnie.

O wydaniu obniżonej oceny czterech skontrolowanych obszarów zdecydowały stwierdzone w kontroli nieprawidłowości, polegające w szczególności na:

- niespełnianiu wymogów określonych w § 5 pkt 4 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 lipca 2012 r. w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach<sup>2</sup>, zgodnie z którymi plac manewrowy przeznaczony do sprawdzania umiejętności wykonywania zadań wchodzących w skład części praktycznej egzaminu państwowego powinien mieć nawierzchnię asfaltową, betonową albo kostkową – nawierzchnia wzniesienia na placu manewrowym w Zwoleniu wykonana była z elementów drewnianych;
- niezapewnieniu rzetelnego pomiaru wymaganej minimalnej prędkości podczas wykonywania zadania egzaminacyjnego „hamowanie od prędkości co najmniej 50 km/h do zatrzymania we wskazanym miejscu”, w trakcie prowadzenia egzaminów na uzyskanie uprawnień w zakresie kategorii motocyklowych;

<sup>1</sup> Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

<sup>2</sup> Dz.U. z 2012 r., poz. 995 ze zm., dalej: rozporządzenie ws. egzaminowania.

- niewyegzekwowaniu od dwóch byłych egzaminatorów zwrotu legitymacji egzaminatora, a także, w przypadku jednego z nich pieczętki imiennej, co naruszało przepis § 59 ust. 3 ww. rozporządzenia ws. egzaminowania;
- niepodjęciu przez Dyrektora WORD wobec egzaminatorów, z którymi rozwiązano stosunek pracy, działań mających na celu złożenie – w dniu opuszczenia stanowiska – oświadczeń majątkowych.

### III. Opis ustalonego stanu faktycznego

#### 1. Wyposażenie, warunki lokalowe oraz plac manewrowy

Opis stanu faktycznego

WORD w Radomiu posiadał cztery miejsca do przeprowadzania egzaminów na prawo jazdy:

- ul. Sucha 13, Radom – egzaminy teoretyczne wszystkich kategorii oraz egzamin praktyczny kategorii B i B1;
- ul. Radomskiego 1, Radom – egzaminy praktyczne kategorii A, A1, A2, AM, BE, C, CE, D, T;
- ul. Warszawska 25, Kozienice – egzamin teoretyczny i praktyczny kategorii B;
- ul. Wojska Polskiego 78, Zwolen – egzamin praktyczny kategorii B.

(dowód: akta kontroli str. 683-685)

W okresie od 28 stycznia 2013 r. do 28 sierpnia 2014 r. wyznaczono 85 898 egzaminów teoretycznych i praktycznych kategorii B.

Plac manewrowy w Radomiu posiadał pięć stanowisk egzaminacyjnych, a place w Kozienicach i Zwoleniu posiadały po jednym stanowisku. Wszystkie place manewrowe były odgródzone. Plac manewrowy w Radomiu posiadał nawierzchnię kostkową, w Kozienicach asfaltową, a w Zwoleniu asfaltową oraz drewnianą (wzniesienie). Stanowiska do wykonywanych zadań egzaminacyjnych były trwale wyznaczone i spełniały wymogi określone w § 29 rozporządzenia ws. egzaminowania, dotyczące stanowisk na kategorię B. Samochody egzaminacyjne parkowane były w zamykanych garażach oraz pod wiatą. Samochody posiadały urządzenia do rejestrowania przebiegu egzaminu. W WORD zapewniono pomieszczenie dla egzaminatorów oraz do zapisywania osób na egzamin państwowy. Egzamin z części teoretycznej przeprowadzano w Radomiu w sali przystosowanej na 16 osób egzaminowanych oraz egzaminatora, w Kozienicach sala była przystosowana na pięć osób oraz egzaminatora. W Zwoleniu nie przeprowadzano egzaminów teoretycznych.

Pojazdy egzaminacyjne kategorii B (hyundai i20) spełniały wymagania określone w art. 24 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami<sup>3</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 686-688, 1130-1131)

W okresie od 19 stycznia 2013 r. do 18 sierpnia 2014 r. pojazdy egzaminacyjne WORD brały udział w 30 kolizjach i wypadkach na placach manewrowych bądź na drogach publicznych. Dwunastu zdarzeń nie zgłoszono do ubezpieczyciela w celu wyegzekwowania odszkodowania, z czego sześć szkód dotyczyło ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej (OC), gdzie sprawca kolizji lub wypadku złożył stosowne oświadczenie, przyznając się do winy. WORD nie podejmował prób wyegzekwowania odszkodowania. W kolejnych sześciu przypadkach WORD nie zgłaszał szkody z tytułu auto-casco (AC). Pojazdy uczestniczące w kolizjach i wypadkach nie wymagały wykonania badania technicznego na stacji diagnostycznej.

(dowód: akta kontroli str. 689-725, 1131, 1139)

<sup>3</sup> Dz.U. z 2014 r. poz. 600 ze zm.

WORD od 20 stycznia 2013 r. korzystał z systemu teleinformatycznego Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych (PWPW). Do 18 stycznia 2013 r. WORD posługiwał się systemem Instytutu Transportu Samochodowego (ITS). Oferta PWPW została wybrana w postępowaniu przetargowym przez wszystkie WORD-y województwa mazowieckiego. Argumentem rozstrzygającym na rzecz systemu PWPW było zapewnienie łączności teleinformatycznej ze starostwami, co pozwalało na obsługę kandydatów w formie elektronicznej.

