



PREZES
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
MARIAN BANAŚ

KIN.410.011.01.2021

Pan
Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury
Ministerstwo Infrastruktury
ul. Tytusa Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/21/033 – System szkolenia kandydatów na kierowców

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Ministerstwo Infrastruktury, ul. Tytusa Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa
Kierownik jednostki kontrolowanej	Andrzej Adamczyk Minister Infrastruktury – od 9 stycznia 2018 r. do dnia zakończenia kontroli ¹ , Minister Infrastruktury i Budownictwa – od 16 listopada 2015 r. do 9 stycznia 2018 r. ²
Zakres przedmiotowy kontroli	Działania ministra właściwego do spraw transportu związane z przygotowaniem kandydatów na kierowców do bezpiecznego poruszania się po drogach.
Okres objęty kontrolą	Lata 2018-2021 (30 września)
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ³
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury
Kontrolerzy	Jerzy Bazylewicz, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KIN/68/2021 z dnia 8 listopada 2021 r. Ryszard Ostaszewski, doradca techniczny, upoważnienie do kontroli nr KIN/83/2021 z dnia 17 grudnia 2021 r.

(akta kontroli str. 1-2, 1513)

¹ Postanowienie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 9 stycznia 2018 r. nr 1131.2.2018 o zmianie w składzie Rady Ministrów (M.P. z 2018 r. poz. 29); postanowienie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 15 listopada 2019 r. nr 1131.24.2019 o powołaniu w skład Rady Ministrów (M.P. z 2019 r. poz. 1092).

² Postanowienie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 16 listopada 2015 r. o powołaniu w skład Rady Ministrów (M.P. 2015 r. poz. 1091).

³ Dz. U. z 2020 r. poz. 1200 ze zm. Ustawa zwana dalej: „ustawą o NIK”.

II. Ocena ogólna⁴ kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Minister w okresie objętym kontrolą podejmował działania w celu zapewnienia prawidłowego i rzetelnego przygotowania kandydatów na kierowców do bezpiecznego poruszania się po drogach, jednak działania te nie były w pełni skuteczne.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Minister Infrastruktury w okresie objętym kontrolą opracował projekt zmian w ustawie o kierujących pojazdami⁵ obejmujący zmiany w systemie edukacji kandydatów na kierowców, który w grudniu 2021 r. został wpisany do wykazu prac Rady Ministrów, a termin przyjęcia projektu przez Radę Ministrów przewidziano na IV kwartał 2022 r.

Wprowadzie Minister powołał komisje⁶ wymagane przepisami ustawy o kierujących pojazdami, jednak w skład Komisji Egzaminacyjnej dla kandydatów na instruktorów techniki jazdy oraz instruktorów techniki jazdy powołał m.in. osobę niespełniającą wymogów określonych w art. 119 ust. 2 pkt 2 ww. ustawy.

Minister nie zapewnił też rzetelnego nadzoru nad Komisją do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych⁷. KWRPE dopuściła do stosowania pytań egzaminacyjnych nieprawidłowo sformułowanych⁸ oraz niezgodnych z obowiązującym stanem prawnym. Pytania te zostały anulowane dopiero w badanym okresie na skutek rozpatrywania odwołań od wyników egzaminów lub wniosków o weryfikację pytań.⁹ Ponadto w pracy Komisji wystąpiły opóźnienia w weryfikacji pytań egzaminacyjnych stanowiących przedmiot wniosków o weryfikację pytań oraz rozpatrzenia odwołań od wyników części teoretycznych egzaminów kandydatów na instruktorów techniki jazdy oraz kandydatów na egzaminatorów¹⁰.

Zmiany personalne na stanowisku przewodniczącego Komisji dokonane w 2019 r.¹¹ skutkowały poprawą pracy Komisji w zakresie terminowości weryfikacji pytań egzaminacyjnych, jednak nie wyeliminowały istotnych nieprawidłowości w jej pracy.

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

⁵ Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2021 r. poz. 1212 ze zm.) – dalej: ustawa o kierujących pojazdami.

⁶ (1) Komisja Weryfikacyjna do sprawdzenia kwalifikacji kandydatów na egzaminatorów i egzaminatorów osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym oraz osób ubiegających się o uprawnienie do kierowania tramwajem.

(2) Komisja Egzaminacyjna dla kandydatów na instruktorów techniki jazdy oraz instruktorów techniki jazdy.

(3) Komisja do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych.

⁷ Dalej: KWRPE lub Komisja.

⁸ Poprzez załączenie do pytania niejednoznacznego lub mylącego zdjęcia lub ilustracji, albo możliwość uznania innych odpowiedzi za prawidłowe.

⁹ Na skutek rozpatrywania wniosków o weryfikację pytań egzaminacyjnych oraz odwołań od wyników egzaminów na egzaminatorów oraz instruktorów techniki jazdy KWRPE anulowała w okresie objętym kontrolą 29 pytań.

¹⁰ Z 24 spraw w 19 KWRPE dokonała weryfikacji pytań egzaminacyjnych, z których w 13 przypadkach weryfikacji dokonano z opóźnieniem wynoszącym od 1 do 608 dni. Dwa przypadki dotyczyły odwołań złożonych w 2017 r., odnośnie których z powodu braku odpowiedzi wnioskodawcy złożyli skargi. W obu tych sprawach opóźnienie w stosunku do terminu weryfikacji pytań wyznaczonego przez Ministra wyniosło 608 dni. W pozostałych 11 przypadkach opóźnienie weryfikacji w stosunku do terminu wyznaczonego przez Ministra wyniosło od 1 do 27 dni, średnio 8 dni.

¹¹ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 21 listopada 2014 r. w sprawie komisji do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych (Dz. U. z 2014 r. poz. 1629).

W styczniu 2022 r. do bazy pytań egzaminacyjnych stosowanych na egzaminie państwowym wprowadzono 8 pytań z błędnymi odpowiedziami wskazanymi jako poprawne, które zaważyły na wynikach egzaminów 16 osób ubiegających się o prawo jazdy kategorii B.

Minister nie zapewnił weryfikacji wpłat przekazywanych do budżetu państwa przez Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego¹² na podstawie art. 57c ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami. Wpłaty dokonywane na rachunek Ministerstwa przez WORD-y nie odpowiadały informacjom otrzymywanym z Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych o liczbie egzaminów na prawo jazdy przeprowadzonych w poszczególnych ośrodkach. Mimo tego nie podjęto działań w celu wyjaśnienia rozbieżności i dochodzenia ewentualnych należności budżetu państwa.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej¹³ kontrolowanej działalności

Działania ministra właściwego do spraw transportu związane z przygotowaniem kandydatów na kierowców do bezpiecznego poruszania się po drogach.

Opis stanu faktycznego

1. Opracowanie strategii i programów oraz nadzór nad ich realizacją.

Szkolenie kandydatów na kierowców jako jeden z elementów mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego¹⁴ zostało uwzględnione w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego¹⁵. W czterech z pięciu filarów interwencji NPBRD¹⁶ wskazane zostały kierunki działań priorytetowych związane ze szkoleniem kandydatów na kierowców, tj.:

- w filarze „Bezpieczny człowiek” wskazano jako jeden z dwóch priorytetów „Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego” mający na celu wychowanie świadomego i kulturalnego uczestnika ruchu drogowego, respektującego i szanującego prawa innych. Założono, iż cel ten będzie osiągnięty głównie przez kierunki działań związane z edukacją oraz nadzorem nad ruchem drogowym;
- w filarze „Bezpieczna prędkość” w ramach priorytetu „Kształtowanie zachowań kierowców w zakresie jazdy z bezpieczną prędkością” wskazano kierunek działań w ramach edukacji obejmujący wprowadzenie do szkolenia kierowców, w ramach kompleksowego systemu edukacji, metod kształtujących nawyki jazdy z bezpieczną prędkością;
- w filarze „Bezpieczny pojazd” w ramach priorytetu „Usprawnienie działań dotyczących kontroli stanu technicznego pojazdów” wskazano kierunek działań w ramach kompleksowego systemu edukacji dotyczący utrzymywania należytej sprawności technicznej pojazdów i jej wpływu na bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg;

¹² Dalej: WORD.

¹³ Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

¹⁴ Dalej: brd.

¹⁵ Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 przyjęty uchwałą Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego nr 5/2013 z dnia 20 czerwca 2013 r. w sprawie Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 (dalej: NPBRD). Kolejny NPBRD na lata 2021-2030 został przyjęty uchwałą nr 2/2021 Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z 30 września 2021 r.

¹⁶ [1] Bezpieczny człowiek, [2] Bezpieczna prędkość, [3] Bezpieczne drogi, [4] Bezpieczny pojazd, [5] Ratownictwo i opieka powypadkowa.

- w filarze „Ratownictwo i opieka powypadkowa” jako jeden z dwóch priorytetów określono „Usprawnienie systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych” realizowane m.in. poprzez edukację osób odbywających kursy na prawo jazdy.

Jako jeden z kierunków działań systemowych określonych w NPBRD¹⁷ wskazano opracowanie nowego systemu edukacji uczestników ruchu drogowego obejmującego m.in. kandydatów na kierowców. Działanie to zostało zrealizowane poprzez opracowanie zmian do ustawy o kierujących pojazdami.

Ponadto wprowadzono nowe zasady egzaminu na prawo jazdy¹⁸ oraz rozszerzono egzamin na prawo jazdy o praktyczny egzamin z udzielania pierwszej pomocy¹⁹.

W programach realizacyjnych NPBRD funkcjonujących przed jak i w badanym okresie²⁰ nie wskazano działań związanych wprost z edukacją kandydatów na kierowców. Jednak w ramach NPBRD realizowane były kampanie i akcje edukacyjne kierowane do wszystkich grup uczestników ruchu drogowego, mające na celu promowanie pozytywnych i odpowiedzialnych zachowań w ruchu drogowym²¹.

W NPBRD określono cele główne brd, tj. ograniczenie do 2020 r.:

- liczby zabitych w wypadkach drogowych o 50% w stosunku do 2010 r., tj. nie więcej niż 2.000 zabitych w 2020 r.;
- liczby ciężko rannych w wyniku wypadków drogowych o 40% w stosunku do 2010 r., tj. nie więcej niż 6.900 ciężko rannych w 2020 r.

Ponadto przyjęto też cele etapowe, tj.:

- maksymalną liczbę zabitych w wypadkach drogowych w 2014 r. – 3.000 i w 2017 r. – 2.400;
- maksymalną liczbę ciężko rannych w wyniku wypadków drogowych w 2014. – 9.400 i w 2017 r. – 8.000.

Powyższe cele nie zostały osiągnięte. Zgodnie z treścią raportu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego²² pn. „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2018 r.” oraz raportu „Stan

¹⁷ Kierunek działań systemowych w ramach działań systemowych wynikających bezpośrednio z funkcji zarządzania instytucjonalnego w zakresie systemu zarządzania brd.

¹⁸ M.in. wprowadzono ograniczenie polegające na zakazie przeprowadzania przez egzaminatora więcej niż dziewięciu części praktycznych egzaminów w ciągu dnia, pracy więcej niż 8 godzin dziennie w charakterze egzaminatora oraz przeprowadzania więcej niż jednej części praktycznej egzaminu w ciągu 50 minut – w przypadku prawa jazdy kategorii B.

¹⁹ Według „Raportu końcowego ze śródkresowego badania ewaluacyjnego Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013-2020” opracowanego w 2017 r. przez Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, powyższe zadania zostały zrealizowane w 2013 r.

Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jako komórka organizacyjna Ministerstwa jest jednostką wykonawczą Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, powołanej z dniem 1 stycznia 2002 r. na podstawie art. 140b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110 ze zm.), jako międzyresortowy organ pomocniczy Rady Ministrów w sprawach brd, działający przy ministrze właściwym do spraw transportu.

²⁰ Program realizacyjny na lata 2018-2019 oraz Program realizacyjny na rok 2020.

²¹ W 2014 r. akcja edukacyjno-informacyjna „Zmierz się z prędkością”, w 2015 r.: Kampania społeczna dotycząca prowadzenia pojazdów po spożyciu alkoholu; „Kampania Pasy. To trzyma Cię przy życiu!”; Kampania „Zgazu Tanoga”; w 2016 r.: akcja „SenioRowerowy Weekend, Bezpieczeństwo seniorów”; wydano folder „Przepis na bezpieczeństwo w ruchu drogowym”; w 2017 r.: akcja informacyjno-edukacyjna „60+ bezpieczni w ruchu drogowym”; Kampania „Bądźmy bezpieczni na drodze”; Kampania „Kierujesz życiem”; w 2021 r. Kampania społeczna „Czy to Cię tłumaczy?”.

²² Dalej: KRBRD.

bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2020 r.”²³ w wyniku wypadków drogowych:

- w 2014 r. zginęły 3.202 osoby, a ciężko rannych zostało 11.696 osób;
- w 2017 r. zginęło 2.831 osób, a ciężko ranne zostały 11.103 osoby;
- w 2020 r. zginęło 2.491 osób, a ciężko rannych zostało 8.805 osób.

Według danych zawartych w sprawozdaniach o stanie brd grupą powodującą najwięcej wypadków drogowych jest grupa „młodych kierowców” – w wieku od 18 do 24 lat²⁴.

(akta kontroli str. 496-506, 511-517, 954-958, 1413-1432)

W sprawie działań mających na celu poprawę skuteczności szkolenia kandydatów na kierowców, z uwagi na dane statystyczne o grupie „młodych kierowców” powodujących najwięcej wypadków drogowych, Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego²⁵ wyjaśnił: *Wykazanie, że jakość szkolenia kandydatów na kierowców ma znaczący wpływ na liczbę wypadków drogowych w Polsce wymaga odrębnej, wielowątkowej analizy wykonywanej na poziomie opracowań akademickich. Mamy tutaj do czynienia ze zbyt dużym uproszczeniem, ponieważ nikt do tej pory nie wykazał w żadnych opracowaniach i badaniach przedmiotowej zależności. Nie jest także prawdą, że nie były podejmowane działania w tym zakresie, ponieważ w ciągu ostatnich lat przepisy związane ze szkoleniem kandydatów na kierowców ulegały wielokrotnym przekształceniom. Warto również wskazać, że zmieniły się także przepisy w sprawie kontroli ośrodków szkolenia kierowców (Dz. U. z 2017 r. poz. 1324), które uporządkowały działania nadzoru.*

Nie można przyjąć powyższych wyjaśnień dotyczących wpływu jakości szkolenia kandydatów na kierowców na liczbę wypadków drogowych. Źródła statystyczne wyraźnie wskazują „młodych kierowców” jako osoby powodujące najwięcej wypadków drogowych. Dlatego poprawa jakości szkolenia kandydatów na kierowców powinna mieć wpływ na brd i z tego względu należy do niej dążyć. Należy też zauważyć, że pomimo działań wskazanych w powyższych wyjaśnieniach oraz realizacji do 2013 r. NPBRD udział grupy młodych kierowców w wypadkach drogowych nie uległ istotnym zmianom.²⁶

(akta kontroli str. 959-962)

Przepisami ustawy o kierujących pojazdami w rozdziale 14 powyższej ustawy wprowadzono „okres próbny”, który na podstawie art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych

²³ Raporty KRBRD udostępniono na stronie: <https://www.krbrd.gov.pl/baza-wiedzy/raporty-o-stanie-brd/> (data dostępu: 8 lutego 2022 r.).

²⁴ Sprawozdania KRBRD „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie (...)” za lata: 2013, 2017, 2018 i 2020, udostępnione na stronie KRBRD <https://www.krbrd.gov.pl/baza-wiedzy/raporty-o-stanie-brd/> (data dostępu: 8 lutego 2022 r.). Sprawozdanie Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji „Wypadki drogowe w Polsce w 2017 roku”, udostępnione na stronie: <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,wypadki-drogowe-raporty-roczne.html> (data dostępu: 8 lutego 2022 r.).

²⁵ Departament Transportu Drogowego – dalej: DTD.

²⁶ Zgodnie ze sprawozdaniem KRBRD „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie (...)” za lata: 2013, 2017, 2018 i 2020, udział wypadków spowodowanych przez młodych kierowców (w wieku 18-24 lat) wynosił w 2013 r. 17%, w 2016 r. 17,3%, w 2017 r. 16,9%, w 2018 r. 16,1%, w 2019 r. 17,0%, a w 2020 r. 16,0%.

Zgodnie ze sprawozdaniem Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji „Wypadki drogowe w Polsce w 2017 roku” grupa kierowców w wieku 18-24 lat charakteryzuje się najwyższym wskaźnikiem liczby wypadków na 10 tys. populacji. W 2017 r. byli oni sprawcami 5550 wypadków (19,6% wypadków powstałych z winy kierujących), zginęło w nich 468 osób, a 7272 zostały ranne. Przyczyną 36,8% wypadków, które spowodowali było niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, a o ich ciężkości świadczy 57,3% zabitych w wypadkach przez nich spowodowanych.

ustaw²⁷, został wyłączony ze stosowania „do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie danych na zasadach określonych w art. 100aa-100aq ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym²⁸, tj. do czasu stworzenia Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (tzw. CEPiK 2.0) przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Według wyjaśnień Dyrektora DTD *Ministerstwo Infrastruktury licząc na zakończenie prac nad budową CEPiK 2.0. nie podejmowało żadnych szczególnych działań dla wdrożenia przepisów zawartych w rozdziale 14 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, ponieważ wpływ na to ma wyłącznie Minister właściwy do spraw informatyzacji (obecnie ponownie MSWiA).*

Pomimo wiedzy o nieosiągnięciu celów NPBRD oraz o tym, iż grupą powodującą najwięcej wypadków drogowych jest grupa młodych kierowców – w wieku od 18 do 24 lat, Minister nie podjął działań w celu wdrożenia przepisów rozdziału 14 ustawy o kierujących pojazdami dotyczących okresu próbnego.

Zdaniem NIK wdrożenie przepisów dotyczących „okresu próbnego”, których stosowanie nie było uzależnione od wdrożenia określonych rozwiązań bazy CEPiK 2.0., a które młodym kierowcom zabraniały:

- przekraczania prędkości 50 km/h na obszarze zabudowanym, 80 km/h poza obszarem zabudowanym oraz 100 km/h na autostradzie i drodze ekspresowej dwujezdniowej (art. 91 ust. 3 pkt 1);
- kierowania pojazdem nieoznakowanym w sposób określony w art. 91 ust. 2 pkt 3 (art. 91 ust. 3 pkt 2);
- podejmowania pracy zarobkowej w charakterze kierowcy pojazdu określonego w prawie jazdy kategorii B (art. 91 ust. 3 pkt 3);
- osobistego wykonywania działalności gospodarczej polegającej na kierowaniu pojazdem określonym dla prawa jazdy kategorii B (art. 91 ust. 3 pkt 4);

wpłynęłoby pozytywnie na brd. Zgodnie z uzasadnieniem do projektu ustawy o kierujących pojazdami wprowadzenie okresu próbnego miało służyć nabyciu niezbędnej praktyki w kierowaniu pojazdem i miało na celu zapobieganie wypadkom drogowym powodowanym przez niedoświadczonych kierowców. W krajach²⁹, w których wprowadzono wcześniej regulacje dotyczące okresu próbnego zanotowano zmniejszenie liczby wypadków z udziałem młodych kierowców o ok. 20-50%.