W WORD wystąpiły dwie awarie uniemożliwiające przeprowadzanie egzaminu. Awaria z 29 listopada 2013 r. spowodowana była awarią infrastruktury sprzętowej (UPS), a awaria z 29 lipca 2014 r. błędem oprogramowania. Awarie nie zostały zgłoszone Marszałkowi Województwa. Dyrektor WORD wyjaśnił<sup>4</sup> m.in., że „*awarie nie miały wpływu na proces pobrania danych w profilu kandydata na kierowcę*”.

Egzaminowanie kierowców z zastosowaniem nowego systemu teleinformatycznego w WORD rozpoczęło 28 stycznia 2013 r. Natomiast od 4 lutego 2014 r. egzaminy odbywały się na odpowiednim sprzęcie komputerowym, dostosowanym do nowego systemu. W okresie od 28 stycznia 2013 r. do 1 lutego 2013 r. przeprowadzono około 360 egzaminów teoretycznych. Skargi egzaminowanych dotyczyły bardzo złej jakości obrazu na monitorach ekranów. Dyrektor WORD wyjaśnił<sup>5</sup> m.in., że „*system SI WORD został uruchomiony i przetestowany na wszystkich stanowiskach roboczych w dniu 26 stycznia 2013 r. (...). W czasie testowania jak i późniejszych egzaminach system działał prawidłowo. Po jednostkowych przypadkach (...) i niemożności wyjaśnienia przyczyny nieprawidłowości technicznych pojawiła się sugestia dostawcy oprogramowania co do potrzeby wymiany sprzętu, który przewyższa parametrami wymagania minimalne. Nastąpiło to 2 lutego 2013 r. i od 4 lutego 2013 r. egzaminy teoretyczne odbywały się na nowym sprzęcie, co wyeliminowało całkowicie powyższy problem.*”.

(dowód: akta kontroli str. 720-750, 1123-1135)

WORD nie uzgadniał modelu i marki pojazdów egzaminacyjnych z przedstawicielami OSK i nie prowadził wspólnej polityki zakupów, ponieważ według wyjaśnień dyrektora Ośrodka, takie uzgodnienia w postępowaniu przetargowym mogłyby sugerować wybór jakiejś marki i podważać bezstronność zamawiającego. WORD nie powoływał do komisji przetargowej przedstawicieli organizacji zrzeszających OSK. Jedynym kryterium uzasadniającym zakup nowych samochodów w WORD i kształtującym częstotliwość ich wymiany był stan techniczny używanych do tego czasu pojazdów. Dyrektor WORD nawiązał kontakt ze Stowarzyszeniem OSK w Radomiu, czego efektem było przedstawienie oczekiwań tego środowiska w postaci dostarczenia specyfikacji istotnych warunków zamówienia, jaka obowiązywała w WORD w Elblągu. Ponadto, kontrolującym przedstawiono dwie opinie (w postaci korespondencji elektronicznej) dotyczące oczekiwań w zakresie samochodów egzaminacyjnych, przesłane przez przedsiębiorców prowadzących OSK.

(dowód: akta kontroli str. 604-611)

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

Nawierzchnia wzniesienia na placu manewrowym w Zwoleniu wykonana była z elementów drewnianych. Zgodnie z przepisami § 5 pkt 4 rozporządzenia ws. egzaminowania, plac manewrowy przeznaczony do sprawdzania umiejętności wykonywania zadań wchodzących w skład części praktycznej egzaminu państwowego powinien mieć nawierzchnię asfaltową, betonową albo kostkową.

<sup>4</sup> Wyjaśnienia z dnia 18 września 2014 r., sygn.: DR-1453-0820-2/14.

<sup>5</sup> Wyjaśnienia z dnia 18 września 2014 r., sygn.: DR-1452-0820-2/14.

Dyrektor WORD wyjaśnił<sup>6</sup> m.in., że rozporządzenie ws. egzaminowania „nie określa materiału, z którego powinien być wykonany najazd” oraz „wykonanie stanowiska z konstrukcji stalowej i nawierzchni z elementów drewnianych zmniejsza koszty przygotowania placu manewrowego”.

Zdaniem NIK, wzniesienie jest integralną częścią placu manewrowego i musi spełniać wymagania określone w rozporządzeniu ws. egzaminowania, w tym m.in. odnoszące się do rodzaju nawierzchni.

(dowód: akta kontroli str. 686-688, 1130-1131)

Uwagi dotyczące badanej działalności

WORD nie zgłosił 12 szkód komunikacyjnych w celu wyegzekwowania należnego odszkodowania, z czego sześć szkód dotyczyło ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej (OC), gdzie sprawca kolizji lub wypadku złożył stosowne oświadczenie, przyznając się do winy. W kolejnych sześciu przypadkach WORD nie zgłaszał szkody z tytułu auto-casco (AC). O ile niezgłaszanie szkód z tytułu auto-casco może być, w ocenie NIK, uzasadnione – koszt naprawy może być niższy od kosztu wzrostu stawek ubezpieczenia AC w kolejnych latach – niezgłaszanie szkód z tytułu OC budzi wątpliwości. Dyrektor WORD wyjaśnił<sup>7</sup> m.in., że „nie występował w wymienionych przypadkach do ubezpieczyciela o likwidację szkód ze względu na nikłe lub praktycznie żadne uszkodzenia pojazdu”. W ocenie NIK, decyzja o odstąpieniu od występowania do ubezpieczyciela o likwidację szkody powinna być poprzedzona oszacowaniem szkody np. przez stację obsługi samochodów lub likwidatora szkód.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność kontrolowanej jednostki w zakresie wyposażenia, warunków lokalowych i placu manewrowego WORD.

## 2. Przeprowadzanie egzaminu państwowego

Opis stanu faktycznego

W przypadku awarii systemu teleinformatycznego w WORD kandydatom, dla których nie mógł odbyć się egzamin, wyznaczano kolejny termin, bez pobierania opłaty za egzamin. Do systemu wprowadzano wynik „X” oraz kod 6.92 z dodatkową informacją „awaria systemu”. Nie stwierdzono przypadku niedotrzymania przez WORD 30-dniowego terminu na wyznaczenie egzaminu.

(dowód: akta kontroli str. 801-803)

Od 19 stycznia 2013 r. do 3 września 2014 r. Dyrektor WORD nie występował z wnioskami o skierowanie osób posiadających prawo jazdy na egzamin sprawdzający kwalifikacje w zakresie dotychczas posiadanych uprawnień, stosownie do art. 52 ust. 3 ustawy o kierujących.

W okresie objętym kontrolą wystąpił jeden przypadek niezarejestrowania przebiegu egzaminu praktycznego. Usterka została usunięta, egzamin został przeprowadzony i o awarii został poinformowany marszałek województwa mazowieckiego.

W WORD przeprowadzano egzaminy na pojazdach niebędących w posiadaniu WORD. W okresie od 1 stycznia 2013 r. do 31 sierpnia 2014 r. dla osób niepełnosprawnych przeprowadzono 61 egzaminów oraz 27 egzaminów dla kandydatów na kierowców z zamontowaną automatyczną skrzynią biegów. W latach 2010-2013 nie odnotowano przypadków uczestnictwa w egzaminie, na wniosek egzaminowanej osoby niepełnosprawnej, dodatkowo egzaminatora nadzorującego, wyznaczonego przez Dyrektora WORD. Natomiast na wniosek osób egzaminowanych, w trakcie części praktycznej egzaminu, w 154 przypadkach brali udział instruktorzy prowadzący szkolenie dla kandydatów na kierowców. Nie stwierdzono, by w trakcie praktycznej części egzaminu w pojeździe przebywały

<sup>6</sup> Wyjaśnienia z dnia 18 września 2014 r., sygn.: DR-1453-0820-2/14.

<sup>7</sup> Jak wyżej.

osoby inne, niż określone w § 18 ust. 3-6 rozporządzenia ws. egzaminowania oraz by egzaminatorzy w trakcie przeprowadzania egzaminów nie posiadali legitymacji egzaminatora.

Zgodnie z przepisami § 25 ust. 1 rozporządzenia ws. egzaminowania, egzaminator przeprowadzający egzamin państwowy dobierał trasę przejazdu w trakcie egzaminu państwowego w taki sposób, aby natężenie ruchu (w godzinach szczytu) na elementach drogi określonych w tabeli nr 7 załącznika nr 2 do rozporządzenia ws. egzaminowania nie było mniejsze niż 400 pojazdów na godzinę na jeden pas ruchu (nie dotyczyło to egzaminów państwowych prowadzonych w zakresie prawa jazdy kategorii AM i T). WORD nie dysponował wykazem dróg z wyszczególnionym natężeniem ruchu w godzinach szczytu. Trasa przejazdu w trakcie egzaminu praktycznego dobierana była indywidualnie przez egzaminatora prowadzącego egzamin. Dobór trasy egzaminacyjnej oraz realizacja programu egzaminacyjnego były elementami sprawdzanymi w ramach kontroli wewnętrznych.

Zadania egzaminacyjne w zakresie „slalomu szybkiego” oraz „omijania przeszkody” realizowane były z wykorzystaniem zestawu służącego do pomiaru prędkości. Po wykonaniu zadania egzaminacyjnego zmierzona prędkość podawana była na wyświetlaczu tablicowym, usytuowanym w czasie egzaminu na placu manewrowym. W przypadku kategorii motocyklowych, zadania egzaminacyjne „hamowanie od prędkości co najmniej 50 km/h do zatrzymania we wskazanym miejscu” realizowane były na placu manewrowym i egzaminator prowadzący egzamin oceniał prędkość bez użycia urządzenia do pomiaru prędkości. Zadania na inne kategorie niż motocyklowe „hamowanie od prędkości co najmniej 50 km/h do zatrzymania we wskazanym miejscu” realizowane były w ruchu drogowym i egzaminator, przebywając wewnątrz pojazdu, oceniał prędkość na podstawie wskazań prędkościomierza pojazdu.

(dowód: akta kontroli str. 737-742, 751-800, 804, 1132-1133)

Od 2010 r. w WORD wystąpiły cztery przypadki, w których egzaminatorzy mieli zastrzeżenia co do stanu zdrowia osoby egzaminowanej i za pośrednictwem dyrektora przekazali wnioski o skierowanie osób na dodatkowe badania lekarskie.

Egzaminatorzy przerywali egzaminy państwowe w 2013 r. 14 228 razy, z czego najczęstszą przyczyną było (w 3 198 przypadkach) zachowanie osoby zdającej zagrażające bezpośrednio zdrowiu i życiu uczestników ruchu drogowego oraz (w 2 939 przypadkach) nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniu. W 2014 r. (do 31 sierpnia) egzaminatorzy przegrali 5 777 egzaminów. Najczęstszą przyczyną było (w 1 297 przypadkach) nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniu oraz (w 1 241 przypadkach) zachowanie osoby zdającej, zagrażające bezpośrednio zdrowiu i życiu uczestników ruchu drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 805-828)

W WORD wyznaczono egzaminatora nadzorującego oraz dwóch koordynatorów.

W latach 2010-2013 miały miejsce cztery zgłoszone przypadki, w których zaproponowano egzaminatorom przyjęcie korzyści majątkowej.