W ocenie NIK dane statystyczne świadczące o tym, iż grupa młodych kierowców powoduje najwięcej wypadków, wyraźnie wskazują też na możliwość wzrostu brd poprzez poprawę jakości szkolenia kandydatów na kierowców oraz wprowadzenie ww. rozwiązań „okresu próbnego”.

(akta kontroli str. 518-525, 585-593)

2. Opracowanie i wdrożenie przepisów w zakresie szkolenia kandydatów na kierowców.

Powołany przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa zespół doradczy³⁰ opracował projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz niektórych innych ustaw, zgłoszony do wykazu prac legislacyjnych Rady Ministrów w 2018 r.

²⁷ Dz. U. z 2018 r. poz. 957 ze zm.

²⁸ Dz. U. z 2020 r. poz. 110.

²⁹ Zgodnie z uzasadnieniem do projektu ustawy o kierujących pojazdami w wersji z 8 marca 2010 r. okres próbny dla młodego kierowcy wprowadziły: Austria, Estonia, Finlandia, Francja, Irlandia, Luksemburg, Niemcy, Norwegia, Portugalia, Szwajcaria, Szwecja, Wielka Brytania i Węgry.

³⁰ Zarządzeniem nr 35 z dnia 4 sierpnia 2016 r. Minister Infrastruktury i Budownictwa powołał zespół doradczy do spraw szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz przeprowadzania egzaminu państwowego na prawo jazdy (Dz. Urz. MliB z 2016 r. poz. 59).

W związku z uwagami zgłoszonymi przez Centrum Analiz Strategicznych³¹ oraz z powodu konieczności uruchomienia nowego wykazu prac Rady Ministrów³² Minister pismem z 14 września 2021 r.³³ ponownie wystąpił do Przewodniczącego Zespołu do spraw Programowania Prac Rządu o włączenie do wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz o zmianie niektórych innych ustaw. Projekt ten 15 grudnia 2021 r. uzyskał zgodę i został zarejestrowany w powyższym wykazie. Planowany według wykazu termin przyjęcia projektu ustawy przez Radę Ministrów to IV kwartał 2022 r.

W powyższym projekcie ustawy założono m.in.:

- 1) wprowadzenie możliwości odbywania szkolenia w zakresie uprawnień do kierowania pojazdami w formie kursu rozszerzonego z osobą towarzyszącą (opiekunem prawnym osoby szkolonej);
- 2) możliwość szkolenia osób posiadających uprawnienia do kierowania pojazdami lub ubiegającymi się o przywrócenie cofniętych lub zatrzymanych praw jazdy;
- 3) wprowadzenie wyższych wymagań w stosunku do kandydatów na instruktora, wykładowcę oraz egzaminatora³⁴;
- 4) wprowadzenie wyższych wymagań w stosunku do osób upoważnionych przez starostę do przeprowadzania kontroli OSK;
- 5) wyłączenie pytań egzaminacyjnych oraz wchodzących w ich skład scenariuszy, wizualizacji i opisów zatwierdzonych przez ministra właściwego do spraw transportu oraz pytań zawartych w teście egzaminacyjnym z zakresu informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej;
- 6) wprowadzenie jednoznacznie wskazanych błędów popełnianych podczas egzaminu państwowego na prawo jazdy, skutkujących natychmiastowym przerwaniem egzaminu;
- 7) zmianę obowiązku odbycia w okresie próbnym w okresie między 4 a 8 miesiącem licząc od dnia otrzymania prawa jazdy, obowiązkowego kursu dokształcającego w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym dla wszystkich młodych kierowców, tak aby szkolenie to odbywały osoby, które popełniły dwa wykroczenia w ruchu drogowym w okresie próbnym.

(akta kontroli str. 518-553, 585-593, 630-643, 708-712, 968-972)

Ponadto Dyrektor DTD poinformował o rozpoczęciu prac nad opracowaniem projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami, w którym planowane jest przeniesienie kursów dla kandydatów na instruktorów i wykładowców z ośrodków szkolenia kierowców do wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Nadzór nad tymi szkoleniami miałby sprawować marszałkowie województw.

(akta kontroli str. 708-712)

³¹ W piśmie z dnia 1 kwietnia 2019 r. (znak: CAS.10.12.2.2018(7)) Centrum Analiz Strategicznych wydało pozytywną rekomendację ww. projektu ustawy z uwagami, na które Minister udzielił odpowiedzi pismem z 11 lipca 2019 r. (znak: DTD-5.4411.112.2019).

³² W związku z zakończeniem poprzedniej kadencji Rady Ministrów i powołaniem nowego składu Rządu po wyborach parlamentarnych w 2019 r. zaszła konieczność uruchomienia nowego wykazu prac Rady Ministrów, tj. wszystkie wnioski zgłoszone do Przewodniczącego Zespołu do spraw Programowania Prac Rządu, wobec których do 20 listopada 2019 r. nie została podjęta finalna decyzja Zespołu, wymagały ponownego zgłoszenia.

³³ Pismo Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury pana Rafała Webera z 14 września 2021 r. (znak: DTD-5.0210.2.2021).

³⁴ Minister podjął działania w celu przywrócenia wymogu posiadania wykształcenia co najmniej średniego przez instruktorów, wykładowców i egzaminatorów, zniesionego z dniem 23 sierpnia 2013 r. art. 26 ustawy z dnia 13 czerwca 2013 r. o zmianie ustaw regulujących wykonywanie niektórych zawodów (Dz. U. z 2013 r. poz. 829).

W związku z wejściem w życie (1 stycznia 2020 r.) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 czerwca 2019 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 sprawach³⁵ w Ministerstwie podjęto decyzję o monitorowaniu stosowania przepisów ww. rozporządzenia w celu sprawdzenia ich działania w praktyce i ewentualnej ich poprawy. W efekcie powyższych działań przeprowadzono nowelizację przepisów ww. rozporządzenia, które weszły w życie z dniem 5 września 2021 r.³⁶ Wprowadzone zmiany miały za zadanie poprawę płynności przeprowadzania egzaminów oraz doprecyzowanie sposobów postępowania w niektórych sytuacjach egzaminacyjnych, a dotyczyły m.in.:

- 1) doprecyzowania sposobu postępowania WORD i osoby egzaminowanej w przypadku pojazdu egzaminacyjnego podstawionego przez OSK (§ 11 ust. 7);
- 2) dodania możliwości przeprowadzenia przez egzaminatora dodatkowo jednego egzaminu więcej w ciągu doby w zakresie prawa jazdy kategorii T, z uwagi na krótszy czas przeprowadzania egzaminu praktycznego (§ 13 ust. 3 pkt 3 lit. a);
- 3) zezwolenia na przydzielenie egzaminatorowi kolejnego egzaminu pomimo, że nie minął wymagany przepisami odstęp pomiędzy egzaminami, w przypadku jeżeli mógłby być niezachowany czas rozpoczęcia egzaminu dla kolejnej osoby egzaminowanej (§ 13 ust. 4);
- 4) niewliczania do liczby egzaminów w danym dniu planowanego egzaminu, który się nie odbył (§ 13 ust. 7);
- 5) umożliwienia osobom z dysleksją swobodnego przystąpienia do części teoretycznej egzaminu państwowego na prawo jazdy (§ 18);
- 6) przekazywania przez WORD staroście informacji statystycznych dotyczących zdawalności w zakresie pierwszego przystąpienia do egzaminu (§37 ust. 1 pkt 1);
- 7) wycofania ograniczenia dotyczącego prowadzenia szkolenia z techniki i taktyki jazdy dla kandydatów na egzaminatorów wyłącznie w ośrodkach szkolenia techniki jazdy stopnia wyższego (§ 42);
- 8) wprowadzenia obowiązku przerwania egzaminu w przypadku nieustąpienia pierwszeństwa wchodzącemu na przejście (poz. 4 w tabeli nr 1 załącznika nr 2).

(akta kontroli str. 518-525, 555-584)

Minister rozporządzeniem z dnia 22 czerwca 2017 r. w sprawie kontroli wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego³⁷, wydłużył minimalny okres kompleksowej kontroli WORD z roku do trzech lat. Nastąpiło to w skutek uwag zgłoszonych przez marszałków województw: dolnośląskiego, lubuskiego, małopolskiego i opolskiego w trakcie konsultacji społecznych. Powyższa zmiana miała na celu usprawnienie kontroli, gdyż, jak motywowali to marszałkowie województw, czasochłonne kontrole kompleksowe dotyczą m.in. infrastruktury ośrodka i jego wyposażenia, które często są niezmiennie. Zdaniem marszałków ww. województw skuteczniejszą metodą nadzoru są kontrole problemowe, a zgodnie z art. 69 ust. 1 pkt 1 ustawy o kierujących pojazdami marszałkowie województw są zobowiązani do przeprowadzenia kontroli WORD co najmniej raz na pół roku.

(akta kontroli str. 518-525, 566-578)

Obowiązek określony w § 25 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 lipca 2012 r. w sprawie

³⁵ Dz. U. z 2019 r. poz. 1206 ze zm. – dalej: rozporządzenie w sprawie egzaminowania.

³⁶ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 sierpnia 2021 r. zmieniające rozporządzenie 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 (Dz. U. z 2021 r. poz. 1426).

³⁷ Dz. U. z 2017 r. poz. 1325.

egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach³⁸, polegający na doborze przez egzaminatora trasy 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 nie było mniejsze niż 400 pojazdów na godzinę na jeden pas ruchu³⁹, został uchylony z dniem 25 lutego 2015 r.⁴⁰

Według wyjaśnień Dyrektora DTD powodem usunięcia powyższego obowiązku było to, że przepis ten był nieegzekwowalny i powodował znaczne wątpliwości interpretacyjne, gdyż egzaminator nie był w stanie określić czy akurat ta droga ma taką przepustowość, a organ nadzoru nie był w stanie sprawdzić czy wszystkie egzaminy się tam odbywają. Biorąc pod uwagę sprawność przeprowadzanych egzaminów oraz odciążenie egzaminatora od niepotrzebnych wyliczeń postanowiono zrezygnować z obowiązku ustalania natężenia ruchu na poszczególnych elementach drogi. Ponadto Dyrektor DTD zaznaczył, że wymaganie takie nie występuje w przepisach UE regulujących sprawy przeprowadzania egzaminów państwowych na prawo jazdy.