W okresie od 1 stycznia 2013 r. do 28 sierpnia 2014 r. 401 egzaminowanych osób podchodziło do egzaminu jednego dnia więcej niż jeden raz. W 23 przypadkach te same osoby były egzaminowane na egzaminie teoretycznym tego samego dnia trzykrotnie, a w dwóch przypadkach czterokrotnie. Natomiast w 74 przypadkach do egzaminu praktycznego kandydaci podchodzili dwa razy oraz, w dwóch przypadkach, trzy razy tego samego dnia. Dyrektor WORD wyjaśnił<sup>8</sup> m.in., że „Kilkukrotne przystępowanie niektórych zdających do egzaminu (w części

<sup>8</sup> Wyjaśnienia z dnia 18 września 2014 r., sygn.. DR-1453-0820-2/14.

*teoretycznej lub praktycznej) w tym samym dniu było najczęściej uzasadniane powodami osobistymi kandydatów na kierowców”.*

(dowód: akta kontroli str. 720-729, 862-867, 1133)

Od stycznia 2013 r. do 31 sierpnia 2014 r. egzaminatorzy WORD w 16 przypadkach niepoprawnie wpisali wynik egzaminów na prawo jazdy. W każdym przypadku na podstawie notatki egzaminatorów, za zgodą Dyrektora WORD, wynik był korygowany na prawidłowy.

(dowód: akta kontroli str. 829-860)

W ramach kontroli przeprowadzono dobrowolne, anonimowe badanie ankietowe osób zdających egzamin w WORD (wybierając losowo po 40 osób zdających egzamin za pierwszym razem, drugim lub trzecim, czwartym lub piątym, niezaliczających egzaminu) oraz egzaminatorów. Spośród osób egzaminowanych, na ankietę odpowiedziało ogółem 28 osób (17,5%), w tym pięć osób (12,5% badanych) zaliczających egzamin za pierwszym razem, 10 osób (25%) zdających za drugim lub trzecim razem, 12 osób (30%) zdających za czwartym lub piątym razem oraz jedna osoba (2,5%), która nie zdała egzaminu.

W odpowiedziach dotyczących przebiegu egzaminu ankietowani stwierdzili m.in., że:

- 14 osób (93,3%) nie składało wniosku o obecność instruktora nauki jazdy podczas egzaminu, jedna osoba złożyła taki wniosek i został on uwzględniony;
- po zakończeniu egzaminu praktycznego egzaminator omówił szczegółowo przebieg części praktycznej egzaminu, a – przy wyniku negatywnym – podał przyczyny jego uzyskania – 14 osób (93,3%) odpowiedziało tak, jedna osoba udzieliła odpowiedzi negatywnej;
- po zakończeniu części praktycznej egzaminu egzaminator przekazał oryginał wypełnionego arkusza przebiegu części praktycznej egzaminu – 15 osób (100%) odpowiedziało tak;
- przed przystąpieniem do egzaminu zdający wiedzieli o możliwości dokonania jednej korekty toru jazdy podczas wykonywania poszczególnych zadań egzaminacyjnych – 15 osób (100%) odpowiedziało tak;
- egzaminator umożliwił dokonanie, w razie potrzeby, zadania egzaminacyjnego polegającego na:
  - 1) ruszaniu z miejsca oraz jeździe pasem ruchu do przodu i tyłu – sześć osób (42,8%) odpowiedziało tak, osiem osób (57,2%), że nie było takiej potrzeby;
  - 2) parkowaniu skośnym – cztery osoby (26,7%) odpowiedziały tak, jedna osoba (6,6%) nie, 10 osób (66,7%), że nie było takiej potrzeby;
  - 3) parkowaniu prostopadłym – pięć osób (33,3%) odpowiedziało tak, jedna osoba (6,7%) nie, dziewięć osób (60%), że nie było takiej potrzeby;
  - 4) parkowaniu równoległym – dwie osoby (13,3%) odpowiedziały tak, jedna osoba (6,7%) nie, 12 osób (80%), że nie było takiej potrzeby;
  - 5) zawracaniu – dwie osoby (18,2%) odpowiedziały tak, dziewięć osób (81,8%), że nie było takiej potrzeby;
  - 6) ruszanie z miejsca do przodu na wzniesieniu – sześć osób (40%) odpowiedziało tak, jedna osoba (6,7%) nie, osiem osób (53,3%), że nie było takiej potrzeby;
  - 7) slalom wolny – 13 osób (100%) odpowiedziało, że nie było takiej potrzeby;
  - 8) slalom szybki – jedna osoba (8,3%) odpowiedziała tak, 11 osób (91,7%), że nie było takiej potrzeby;
  - 9) omińnięcie przeszkody – 13 osób (100%) odpowiedziało, że nie było takiej potrzeby;
- egzaminator uwzględniał wnioski o nieprzeprowadzanie części praktycznej egzaminu ze względu na:

- 1) warunki atmosferyczne uniemożliwiające przeprowadzanie egzaminów – 12 osób (92,3%), odpowiedziało że nie było takiej potrzeby i jedna osoba (7,7%), że nie;
  - 2) awarię urządzenia rejestrującego – 13 osób (100%) odpowiedziało, że nie było takiej potrzeby;
  - 3) niesprawność pojazdu używanego do egzaminowania – 13 osób (100%) odpowiedziało, że nie było takiej potrzeby;
- egzaminator przed rozpoczęciem egzaminu upewnił się, że zasady egzaminu są dla osoby zdającej zrozumiałe – 13 osób (92,8%) odpowiedziało tak, jedna osoba (7,2%) nie;
  - egzaminator przed rozpoczęciem części praktycznej egzaminu przedstawił się oraz podał numer rejestracyjny pojazdu egzaminacyjnego w sposób umożliwiający zapisanie tych danych przez urządzenie rejestrujące – 15 osób (100%) odpowiedziało, że tak;
  - 15 osób (100%) nie spotkało się z sugestią ze strony osób związanych z egzaminowaniem z propozycją wręczenia korzyści materialnych w zamian za pozytywny wynik egzaminu.