Spełnienie kryterium określonego w § 25 pkt 1 ww. rozporządzenia było realne, gdyż na podstawie art. 20 pkt 15 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych⁴¹ zarządcy dróg są zobowiązani do dokonywania okresowych pomiarów ruchu drogowego. Dlatego zdaniem NIK, rezygnacja z ww. przepisu ujednolicającego wymagania dotyczące doboru drogi o określonym natężeniu ruchu, na której następuje sprawdzenie umiejętności kierujących pojazdami była niezasadna. Stanowiła ona krok w kierunku niecelowego ograniczenia standardu egzaminu. Ponadto w czasie wprowadzenia ww. przepisu w 2012 r. również nie występował on w przepisach UE⁴².

(akta kontroli str. 585-593)

W Ministerstwie nie były analizowane różnice zdawalności występujące w poszczególnych wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego. Zdaniem Dyrektora DTD powyższe różnice wynikały z różnorodności infrastruktury drogowej znajdującej się w pobliżu ośrodków.

Minister nie informował samorządów wojewódzkich o warunkach tworzenia ośrodków terenowych WORD z uwagi na określenie tych warunków w przepisach ustawy – Prawo o ruchu drogowym, ustawy o kierujących pojazdami i rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie egzaminowania. Jednak w przypadku wątpliwości zgłaszanych przez przedstawicieli samorządów wojewódzkich, Minister przedstawiał swoje stanowisko⁴³.

W kwestii niejednorodnych kryteriów dla wszystkich ośrodków egzaminowania, skutkujących nierównymi warunkami do zdania egzaminu na prawo jazdy Dyrektor DTD wyjaśnił, iż oddziały terenowe WORD podobnie jak jednostki podstawowe muszą spełniać wszystkie wymagania dotyczące możliwości wykonywania poszczególnych zadań egzaminacyjnych na egzaminach państwowych. Natomiast

³⁸ Dz. U. z 2012 r. poz. 995 ze zm.

³⁹ Z wyłączeniem egzaminów państwowych prowadzonych w zakresie prawa jazdy kategorii AM i T.

⁴⁰ Na podstawie art. 1 pkt 42 oraz art. 14 ustawy z dnia 26 czerwca 2014 r. o zmianie ustawy o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2014 r. poz. 970 ze zm.).

⁴¹ Dz. U. 2021, poz. 1376 tj.

⁴² Dyrektywa 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (Dz. Urz. UE z 2006 r. L 403/18).

⁴³ Minister prowadził w 2017 r. korespondencję z Marszałkiem Województwa Zachodniopomorskiego w sprawie powołania w Barlinku oddziału terenowego WORD w Szczecinie oraz korespondencję z przedstawicielami Zarządu Województwa Opolskiego w sprawie utworzenia oddziałów terenowych WORD w Opolu w Kluczborku i Nysie.

kryteria przeprowadzania egzaminów państwowych na prawo jazdy są określone jednakowo dla terenu całej Polski. W ocenie DTD nie ma znaczenia w jakim mieście zdawany jest egzamin pod warunkiem, że w trakcie egzaminu państwowego sprawdzane są wszystkie zadania egzaminacyjne.

Powyższe wyjaśnienia Dyrektora DTD są odmienne od jego uprzednich wyjaśnień w sprawie różnic zdawalności występujących w poszczególnych WORD, według którego różnice te wynikają z różnorodności infrastruktury drogowej.

Choć niemożliwe jest stworzenie równych warunków egzaminu dla wszystkich kandydatów na kierowców, to zdaniem NIK należy do tego dążyć. Natomiast tworzenie ośrodków terenowych WORD w miejscowościach o mniej skomplikowanym układzie drogowym, choć spełniającym wymogi, pogłębia różnice warunków przeprowadzania egzaminów, szczególnie w sytuacji, gdy uchylono wymogi w zakresie doboru drogi o określonym natężeniu ruchu, na której następuje sprawdzenie umiejętności kierujących pojazdami.

(akta kontroli str. 518-525, 579-593, 702-707)

Zgodnie z uwagą w tabeli nr 7 załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 czerwca 2019 r. w sprawie egzaminowania, możliwe było pominięcie na egzaminie państwowym sprawdzenia niektórych zadań egzaminacyjnych, tj. przejazdu przez skrzyżowania dwupoziomowe (zjazd i wjazd), przejazd przez torowisko kolejowe i przez tunel.

Według wyjaśnień Dyrektora DTD *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 sierpnia 2021 r. zmieniające rozporządzenie 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 (Dz. U. z 2021 r. poz. 1426) wprowadziło m.in. zmianę polegającą na tym, że wykonanie zadania przejazd przez skrzyżowanie równorzędne – w przypadku egzaminu w zakresie prawa jazdy kategorii C1+E, C, C+E, D1+E, D, D+E i T realizuje się w zależności od tego, czy sytuacja drogowa umożliwia jego bezpieczne wykonanie oraz od dostępności skrzyżowania.*

Uzasadnieniem tej zmiany było, że w zależności od intensywności ruchu lub innych warunków drogowych dojazd do tego typu skrzyżowań większymi pojazdami bywa niekiedy poważnie utrudniony lub uniemożliwiony. W związku z tym, aby nie wydłużać niepotrzebnie czasu na przeprowadzenie egzaminu praktycznego o czas przeznaczony na poszukiwanie innego alternatywnego skrzyżowania, zdecydowano się wprowadzić ww. odstępstwo od wykonania tego zadania.

(akta kontroli str. 585-593)

W „Karcie przeprowadzonych zajęć” stanowiącej załącznik nr 3 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 lipca 2012 r. w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców⁴⁴, w części dotyczącej egzaminu wewnętrznego zawarto m.in. potwierdzenie przez instruktora posiadania przez osobę szkoloną odpowiedniej wiedzy i umiejętności o treści: „Potwierdzam, na podstawie zdanego egzaminu wewnętrznego, posiadanie przez osobę szkoloną wiedzy i umiejętności ujętych w charakterystyce absolwenta kursu oraz uważam ją za przygotowaną do przystąpienia do egzaminu państwowego.”

Powyższe rozporządzenie zostało uchylone ustawą z dnia 26 czerwca 2014 r. o zmianie ustawy o kierujących pojazdami⁴⁵ z dniem 25 lutego 2016 r. Natomiast ww. potwierdzenie instruktora nie znalazło się w „Karcie przeprowadzonych zajęć” stanowiącej załącznik nr 3 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa

⁴⁴ Dz. U. z 2012 r. poz. 1019.

⁴⁵ Dz. U. z 2014 r. poz. 970.

z dnia 4 marca 2016 r. w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców⁴⁶.

Według wyjaśnień Dyrektora DTD poprzednie rozwiązanie nie miało umocowania w przepisach ustawowych i miało charakter uznaniowy. Zastąpiono je egzaminem wewnętrznym, którego zakres został dokładnie określony i ujednoczony.

(akta kontroli str. 585-593, 708-712, 1439-1440)

W Ministerstwie nie prowadzono analiz zagrożeń wynikających z prowadzenia pojazdów o dużej ładowności (do 3,5 t) przez kierowców o krótkim stażu posiadania prawa jazdy kategorii B.

Dyrektor DTD stwierdził, że DTD nie posiadał informacji o powyższych zagrożeniach oraz wyjaśnił, że zgodnie z art. 6 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, prawo jazdy stwierdza posiadanie uprawnienia do kierowania kategorii B m.in. pojazdem samochodowym o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem autobusu i motocykla. W uprawnieniu tym nie istnieje żaden podział na pojazdy o dużej lub małej ładowności.

(akta kontroli str. 518-525, 585-593, 1474)

Na podstawie art. 64 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami Minister decyzją nr 31 z 28 lipca 2017 r. oraz decyzją nr 13 z dnia 25 maja 2018 r. powołał Komisję Weryfikacyjną do sprawdzenia kwalifikacji kandydatów na egzaminatorów i egzaminatorów osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym oraz osób ubiegających się o uprawnienie do kierowania tramwajem. Obydwa składy Komisji Weryfikacyjnej spełniały wymogi określone w art. 64 ust. 2 i 6 ustawy o kierujących.

Na podstawie art. 57a ustawy o kierujących pojazdami, decyzją nr 27 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 grudnia 2014 r. została powołana Komisja do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych. Decyzją nr 5 Ministra Infrastruktury z dnia 18 stycznia 2019 r. został powołany nowy skład Komisji⁴⁷.

Obydwa składy KWRPE odpowiadały wymogom § 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 21 listopada 2014 r. w sprawie komisji do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych⁴⁸.

Na podstawie art. 119 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami Minister Infrastruktury i Budownictwa decyzją nr 12 z dnia 25 kwietnia 2017 r. powołał Komisję Egzaminacyjną dla kandydatów na instruktorów techniki jazdy oraz instruktorów techniki jazdy.

(akta kontroli str. 656-684, 1444-1445, 1460-1463, 1539-1544, 1566-1602, 1606-1610)

Według stanu na 30 września 2021 r. baza pytań egzaminacyjnych stosowanych na następujących egzaminach⁴⁹ zawierała:

- a) na prawo jazdy 3.531 pytań,
- b) dla kandydatów na instruktorów nauki jazdy 2.077 pytań,

⁴⁶ Dz. U. z 2018 r. poz. 1885 ze zm.