Anonimowa ankieta przeprowadzona wśród egzaminatorów WORD wykazała, że sześciu egzaminatorów (46,1%) słyszało o wręczeniu korzyści materialnej w zamian za uzyskanie pozytywnego wyniku egzaminu. Dwoje ankietowanych stwierdziło, że w ciągu ostatnich 12 miesięcy spotkało się z sugestią (propozycją) otrzymania korzyści majątkowych w związku z egzaminowaniem kandydatów na kierowców.

Ankietowani zgłaszali w ankietach także inne uwagi, np.

- wielokrotne przeprowadzanie egzaminu tego samego dnia dla jednej osoby;
- wyznaczanie do sprawdzania pytań egzaminacyjnych dla kandydatów na kierowców osób, które nie mają uprawnień egzaminatora;
- Dyrekcji zależy tylko na zdawalności;
- zbyt szczegółowa instrukcja egzaminowania utrudnia sprawdzanie rzeczywistych umiejętności osoby zdającej;
- egzaminy prowadzone są w przeważającej większości rzetelnie, może nawet czasem zbyt rygorystycznie.

(dowód: akta kontroli str. 1139-1200)

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

W trakcie prowadzenia egzaminów na uzyskanie uprawnień w zakresie kategorii motocyklowych, podczas wykonywania zadania egzaminacyjnego „hamowanie od prędkości co najmniej 50 km/h do zatrzymania we wskazanym miejscu”, WORD nie zapewnił rzetelnego pomiaru wymaganej minimalnej prędkości, ponieważ była ona oceniana przez egzaminatora bez użycia urządzenia do pomiaru prędkości.

Dyrektor WORD wyjaśnił<sup>9</sup> m.in., że „na podstawie wzroku można ocenić dynamikę nabierania prędkości (na ściśle określonym dystansie – 65 m) oraz dobrane przez zdającego przełożenie skrzyni biegów, a na podstawie słuchu można oszacować prędkość obrotową silnika rozpędzającego się motocykla”.

(dowód: akta kontroli str. 737-742, 751-800, 804, 1132-1133)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność kontrolowanej jednostki w zakresie przeprowadzania egzaminu państwowego.

<sup>9</sup> Wyjaśnienia z dnia 18 września 2014 r., sygn.. DR-1453-0820-2/14.



### 3. Kwalifikacje osób przeprowadzających egzaminy

Opis stanu faktycznego

W okresie objętym kontrolą WORD zatrudniał łącznie 40 egzaminatorów (w trakcie trwania czynności kontrolnych 24 egzaminatorów<sup>10</sup>), którzy zgodnie z umową o pracę byli zatrudniani na egzaminowanie w zakresie kategorii B (37 egzaminatorów), jeden na kategorię AB, jeden na BC i jeden na ABC, pomimo iż większość posiadała uprawnienia do egzaminowania minimum w sześciu kategoriach. Wszyscy zatrudnieni egzaminatorzy posiadali umowy o pracę na czas nieokreślony. Struktura etatów przedstawiała się następująco: na cały etat – dwóch egzaminatorów, na  $\frac{3}{4}$  etatu – 16 egzaminatorów, na  $\frac{1}{4}$  etatu – jeden egzaminator i na  $\frac{7}{8}$  etatu – dwóch egzaminatorów. Trzech z zatrudnionych egzaminatorów przebywało na urlopie bezpłatnym.

(dowód: akta kontroli str. 161-163, 367-370)

Wszyscy egzaminatorzy zatrudnieni na umowę o pracę posiadali aktualne orzeczenia lekarskie, zarówno do wykonywania czynności egzaminatora, jak i o braku przeciwwskazań do kierowania pojazdami. Natomiast w zakresie orzeczeń psychologicznych stwierdzono cztery przypadki posiadania orzeczeń wydanych już po wejściu w życie przepisów ustawy o kierujących pojazdami, tj. po 19 stycznia 2013 r., które stanowiły jedynie o braku przeciwwskazań do kierowania pojazdami, natomiast nie zawierały zapisu o braku przeciwwskazań do wykonywania czynności egzaminatora.

(dowód: akta kontroli str. 11-12, 15-18, 392-400)

Wszyscy egzaminatorzy zatrudnieni w ośrodku posiadali w aktach osobowych zaświadczenia o dokonaniu wpisu do ewidencji egzaminatorów, dostarczone przed wydaniem im legitymacji i pieczętki egzaminatora.

(dowód: akta kontroli str. 341-366)

WORD zorganizował w latach 2013 i 2014 trzydniowe warsztaty doskonalenia zawodowego dla egzaminatorów. Programy warsztatów były zatwierdzone przez marszałka województwa. W warsztatach uczestniczyli wszyscy zatrudnieni w ośrodku egzaminatorzy. W dniach warsztatów nie odbywały się w ośrodku egzaminy. Nie stwierdzono przypadków prowadzenia egzaminów przez egzaminatorów, którzy nie odbyli obowiązkowych szkoleń. W 2013 r. część praktyczna warsztatów dotyczyła kategorii B, a w roku 2014 kategorii B, C i D.

(dowód: akta kontroli str. 91-129, 371-373)

W okresie objętym kontrolą WORD rozwiązał umowę o pracę z 14 egzaminatorami. W przypadku 12 egzaminatorów wyegzekwowano zwrot legitymacji egzaminatora i imiennej pieczętki egzaminatora.

(dowód: akta kontroli str. 367-370, 523)

Ustalona nieprawidłowość

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

Dyrektor WORD nie wyegzekwował od dwóch byłych egzaminatorów zwrotu legitymacji egzaminatora, a także, w przypadku jednego z nich, pieczętki imiennej. Powyższa sytuacja naruszała przepis § 59 ust. 3 rozporządzenia ws. egzaminowania. W jednym przypadku zwolniony egzaminator zdał tylko pieczętkę, a oświadczenie o fakcie, iż zgubił legitymację egzaminatora wyegzekwowano od niego dopiero po zadaniu pytania przez kontrolera, tj. 2 września 2014 r. (egzaminator został zwolniony z dniem 30 czerwca 2014 r.). Dyrektor WORD wyjaśnił<sup>11</sup>, że nie mógł wyegzekwować od egzaminatora W. zwrotu legitymacji

<sup>10</sup> Na dzień złożenia zestawienia dot. pisma NIK Nr KIN-4101-004-03/2014/WO.

<sup>11</sup> Wyjaśnienia z dnia 10 września 2014 r.

i pieczętki, ponieważ otrzymał od niego informację telefoniczną, że przebywa on poza granicami kraju. Jeden egzaminator nie zdał ani legitymacji ani pieczętki imiennej egzaminatora. Do tej ostatniej osoby WORD wystosował pismo z wezwaniem do zwrotu legitymacji i pieczętki 24 lipca 2014 r. Powiadomienie Urzędu Marszałkowskiego o powyższych faktach nastąpiło w dniu 3 września 2014 r., tj. także po dacie zadania pytania przez kontrolera.

(dowód: akta kontroli str. 367-370, 523, 527-592, 597, 599-603, 650, 656-669)

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

#### **4. Prowadzenie i przechowywanie dokumentacji związanej z przeprowadzaniem egzaminu**

Opis stanu faktycznego

Plany egzaminów i listy osób zakwalifikowanych na egzamin były przechowywane przez okres jednego miesiąca, zgodnie z § 35 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia ws. egzaminowania. Protokoły egzaminacyjne po upływie roku były zszyte w książkę, na ostatniej stronie zawierały adnotację dyrektora o liczbie stron i protokołów oraz zawierały jego podpis i pieczętkę zgodnie z § 35 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia ws. egzaminowania. Protokoły egzaminacyjne zszyte w książki znajdowały się w archiwum WORD.

WORD prowadził ewidencję korzystając z systemu teleinformatycznego: osób egzaminowanych, wyników egzaminów i protokołów egzaminacyjnych. Każdy z egzaminatorów został wyposażony w zestaw do składania bezpiecznego podpisu elektronicznego. Nie stwierdzono przypadków posługiwania się przez egzaminatora innym zestawem niż przydzielony. Protokoły, plany egzaminów oraz lista osób zakwalifikowanych były podpisywane bezpiecznym podpisem elektronicznym. Nośniki z zapisem części praktycznej egzaminu były przechowywane w szafie pancerniej, zamykanej na klucz oraz w serwerowni. Pomieszczenia zabezpieczone były przed dostępem osób nieupoważnionych. Nagrania na nośnikach z zapisem części praktycznej były przechowywane powyżej 21 dni od dnia przeprowadzenia egzaminu. WORD prowadził ewidencję skarg dotyczących egzaminów. W 2013 r. wpłynęło 26 skarg, z czego pięć było zasadnych. Od 1 stycznia 2014 r. do 26 sierpnia 2014 r. kandydaci na kierowców złożyli siedem skarg, z czego pięć było w trakcie rozpatrywania, a dwie były bezzasadne.

Zgodnie do art. 63 ust. 3 ustawy o kierujących pojazdami, egzaminator zatrudniony w WORD nie może podejmować zajęć zarobkowych bez zgody dyrektora WORD. W okresie od 1 stycznia 2013 r. do 3 września 2014 r. Dyrektor WORD wyraził trzykrotnie zgodę na podjęcie przez egzaminatorów dodatkowej pracy zarobkowej.

(dowód: akta kontroli str. 868-941, 1134, 1139-1141)

Wszyscy egzaminatorzy złożyli pisemne oświadczenia pod rygorem odpowiedzialności karnej wynikającej z art. 233 Kodeksu karnego o osobach wymienionych w art. 63 ust. 6 ustawy o kierujących pojazdami. Wszyscy zatrudnieni egzaminatorzy złożyli oświadczenia wynikające z art. 63 ust. 5 ustawy o kierujących pojazdami, tj. oświadczenie o nieprowadzeniu działalności gospodarczej oraz oświadczenia majątkowe do 31 marca 2013 i 2014 r. Egzaminatorzy, z którymi rozwiązano stosunek pracy, w dniu opuszczenia stanowiska nie składali oświadczeń majątkowych<sup>12</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 749, 861, 942-1109)

<sup>12</sup> Zgodnie z art. 63 ust. 5 ustawy o kierujących pojazdami, do egzaminatora zatrudnionego w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego stosuje się m.in. przepis art. 10 ust. 4 ustawy z dnia 2 sierpnia 1997 r. o ograniczeniu działalności gospodarczej przez osoby pełniące funkcje publiczne (Dz. U. z 2006 r. Nr 216, poz. 1584 ze zm.), na podstawie którego egzaminator jest zobowiązany do złożenia oświadczenia o stanie majątkowym kierownikowi jednostki przed objęciem stanowiska, a następnie co roku do dnia 31 marca, a także w dniu opuszczenia stanowiska.

WORD przedkładał informacje półroczne o uzyskanych przez osoby egzaminowane wyników egzaminów: starostom w odniesieniu do instruktorów i OSK prowadzących szkolenie, będących w ich ewidencji i rejestrze oraz marszałkom województw w odniesieniu do egzaminatorów.