⁴⁷ Skład KWRPE był zmieniany decyzjami: nr 6 Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2017 r., nr 16 Ministra Infrastruktury z dnia 29 maja 2018 r. oraz decyzjami: nr 28 Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2019 r. i nr 9 Ministra Infrastruktury z dnia 15 czerwca 2021 r.

⁴⁸ Dz. U. 2014 r. poz. 1629 – dalej: rozporządzenie w sprawie KWRPE.

⁴⁹ W badanym okresie funkcjonowały cztery bazy pytań egzaminacyjnych: baza pytań stosowanych na egzaminach państwowych na prawo jazdy (baza udostępniona na stronie Ministerstwa: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/prawo-jazdy>) oraz bazy pytań stosowane na egzaminach dla kandydatów na: instruktorów, egzaminatorów oraz instruktorów techniki jazdy, które zgodnie z art. 39 ust. 7, art. 64 ust. 7a pkt 1 oraz art. 119 ust. 5a ustawy o kierujących pojazdami nie stanowią informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r., poz. 2176 ze zm.).

- c) dla kandydatów na egzaminatorów 1.086 pytań,
- d) dla kandydatów na instruktorów techniki jazdy 799 pytań.

KWRPE w okresie objętym kontrolą dokonała weryfikacji 2.886 pytań, m.in. w wyniku której z bazy pytań usunięte zostały 373 pytania, a poprawiono 168. Ponadto w wyniku prac komisji do bazy dodano 1.145 pytań. W zakresie bazy pytań stosowanych na egzaminie państwowym (egzamin dla kandydatów na kierowców) KWRPE dokonała w badanym okresie weryfikacji 1.479 pytań, w wyniku której usunięto 180 pytań. Ponadto do bazy dodano 791 pytań. Zgodnie z danymi zawartymi w rocznych sprawozdaniach z działalności KWRPE:

- a) w 2018 r. Komisja dokonała:
 - weryfikacji dziewięciu pytań egzaminacyjnych (sześciu stosowanych na egzaminie dla kandydatów na egzaminatorów⁵⁰ oraz trzech pytań stosowanych podczas egzaminu dla kandydatów na instruktorów techniki jazdy⁵¹);
 - anulowania w bazie pytań egzaminacyjnych na prawo jazdy 21 pytań w związku ze zmianami jakie zaszły z dniem 1 października 2018 r. w zakresie posiadania obowiązkowych dokumentów do kontroli drogowej - zniesienia obowiązku posiadania dowodu rejestracyjnego oraz potwierdzenia ubezpieczenia OC;
 - zmiany jednego pytania w zakresie nieprawidłowego przetłumaczenia odpowiedzi;
 - zestawienia elektronicznego pytań stosowanych na egzaminie na prawo jazdy;
 - zestawienia elektronicznego pytań stosowanych na egzaminie dla kandydatów na egzaminatora;
- b) w 2019 r. Komisja dokonała:
 - weryfikacji 830 pytań z bazy pytań stosowanych na egzaminie dla kandydatów na egzaminatorów; weryfikacji 42 pytań stosowanych na egzaminie dla kandydatów na instruktorów techniki jazdy; weryfikacji 155 pytań stosowanych na egzaminie państwowym na prawo jazdy; weryfikacji 435 propozycji pytań stosowanych na egzaminach państwowych nadesłanych przez podmioty zewnętrzne;
 - usunięcia 140 pytań egzaminacyjnych;
 - poprawy 167 pytań;
 - dodania do bazy danych 282 pytań zweryfikowanych pozytywnie, nadesłanych przez podmioty zewnętrzne;
- c) w 2020 r. Komisja dokonała:
 - przygotowania: nowych 468 pytań stosowanych na egzaminie państwowym, 200 nowych pytań stosowanych na egzaminie dla kandydatów na egzaminatorów, 154 pytań stosowanych na egzaminach dla kandydatów na instruktorów techniki jazdy. Ponadto 41 pytań nadesłanych przez podmioty zewnętrzne dodano do bazy stosowanej na egzaminie państwowym;
 - przetłumaczenia na język migowy 387 pytań oraz tłumaczenia 177 pytań na j. angielski i j. niemiecki;
 - weryfikacji 168 propozycji pytań nadesłanych przez podmioty zewnętrzne; oraz weryfikacji 26 pytań na zlecenie Ministra (w tym 15

⁵⁰ Egzamin dla kandydatów na egzaminatorów i egzaminatorów osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym oraz osób ubiegających się o uprawnienie do kierowania tramwajem.

⁵¹ Egzamin dla kandydatów na instruktorów techniki jazdy oraz instruktorów techniki jazdy.

stosowanych na egzaminie państwowym), w wyniku której z baz danych usunięto 15 pytań (w tym siedmiu stosowanych na egzaminie państwowym);

- d) w 2021 r. dokonała weryfikacji 1222 pytań, (w tym 707 stosowanych na egzaminie państwowym), w wyniku której usunięto z bazy 197 pytań (w tym 132 stosowane na egzaminie państwowym).

Z 373 usuniętych pytań powodem usunięcia:

- 358 pytań były zmiany legislacyjne,
- 15 pytań było nieprawidłowe sformułowanie pytania, polegające m.in. na załączeniu do pytania niejednoznacznego lub mylącego zdjęcia lub ilustracji, możliwości uznania innych odpowiedzi za prawidłowe.

Ze 168 poprawionych pytań powodem korekty były:

- zmiany legislacyjne w przypadku 167 pytań,
- błąd w tłumaczeniu na język angielski w przypadku jednego pytania.

(akta kontroli str. 585-593, 959-962, 973-1392, 1399-1402, 1444-1460, 1603-1605)

W sprawozdaniu z działalności KWRPE za rok 2019 zawarto m.in. informację, iż Komisja przeprowadziła weryfikację *439 pytań przekazanych w roku 2017 i 2018 przez podmioty zewnętrzne (...), które wciąż były nie zweryfikowane mimo upływu 3 miesięcy od dnia ich dostarczenia.*

Ponadto kontrola wykazała, że w 2020 r. 26 ze 168 propozycji pytań nadesłanych przez podmioty zewnętrzne zostało zweryfikowanych ponad 5 miesięcy od daty wpływu⁵², a w 2021 r. z 707 propozycji pytań 180 zostało zweryfikowanych ponad 3 miesiące od daty wpływu, 375 ponad 4 miesiące od daty wpływu⁵³, a 152 ponad 7 miesięcy od daty wpływu do KWRPE⁵⁴.

Dyrektor DTD wyjaśnił, że propozycje pytań egzaminacyjnych nadsyłane przez podmioty zewnętrzne, były kierowane bezpośrednio do przewodniczącego KWRPE, a ich wpływ nie był rejestrowany przez DTD.

Zgodnie z § 5 rozporządzenia w sprawie KWRPE, Komisja weryfikuje scenariusze, wizualizacje i opisy wchodzące w skład pytań egzaminacyjnych w terminie trzech miesięcy od dnia ich otrzymania przez ministra właściwego do spraw transportu. Natomiast nie była uregulowana kwestia terminu weryfikacji przez Komisję propozycji pytań przesyłanych przez podmioty zewnętrzne bezpośrednio do KWRPE na podstawie obowiązującego do 4 grudnia 2021 r. art. 57a ust. 6 ustawy o kierujących pojazdami.⁵⁵

(akta kontroli str. 959-962)

W okresie objętym kontrolą do Ministerstwa wpłynęła korespondencja w zakresie pytań egzaminacyjnych od 24 podmiotów, z których w 18 przypadkach były to odwołania od wyników części teoretycznych egzaminów na instruktorów techniki jazdy lub egzaminów na egzaminatorów. Pozostałe sześć spraw stanowiły wnioski o weryfikację pytań egzaminacyjnych lub usunięcie błędnych pytań z bazy oraz zgłoszenia uwag co do nieprawidłowego ujęcia lub określenia pytania w bazie. W efekcie 19 z powyższych spraw KWRPE dokonała weryfikacji pytań.

⁵² Weryfikacja 26 propozycji pytań, które wpłynęły do KWRPE 13 marca 2020 r. została zlecona 17 sierpnia 2020 r. oraz zakończona 30 sierpnia 2020 r.

⁵³ Weryfikacja 180 propozycji pytań, które wpłynęły do Komisji 14 maja 2021 r. oraz 375 propozycji pytań, które wpłynęły do KWRPE 16 kwietnia 2021 r., została zlecona 12 lipca 2021 r., a zakończona 5 września 2021 r.

⁵⁴ Weryfikacja 152 propozycji pytań, które wpłynęły do KWRPE 16 kwietnia 2021 r. została zlecona 22 listopada 2021 r., a zakończona 2 grudnia 2021 r.

⁵⁵ Przepis uchylony na podstawie art. 4 pkt 17 ustawy z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2021 r. poz. 1997).

W jednym przypadku Dyrektor DTD odmówił⁵⁶ realizacji wniosku⁵⁷ o weryfikację pytania wykorzystanego na egzaminie dla kandydatów na egzaminatorów⁵⁸ uzasadniając, iż formalne zlecenie weryfikacji pytania wykorzystanego na egzaminie weryfikacyjnym następuje w trybie odwoławczym od wyniku weryfikacyjnego ze wskazaniem konkretnego pytania, co do którego odwołujący się ma zastrzeżenia.