(dowód: akta kontroli str. 1110-1122, 1141)

Zdawalność egzaminów na kategorię B prawa jazdy kształtowała się następująco:

- egzamin teoretyczny: 77,19% w 2010 r., 74,99% w 2011 r., 75,18% w 2012 r., 36,46% w 2013 r. i 32,86% w I poł. 2014 r.
- egzamin praktyczny: 32,15% w 2010 r., 32,67% w 2011 r., 33,55% w 2012 r., 33,17% w 2013 r. i 37,98% w I poł. 2014 r.

(dowód: akta kontroli str. 828)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

1. Jako działanie nierzetelne Najwyższa Izba Kontroli ocenia niepodjęcie przez Dyrektora WORD działań wobec egzaminatorów, z którymi rozwiązano stosunek pracy, mających na celu złożenie – w dniu opuszczenia stanowiska – oświadczeń majątkowych.

Dyrektor WORD wyjaśnił, że *„WORD nie posiada w powyższym względzie określonych środków przymusu prawnego w trakcie zatrudnienia jak i po ustaniu stosunku pracy”*.

(dowód: akta kontroli str. 749, 861, 942-1109)

2. Jako działanie nierzetelne Najwyższa Izba Kontroli ocenia udzielenie w dniu 29 maja 2014 r. przez Dyrektora WORD zgody na podjęcie przez egzaminatora A.K. dodatkowego zajęcia zarobkowego w formie ustnej. Dyrektor WORD udzielił pisemnej zgody dopiero w trakcie kontroli, tj. 3 września 2014 r., po zadaniu pytania przez kontrolera.

Dyrektor WORD wyjaśnił, że *„Po upewnieniu się, że dodatkowa praca pana (...) nie będzie kolidowała z pracą w charakterze egzaminatora wyraziłem zgodę na podjęcie zajęć zarobkowych poza WORD i przez niedopatrzenie własne nie poleciłem odręcznego złożenia stosownego pisma”*.

(dowód: akta kontroli str. 868-941, 1134, 1139-1141)

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę na nieprawidłowości w prowadzeniu dziennika korespondencji. Kontrola stwierdziła, że do 8 września 2014 r. nie odnotowano w dzienniku korespondencji pisma do Urzędu Marszałkowskiego (nr 1362), a pod numerem 1362 figuruje faktura VAT nr 40/14 do Kancelarii Radcy Prawnego. Pismo do egzaminatora o zwrot legitymacji i pieczętki z 24 lipca 2014 r. zostało wpisane pod numerem 1138, ale po usunięciu innego wpisu. Dyrektor WORD wyjaśnił<sup>13</sup>, że nieprawidłowości w prowadzeniu dziennika korespondencji były wynikiem przeoczeń i pomyłek. Stwierdził również, że prowadzenie dziennika korespondencji nie jest obowiązkowe. Najwyższa Izba Kontroli zauważa, że takie stwierdzenie stoi w sprzeczności z Instrukcją kancelaryjną obowiązującą w WORD od 1 lutego 2011 r.

(dowód: akta kontroli str. 599-603, 650, 656-669)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność kontrolowanej jednostki w zakresie prowadzenia i przechowywania dokumentacji związanej z przeprowadzeniem egzaminu.

<sup>13</sup> Wyjaśnienia z dnia 10 września 2014 r., sygn.: DR-1408-0820-2/14.

## 5. Finansowanie zadań związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego

Opis stanu faktycznego

WORD sporządzał plany finansowe zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 października 2002 roku w sprawie szczegółowych warunków gospodarki finansowej wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego oraz szczegółowych warunków ewidencji przychodów i kosztów związanych z działalnością ośrodka<sup>14</sup>. Prowadzenie ww. dokumentacji pozwalało na wyodrębnienie przychodów i kosztów związanych osobno z działalnością egzaminacyjną, działalnością szkoleniową i inną działalnością gospodarczą. Regionalna Izba Obrachunkowa nie przeprowadzała dotychczas kontroli WORD.

(dowód: akta kontroli str. 130-143, 166, 372)

W okresie 2010-2014 (do 18 sierpnia), departamenty Urzędu Marszałkowskiego przeprowadziły 19 kontroli, w tym 13 w temacie przeprowadzania egzaminów na prawo jazdy (w tym jedna kontrola na wniosek osoby egzaminowanej), jedną w zakresie dokumentacji (protokołów egzaminacyjnych), jedną w zakresie podpisywania protokołów, dwie kontrole w zakresie działalności statutowej (z wyłączeniem kontroli procesu egzaminowania), z czego jedna dotycząca także przestrzegania procedur w zakresie zaciągania zobowiązań finansowych i dokonywania wydatków, jedną oceniającą stan przygotowań do realizacji zadań obronnych, jedną kontrolę problemową działalności związanej z uprawnieniami. W jednym przypadku WORD otrzymał zalecenia pokontrolne, które dotyczyły wprowadzenia zmian w Statucie WORD, polegających na umieszczeniu zapisu o realizowaniu przez WORD zadań na rzecz obronności państwa oraz na wyreklamowaniu pracowników wytypowanych do składu Stałego Dyżuru Dyrektora WORD.

(dowód: akta kontroli str. 144-160)

WORD nie zawarł porozumień ze starostami w sprawie udziału przedstawicieli ośrodka w kontroli działalności OSK i współpracy w zakresie pomocy merytorycznej dla OSK.

(dowód: akta kontroli str. 337)

WORD prowadził działalność szkoleniową i uzyskiwał w latach 2010-2014 (I poł.) przychody z tego tytułu na poziomie powyżej 200 tys. zł rocznie, co przy kosztach ponoszonych na ten rodzaj działalności (około 20 tys. zł rocznie), było działalnością opłacalną i dochodową. Przychody z działalności szkoleniowej stanowiły około 3,5% przychodów z tytułu działalności podstawowej, tj. sprzedaży usług działalności egzaminacyjnej. Natomiast rentowność działalności szkoleniowej była wysoka – koszty tej działalności stanowiły 8,7% przychodów, a w przypadku działalności egzaminacyjnej koszty stanowiły około 92% przychodów w tej dziedzinie.