Według wyjaśnień Dyrektora DTD „Zastrzeżenia zgłaszane przez kandydatów na egzaminatorów i egzaminatorów do pytań stosowanych podczas egzaminu weryfikacyjnego są rozpatrywane (przekazywane do weryfikacji) w przypadku, kiedy stanowią skargę. Jeśli takie zastrzeżenia nie są skargą (istnieją wątpliwości co do tego, do jakiego pytania są wątpliwości), nie ma konieczności przekazania ich do weryfikacji. Działania DTD wynikają z faktu, że przekazanie każdego pytania do weryfikacji przez Komisję ds. pytań mogłoby zachęcić do zwielokrotnienia wniosków zwykłych ludzi o różnicowanej wiedzy i umiejętnościach o weryfikację pytań ze względu na subiektywne ich wątpliwości bez wskazywania, o które pytanie chodzi czy powodów weryfikacji. To zaś może doprowadzić do sytuacji, kiedy ze względu na „ogólne wątpliwości” do pytań może zostać złożony wniosek (wnioski) np. o weryfikację wszystkich pytań stosowanych na egzaminie weryfikacyjnym w zakresie prawa jazdy kat. C. Zlecenie realizacji takiego wniosku (wniosków), tj. przekazanie do weryfikacji pytań, byłoby nielogiczne i nieracjonalne. Przyjmuje się bowiem, że zatwierdzone pytania są poprawne i aktualne.

Odnosząc się do wniosku (...) uprzejmie informuję, że w korespondencji prowadzonej przez Przewodniczącego Komisji z zainteresowaną nie wskazała ona numeru pytania co do którego ma wątpliwości czy uwagi, a bez jego wskazania nie było możliwe jednoznaczne odszukanie tego pytania. Z tego powodu nie podjęto dalszych działań.”

W przypadku pozostałych pięciu wniosków dotyczących pytań egzaminacyjnych oraz odwołań od wyników egzaminów pracownicy Ministerstwa dokonali analizy potrzeby weryfikacji pytań lub ich prawidłowego ujęcia w bazie pytań⁵⁹.

(akta kontroli str. 5-6, 9-23, 686-701, 713-953, 1393-1398, 1476-1502, 1539-1565, 1603-1605)

⁵⁶ Pismem z 29 maja 2019 r., znak sprawy: DTD-5.4411.126.2019.

⁵⁷ Wniosek złożony przez panią M.P. mailowo w dniu 19 i 23 maja 2021 r. do Komisji Weryfikacyjnej do sprawdzenia kwalifikacji kandydatów na egzaminatorów i egzaminatorów osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym oraz osób ubiegających się o uprawnienie do kierowania tramwajem. Komisja przekazała powyższy wniosek do DTD mailem z dnia 24 maja 2019 r. We wniosku pani M.P. wskazała na możliwość braku aktualności pytania w stosunku do obowiązujących przepisów.

⁵⁸ Egzamin, o którym mowa w art. 58 ust. 1 pkt 7 ustawy o kierujących pojazdami.

⁵⁹ W związku z wnioskiem pana A.D. z 19.02.2019 r. Minister zlecił KWRPE weryfikację pytania stosowanego na egzaminie państwowym. We wniosku nie wskazano numeru pytania.

W związku z pismem Marszałka Województwa Mazowieckiego z 3 grudnia 2019 r. Minister zlecił KWRPE weryfikację 13 pytań stosowanych na egzaminie państwowym.

W związku z wnioskiem pana R.B. z dnia 26 stycznia 2020 r. pracownicy MI skorygowali bazę pytań udostępnioną na stronie internetowej MI, przypisując pytania stosowane na egzaminie państwowym nr 4600 i 7642 do bloku pytań podstawowych.

W związku z pismem pana P.H. z 7 lipca 2020 r. Minister zlecił KWRPE weryfikację dwóch pytań stosowanych na egzaminie państwowym.

W związku z pismem Sekretarza Województwa Mazowieckiego z 21 lipca 2021 r., Przewodniczący KWRPE stwierdził błędne przypisanie pytania nr 11024, stosowanego na egzaminie państwowym, do niewłaściwej kategorii prawa jazdy, a Dyrektor DTD udzielił odpowiedzi informując o usunięciu ww. pytania z bazy pytań.

Wynagrodzenia członków KWRPE, naliczone na podstawie § 19 rozporządzenia w sprawie KWRPE wyniosły w:

- w 2018 r. 530 zł⁶⁰;
- w 2019 r. 113.752 zł, w tym wynagrodzenie Przewodniczącego 14.580 zł oraz Sekretarza 5.832 zł;
- w 2020 r. 159.902 zł, w tym wynagrodzenie Przewodniczącego 12.080 zł oraz Sekretarza 4.832 zł;
- w 2021 r. 176.132 zł, w tym wynagrodzenie Przewodniczącego 21.280 zł oraz Sekretarza 8.512 zł.

(akta kontroli str. 1525-1537)

Minister nie weryfikował sposobu powoływania oraz pracy komisji egzaminacyjnych⁶¹ powoływanych przez wojewodów na podstawie art. 39 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami, gdyż jak wyjaśnił Dyrektor DTD, zagadnienia z tym związane regulują dokładnie przepisy art. 39 ww. ustawy, a ponadto do Ministerstwa nie wpływały żadne zastrzeżenia co do pracy i organizacji ww. komisji, zatem kontrola w tym zakresie ze strony resortu nie była w ocenie Dyrektora DTD potrzebna.

(akta kontroli str. 518-525)

W badanym okresie pracę KWRPE regulowało m.in. rozporządzenie w sprawie KWRPE oraz zarządzenie nr 48 Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 października 2016 r. w sprawie Regulaminu działania komisji do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych⁶².

Zgodnie z art. 57a ust. 2 pkt 1 i 2 ustawy o kierujących pojazdami przewodniczący i sekretarz, czyli osoby kierujące pracami Komisji, są przedstawicielami Ministra. Natomiast według § 3 ust. 1 ww. zarządzenia nr 48 Ministra Infrastruktury i Budownictwa, osoby wchodzące w skład Komisji, będące pracownikami urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu, wykonują obowiązki poza swoimi godzinami pracy.

W § 5⁶³ i 15⁶⁴ rozporządzenia w sprawie KWRPE określono terminy pracy Komisji w odniesieniu do etapu przygotowania pytań oraz ich weryfikacji.

⁶⁰ Wynagrodzenia pobrali tylko członkowie KWRPE.

⁶¹ Komisje powoływane przez wojewodów w celu przeprowadzenia egzaminów dla kandydatów na instruktorów i instruktorów, o których mowa w art. 33 ust. 1 pkt 7 ustawy o kierujących pojazdami.

⁶² Dz. Urz. MliB z 2016 r. poz. 75 ze zm.

⁶³ § 5. Komisja weryfikuje scenariusze, wizualizacje i opisy wchodzące w skład pytań egzaminacyjnych w terminie trzech miesięcy od dnia ich otrzymania przez ministra właściwego do spraw transportu.

⁶⁴ § 15. W przypadkach, o których mowa w § 11, § 12, §13 ust. 2 i § 14 ust. 2, przewodniczący komisji wyznacza członkom zespołu weryfikującego termin wykonania zadania, który nie może być dłuższy niż dwa miesiące.

§ 11 ust. 1. Stosownie do zaistniałych potrzeb przewodniczący komisji, za pośrednictwem sekretarza komisji, zleca członkom zespołu weryfikującego przygotowanie nowych pytań egzaminacyjnych. Ust. 2. Przewodniczący komisji zleca weryfikację przygotowanych pytań egzaminacyjnych pozostałym członkom zespołu weryfikującego.

§ 12. W przypadku wystąpienia wątpliwości co do poprawności treści pytania egzaminacyjnego zatwierdzonego przez ministra właściwego do spraw transportu przewodniczący komisji, za pośrednictwem sekretarza komisji, zleca powtórny weryfikację tego pytania zespołowi weryfikującemu w innym składzie osobowym.

§13 ust. 2 Na podstawie listy, o której mowa w ust. 1 (lista pytań egzaminacyjnych przygotowana w związku ze zmianą przepisów), przewodniczący komisji, za pośrednictwem sekretarza komisji, zleca członkom zespołu weryfikującego weryfikację pytań egzaminacyjnych zatwierdzonych przez ministra właściwego do spraw transportu.

§ 14 ust. 2. Na podstawie wykazu, o którym mowa w ust. 1 (wykaz działów tematycznych, z których wycofano pytania, ze wskazaniem przepisów na podstawie których zostały one przygotowane), przewodniczący komisji zleca członkom zespołu weryfikującego przygotowanie nowych pytań egzaminacyjnych w ramach działów tematycznych, z których wycofano pytania.

Natomiast w ww. rozporządzeniu nie wskazano terminu na realizację kolejnego etapu prac Komisji, obejmującego podjęcie przez przewodniczącego decyzji o zarekomendowaniu scenariuszy, wizualizacji i opisów wchodzących w skład pytań egzaminacyjnych oraz przekazanie ich do zatwierdzenia Ministrowi.

(akta kontroli str. 9-23, 585-593, 984-989, 996-1014, 1032-1383, 1393-1412)

Na podstawie art. 57c ustawy o kierujących pojazdami WORD-y za pośrednictwem Ministerstwa Infrastruktury przekazały do budżetu państwa łącznie 1.553,6 tys. zł, stanowiące 1,5% opłat za część teoretyczną egzaminów państwowych na prawo jazdy przeprowadzonych w okresie objętym kontrolą.

(akta kontroli str. 482-492, 585-593, 1503-1512)

W latach 2018-2021 do Ministra Infrastruktury wpłynęło osiem interpelacji poselskich.

W sprawie zmian w funkcjonowaniu WORD Minister Infrastruktury w odpowiedzi udzielonej w marcu 2019 r. stwierdził m.in., że proponowane w projekcie ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz niektórych innych ustaw rozwiązania dotyczące egzaminu państwowego na prawo jazdy mają na celu zagwarantowanie obiektywnego przebiegu i dokonywanej przez egzaminatora oceny umiejętności kandydata na kierowcę. Przeniesienie zatrudnienia egzaminatorów do wojewody uniezależni ich finansowo od dotychczasowego pracodawcy, jakim był WORD. Przywrócenie kontroli organów Państwa nad procesem egzaminowania zagwarantuje jednolitość w procesie egzaminowania w skali całego kraju. Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego odnosząc się do aktualnej sytuacji w styczniu 2022 r. wyjaśnił m.in., że zrezygnowano z planowanego przeniesienia całej organizacji egzaminów państwowych na prawo jazdy do wojewodów z powodu wątpliwości związanych z przyszłym finansowaniem WORD.