W okresie 2010-2014 (I poł.), w obszarze działalności szkoleniowej, zajęcia prowadzili przede wszystkim pracownicy WORD (w szczególności egzaminatorzy). Ponadto zajęcia prowadzili: magister psychologii oraz policjanci z wydziału ruchu drogowego. Przeciętne stawki godzinowe wynagrodzenia dla osób z zewnątrz kształtowały się od 45 do 83,33 zł za godzinę. Jeden z zatrudnianych policjantów posiadał certyfikat ukończenia szkolenia specjalistycznego w zakresie organizacji i metodyki prowadzenia kursów dla kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego (tzw. reedukacja kierowców).

(dowód: akta kontroli str. 166, 374-378)

<sup>14</sup> Dz.U. z 2002 r. Nr. 176, poz. 1443.

WORD wspierał działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego (dalej: brd), poprzez popularyzowanie przepisów ruchu drogowego, szczególnie wśród dzieci i młodzieży szkolnej. Działania te były również nakierowane na podnoszenie kultury jazdy kierowców. Działania powyższe były związane z wytycznymi Programu Poprawy BRD GAMBIT 2005, Narodowego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 oraz Programu BRD GAMBIT Mazowiecki. Były to działania zgodne z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym<sup>15</sup> i ustawy o kierujących pojazdami. Z przedstawionych informacji i przykładowych dokumentacji przeprowadzonych działań na rzecz poprawy brd wynika, że WORD w okresie objętym kontrolą przeprowadził 41 prelekcji dla wychowanków przedszkoli i uczniów szkół podstawowych (25 w roku 2013 i 16 w I poł. 2014 roku). Ponadto, WORD był organizatorem lub współorganizatorem 142 konkursów o tematyce bezpieczeństwa ruchu drogowego (90 w roku 2013 i 52 w I poł. 2014). Konkursy miały charakter szkolny, gminny, powiatowy, subregionalny oraz wojewódzki. W tym zakresie WORD współpracował z Policją różnych szczebli zarządzania (komendy miejskie, powiatowe, wojewódzka), oraz z radomską Stacją Pogotowia Ratunkowego. WORD monitorował również i wspierał proces edukacji motoryzacyjnej w szkołach w zakresie przygotowania nauczycieli do prowadzenia zajęć z brd, stanu infrastruktury i pomocy dydaktycznych, prowadził również w tym zakresie badania ankietowe. W zakresie szkolenia nauczycieli WORD współpracował z Mazowieckim Samorządowym Centrum Doskonalenia Nauczycieli w Radomiu, w badanym okresie szkoleniem objęto 75 nauczycieli. Przygotowanie uczniów do egzaminu na kartę rowerową jest obowiązkiem szkół podstawowych, natomiast uczniowie szkół ponadpodstawowych mogli odbyć odpowiednie przygotowanie i zdać egzamin w WORD. W 2014 r. w takich szkoleniach w WORD wzięło udział 41 osób. Szkolenia powyższe oraz dla nauczycieli były prowadzone przez WORD bezpłatnie. Również bezpłatnie przekazywano materiały szkoleniowe do szkół i ośrodków oświatowych prowadzących zajęcia z zakresu brd. Przy WORD działało Regionalne Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, którego sala dydaktyczna wyposażona była w nowoczesne urządzenia audio-wizualne oraz stanowiska komputerowe, wykorzystywane podczas zajęć z uczniami. Specjalny plac wykorzystywany był do zajęć praktycznych oraz organizacji konkursów brd, w tym jazdy rowerem i motorowerem. Ośrodek posiadał również własną bazę sprzętową, której używał placówkom oświatowym, np. symulator jazdy motorowerem i motocyklem, motorowery i rowery, mobilne miasteczko ruchu drogowego, rowerowy tor przeszkód oraz zestawy znaków drogowych. WORD podejmował również działania popularyzujące bezpieczne zachowania wśród uczestników ruchu drogowego w mediach, np. pismach lokalnych i mediach elektronicznych. Przy łącznych przychodach na poziomie 7 068 tys. zł w 2013 r., na poprawę bezpieczeństwa wydatkowano 484 tys. zł, tj. blisko 7% przychodów, a w I poł. 2014 roku odpowiednio: 2 776 tys. zł i 284 tys. zł, tj. około 10% przychodów.

(dowód: akta kontroli str. 141-142, 169-317)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zakresie finansowania zadań związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego.

<sup>15</sup> Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 ze zm.

## IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli<sup>16</sup>, wnosi o:

1. Podjęcie działań w celu dostosowania nawierzchni wzniesienia na placu manewrowym w Zwoleniu do wymagań określonych w § 5 pkt 4 rozporządzenia ws. egzaminowania.
2. Podjęcie działań w celu spowodowania zwrotu legitymacji służbowych i pieczętki imiennej oraz złożenia oświadczeń majątkowych przez egzaminatorów, z którymi został rozwiązany stosunek pracy.

## V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia  
zastrzeżeń

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

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 Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli.

Obowiązek  
poinformowania  
NIK o sposobie  
wykorzystania uwag  
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK, proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 30 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.

Warszawa, dnia 5 grudnia 2014 r.

Najwyższa Izba Kontroli  
Departament Infrastruktury

Kontrolerzy

Dyrektor

/ - / Robert Mecha  
Starszy inspektor kp.

/ - / Tomasz Emiljan

/ - / Witold Olczyk  
Specjalista kp.

---

<sup>16</sup> Dz.U. z 2012 r., poz.82 ze zm.