W odpowiedzi z marca 2019 r. na interpelację wskazującą na możliwy paraliż systemu szkolenia i egzaminowania kierowców i kandydatów na kierowców Minister poinformował o pracach nad zmianą przepisów rozporządzenia w sprawie egzaminowania. Zastępca Dyrektora DTD wyjaśnił m.in., że w związku ze zgłaszanymi problemami z wykorzystaniem do przeprowadzania państwowych egzaminów pojazdów wyposażonych w urządzenia i systemy elektronicznego i automatycznego wspomaganie jazdy, przepisy w tym zakresie zostały poprawione⁶⁵. Rozporządzenie to w zasadniczy sposób przeorganizowało pracę WORD wprowadzając rozwiązania prawne wymuszające wskazanie dokładnej godziny egzaminu, maksymalnej liczby egzaminów, jakie może przeprowadzić egzaminator w ciągu dnia oraz jak długo on może pracować. Dodatkowo Zastępca Dyrektora DTD wyjaśnił m.in., że uwagi i wnioski poszczególnych organizacji społecznych zostały uwzględnione w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 2 sierpnia 2021 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie egzaminowania⁶⁶.

W zakresie egzaminów państwowych na prawo jazdy kategorii B dla osób niesłyszących Minister w marcu 2021 r. informował, że już od 2016 r. testy egzaminacyjne na prawo jazdy kat. B są przetłumaczone na Polski Język Migowy. Tłumacz Migowy może być obecny w trakcie części praktycznej egzaminu państwowego oraz do momentu rozpoczęcia egzaminu podczas części teoretycznej egzaminu.

Minister Infrastruktury w odpowiedzi udzielonej w kwietniu 2021 r. na zdarzenia mające miejsce w WORD w Toruniu dotyczące nierównego traktowania osób

⁶⁵ § 32 ust. 2 rozporządzenia w sprawie egzaminowania.

⁶⁶ Dz. U. z 2021 r. poz. 1426.

egzaminowanych⁶⁷ stwierdził m.in., że daleko posunięta swoboda egzaminatorów oraz brak bezpośredniego nadzoru nad wykonywanymi przez te osoby zadaniami, a także bezpośredni związek z podmiotami szkolącymi był przyczyną dużej korupcji. Minister Infrastruktury odnosząc się do trudnej sytuacji finansowej WORD-ów w czerwcu 2021 r. poinformował, że dla zapewnienia ciągłości systemu wydawania uprawnień do kierowania pojazdami doprowadził do stanu pozwalającego zarówno wojewódzkim ośrodkom ruchu drogowego, jaki i ośrodkom szkolenia kierowców na prowadzenie wszelkich szkoleń bez ograniczenia liczby osób biorących w nich udział. Takie rozwiązanie pozwoliło na uniknięcie większych strat w ww. podmiotach.

W odpowiedzi na kolejną interpelację w sprawie zmian w egzaminach na prawo jazdy Minister w sierpniu 2018 r. informował, że planowane są zmiany w przeprowadzeniu egzaminów i będą one dotyczyć reorganizacji administracyjnej, polegającej na przeniesieniu miejsca zatrudnienia egzaminatorów oraz nadzoru nad egzaminami na prawo jazdy do wojewodów. Obecnie za organizację przeprowadzanych egzaminów państwowych odpowiedzialni są marszałkowie województw. Ponadto przepisy ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, wprowadzają pewne zmiany dotyczące tzw. „okresu próbnego”, które po uruchomieniu i wdrożeniu przez Ministerstwo Cyfryzacji Centralnej Ewidencji Kierowców, mogą przyczynić się do spadku liczby negatywnych zdarzeń drogowych. (akta kontroli str. 24-25, 415-416 i 454-481)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Dyrektor DTD nierzetelnie realizował, wynikający z § 30 ust. 3 pkt 7 regulaminu organizacyjnego MI⁶⁸, obowiązek nadzoru nad KWRPE w zakresie:
A. Terminowości wykonywania zadań nałożonych na Komisję.
Z 19 spraw dotyczących wniosków i odwołań od wyników części teoretycznych egzaminów na egzaminatorów oraz na instruktorów techniki jazdy, w których KWRPE dokonywała weryfikacji pytań egzaminacyjnych, w 13 sprawach weryfikacji dokonano z opóźnieniem w stosunku do terminu określonego przez Ministra, wynoszącym od 1 do 608 dni⁶⁹.
Przewodniczący KWRPE tłumaczył opóźnienia m.in. realizacją przez Komisję zadań dotyczących przygotowania i weryfikacji nowych pytań związanych z nowelizacją przepisów, dostępnością członków Komisji, z których powoływane były zespoły weryfikujące z uwzględnieniem ich specjalizacji, koniecznością realizacji zadań przez członków Komisji, będących

⁶⁷ W interpelacji z marca 2021 r. odwołano się m.in. do opisu sprawy przedstawionej przez dziennik „Nowości” <https://nowosci.com.pl/afera-w-word-torun-prokuratura-wszczela-sledztwo-czarne-chmury-nad-dyrektorem/ar/c4-15439299>.

⁶⁸ Zgodnie z § 30 ust. 3 pkt 7 regulaminu organizacyjnego Ministerstwa Infrastruktury ustalonego zarządzeniem nr 9 Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2018 r. w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego Ministerstwa Infrastruktury (Dz. Urz. MI z 2018 r. poz. 28) oraz zgodnie z § 33 ust. 3 pkt 7 regulaminu organizacyjnego Ministerstwa Infrastruktury ustalonego zarządzeniem nr 1 Ministra Infrastruktury z dnia 8 stycznia 2021 r. w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego Ministerstwa Infrastruktury (Dz. Urz. MI z 2021 r. poz. 1) DTD prowadził sprawę nadzoru Ministra nad komisją do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych.

⁶⁹ Dwa przypadki weryfikacji dotyczyły odwołań złożonych w 2017 r. – z powodu braku weryfikacji których w 2018 r. wnioskodawcy złożyli skargi – w obu tych sprawach weryfikacja pytań trwała 608 dni. W pozostałych 11 przypadkach weryfikacji opóźnienie w stosunku wyznaczonego przez Ministra terminu wynosiło od 1 do 27 dni, średnio 8 dni.

pracownikami MI, po godzinach pracy, oraz problemami z logowaniem do systemu *WORD Pytania*⁷⁰.

Dyrektor DTD poinformował, iż w przypadkach dotyczących odwołań złożonych w 2017 r. monitorował o weryfikację pytań⁷¹, a w efekcie dokonane zostały dwukrotne zmiany personalne w funkcji przewodniczącego KWRPE.

(akta kontroli str. 4, 585-593, 959-962, 967, 984-989, 1444-1460, 1539-1544, 1603-1605)

B. Zapewnienia, aby zatwierdzone przez Ministra, zgodnie z art. 57a ust. 4 ustawy o kierujących pojazdami, pytania stosowane na egzaminach państwowych zawierały prawidłowe wskazania poprawnych odpowiedzi.

a) Komisja dopuściła do stosowania pytań egzaminacyjnych nieprawidłowo sformułowanych oraz niezgodnych z obowiązującym stanem prawnym. Dopiero na skutek wniosków o weryfikację pytań egzaminacyjnych, a także odwołań od wyników części teoretycznych egzaminów dla kandydatów na egzaminatorów oraz kandydatów na instruktorów techniki jazdy, KWRPE anulowała w okresie objętym kontrolą 29 pytań, w tym 15 z powodu ich nieprawidłowego sformułowania, 13 z powodu niezgodności z przepisami prawa i jedno z powodu błędnego przypisania do pytań na inną kategorię prawa jazdy. Powyższe anulowane pytania zaważyły na wyniku 13 z 18 egzaminów, odnośnie których zostały złożone odwołania.

(akta kontroli str. 713-953, 1476-1502)

b) Do bazy pytań egzaminacyjnych stosowanych na egzaminie państwowym 24 stycznia 2022 r. dodano 41 pytań, z których w ośmiu przypadkach wskazano błędne odpowiedzi jako prawidłowe. Odpowiedzialnym za tę sytuację był członek Komisji przeprowadzający jako ostatni weryfikację propozycji pytań, który dokonał w powyższych pytaniach zmiany wskazania poprawnej odpowiedzi. Zmiana ta nie została zauważona przez Przewodniczącego KWRPE, który przedstawił Ministrowi powyższe 41 pytań do zatwierdzenia. Sygnały o przedmiotowej nieprawidłowości wpłynęły do Ministerstwa już w dniu dodania pytań do bazy i w tym samym dniu dokonano sprawdzenia dodanych pytań i usunięcia z bazy pytań z błędnymi odpowiedziami wskazanymi jako poprawne. Wadliwe odpowiedzi zaważyły na wyniku egzaminu 16 osób. W wyniku kontroli przeprowadzonej przez Ministra w KWRPE został odwołany przewodniczący oraz członek Komisji odpowiedzialny za powyższe zmiany.

Według wyjaśnień złożonych przez członka Komisji odpowiedzialnego za zmianę odpowiedzi w powyższych ośmiu pytaniach, ww. zmiana nastąpiła przez pomyłkę⁷².

(akta kontroli str. 959-962, 967, 984-989, 1539-1544, 1603-1605)

W sprawie nadzoru nad KWRPE Sekretarz Stanu w MI pan Rafał Weber wyjaśnił, że *Do czasu zmiany przepisów ustawy o kierujących pojazdami (do dnia 5 grudnia 2021 r.), zgodnie z przepisem art. 57a ust. 11*

⁷⁰ Sporadyczne awarie, konieczność wieloetapowego logowania, brak możliwości odblokowania hasła w trakcie weekendu (*Word Pytania* – system informatyczny obejmujący pytania stosowane na egzaminie na prawo jazdy).

⁷¹ Pisma do Przewodniczącego KWRPE z 9 stycznia 2018 r. (znak: DTD-V-4411-WORD-2/TP/2018), 5 kwietnia 2018 r. (znak: DTD-V-4411-WORD-7/TP/2018), 30 kwietnia 2019 r. (znak: DTD-5.4412.1.2019), 1 lutego (znak: DTD-5.4412.1.2019).

⁷² Wyjaśnienia złożone w ramach kontroli przeprowadzonej przez Ministra w KWRPE.

ww. ustawy, Minister Infrastruktury był zobowiązany wyłącznie do zapewnienia środków na działalność i obsługę pracy Komisji. Dopiero nowe brzmienie przepisu art. 57a ust. 1a tej ustawy przekształciło i rozszerzyło tę właściwość poprzez wskazanie, że nadzór nad komisją sprawuje minister właściwy do spraw transportu.

W Ministerstwie Infrastruktury sprawy nadzoru nad komisją do spraw weryfikacji rekomendacji pytań egzaminacyjnych prowadzi Departament Transportu Drogowego. Rozpatrując zakres sprawowanego przez Departament (...) nadzoru, należy mieć na względzie, że każde pytanie egzaminacyjne weryfikowane jest przez 7 osobowy zespół składający się z ww. specjalistów (instruktorzy, egzaminatorzy, poloniści, metodycy, psychologowie). Każda z tych osób z osobna ocenia przekazane pytanie. Na podstawie 7 merytorycznych ocen przewodniczący komisji zatwierdza lub odrzuca weryfikowane pytanie. Nie była zatem dokonywana przez kierownictwo czy pracowników Departamentu Transportu Drogowego kolejna weryfikacja polegająca na merytorycznym recenzowaniu pytań (...).

Niemniej jednak zakres nadzoru DTD nad pracą przedmiotowej Komisji sprowadzał się do kontroli proceduralnej i finansowej oraz rekrutacji członków Komisji, bądź też wnoszenia o ich odwołanie. W przyszłości należy poddawać sprawdzeniu i okresowej lub doraźnej kontroli czynności wykonywane przez Komisję, przestrzeganie przepisów prawa powszechnie obowiązującego i wewnętrznych procedur postępowania, komunikacji z PWPW czy właściwość rozliczeń finansowych.

Dotychczas nie występowały sygnały wskazujące na nieprawidłowości pracy Komisji, dlatego też nie ma dokumentów potwierdzających inne proceduralne czynności podejmowane w ramach nadzoru nad Komisją.

Jednocześnie należy wskazać, że w ramach nadzoru proceduralnego Departament Transportu Drogowego na bieżąco monitorował i akceptował prace Komisji. Przewodniczący Komisji za każdym razem w przypadku podejmowania weryfikacji występował o formalne zlecenie weryfikacji pytań do Ministra Infrastruktury. Działo się to każdorazowo za pośrednictwem i po akceptacji Dyrektora Departamentu (...). Podobnie w przypadkach uzyskiwania informacji o wątpliwościach co do pytań egzaminacyjnych Dyrektor Departamentu (...) przygotowywał na podpis Ministra Infrastruktury formalne zlecenie weryfikacji pytań. Każde ze zleceń zawierało wskazanie przedmiotu zlecenia oraz termin jego realizacji. Po dokonaniu weryfikacji pytań na zlecenie Ministra Infrastruktury rozliczenie finansowe weryfikacji zawierające dokładne wyliczenie liczby zweryfikowanych lub przygotowywanych pytań także było, po analizie właściwego wykonania zlecenia, akceptowane przez Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego. Podobna procedura obejmowała przekazywanie bazy pytań do zatwierdzenia Ministrowi Infrastruktury.

NIK nie podziela stanowiska wyrażonego przez Sekretarza Stanu w MI w zakresie ograniczeń w nadzorze nad KWRPE, ponieważ minister właściwy do spraw transportu również przed nowelizacją ustawy o kierujących pojazdami z dnia 5 grudnia 2021 r. posiadał narzędzia nadzoru w zakresie:

- powołania członków KWRPE, spośród których dodatkowo Przewodniczący i Sekretarz byli przedstawicielami i pracownikami Ministerstwa⁷³,

⁷³ Zgodnie z art. 57a ust. 2 ustawy o kierujących pojazdami.

- określania regulaminu działania KWRPE⁷⁴, w tym obowiązujących ją terminów,
- posiadał wyłączne prawo do zatwierdzania pytań egzaminacyjnych, zaś KWRPE przysługiwało jedynie prawo do ich rekomendowania Ministrowi⁷⁵,
- z uwagi na finansowanie wynagrodzeń członków KWRPE z tytułu dokonywanych weryfikacji i opracowania pytań egzaminacyjnych posiadał narzędzia każdorazowego rozliczenia zleconych zadań⁷⁶ realizowanego przez Dyrektora DTD w drodze merytorycznej akceptacji rozliczenia wynagrodzeń.

Ponadto na podstawie zapisów regulaminów organizacyjnych nadzór nad KWRPE od dnia 3 sierpnia 2018 r. sprawował DTD⁷⁷. Nieprzypisanie niektórych szczegółowych zadań w opisanym powyżej zakresie komórkom organizacyjnym MI nie oznacza, że Minister nie posiadał kompetencji nadzorczych w tym obszarze. W szczególności działaniem nierzetelnym było nieegzekwowanie przestrzegania terminów realizacji zadań przez KWRPE określonych przez Ministra w regulaminie i zleceniach zadań.

Powyższe wyjaśnienia Ministra o braku sygnałów wskazujących na nieprawidłowości w pracy Komisji nie są zgodne ze stanem faktycznym. W efekcie skarg składanych w 2018 r. na opieszałość w pracy KWRPE Minister dokonał w 2019 r. zmiany na stanowisku przewodniczącego Komisji.

Minister otrzymywał także sygnały o nieprawidłowej pracy Komisji w postaci wniosków o weryfikację pytań oraz odwołań od wyników części teoretycznych egzaminów dla kandydatów na instruktorów techniki jazdy oraz dla kandydatów na egzaminatorów, które w większości okazały się zasadne.

Niewłaściwie lub nieprecyzyjne sformułowane pytania nie powinny zostać zaakceptowane przez zespoły weryfikujące i Przewodniczącego Komisji w trakcie wstępnej weryfikacji. Także anulowanie pytań w związku z ich niezgodnością z przepisami prawa powinno nastąpić wcześniej, niż na etapie rozpatrywania odwołań od wyników egzaminów. Bazy pytań powinny obejmować jedynie pytania zgodne z aktualnym stanem prawnym.

(akta kontroli str. 1514-1524)

2. Dyrektor DTD nierzetelnie nadzorował proces weryfikacji uprawnień osób ubiegających się o członkostwo w Komisji Egzaminacyjnej dla kandydatów na instruktorów techniki jazdy oraz instruktorów techniki jazdy⁷⁸. Skutkiem

⁷⁴ Zgodnie z art. 57a ust. 5 ustawy o kierujących pojazdami.

⁷⁵ Zgodnie z art. 57a ust. 4 ustawy o kierujących pojazdami.

⁷⁶ Zgodnie z art. 57a ust. 10-11 ustawy o kierujących pojazdami.

⁷⁷ Zgodnie z § 36 ust. 4 pkt 3 regulaminu organizacyjnego wprowadzonego zarządzeniem nr 57 Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 14 grudnia 2016 r. w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa (Dz. Urz. MliB z 2016 r. poz. 91), Departament Transportu Drogowego zapewniał obsługę komisji do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych.

Zgodnie z § 30 ust. 3 pkt 7 regulaminu organizacyjnego Ministerstwa Infrastruktury ustalonego zarządzeniem nr 9 Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2018 r. w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego Ministerstwa Infrastruktury (Dz. Urz. MI z 2018 r. poz. 28) – wejście w życie z dniem 3 sierpnia 2018 r. oraz zgodnie z § 33 ust. 3 pkt 7 regulaminu organizacyjnego Ministerstwa Infrastruktury ustalonego zarządzeniem nr 1 Ministra Infrastruktury z dnia 8 stycznia 2021 r. w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego Ministerstwa Infrastruktury (Dz. Urz. MI z 2021 r. poz. 1) DTD prowadził sprawy nadzoru Ministra nad KWRPE.

⁷⁸ Zgodnie z § 30 ust. 3 pkt 6 regulaminu organizacyjnego Ministerstwa Infrastruktury ustalonego zarządzeniem nr 9 Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2018 r. w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego Ministerstwa Infrastruktury (Dz. Urz. MI z 2018 r. poz. 28) – wejście w życie

nieprawidłowości było powołanie przez Ministra członka komisji⁷⁹, który nie spełniał wymogów określonych w art. 119 ust. 2 pkt 2 ustawy o kierujących pojazdami, tj. nie posiadał uprawnień instruktora techniki jazdy w zakresie wszystkich kategorii prawa jazdy⁸⁰.

Dyrektor DTD wyjaśnił, że (...) *prawdopodobną przyczyną błędu przy ocenie dokumentów było różne podejście do sprawy uprawnień w obrębie różnych komisji. W przypadku uprawnień egzaminatorów osoba posiadająca uprawnienia do egzaminowania w zakresie prawa jazdy A, B, C i D oraz odpowiednio uprawnienia do kierowania pojazdami w zakresie prawa jazdy kategorii C+E (a więc także B+E i D+E) przez odpowiedni okres czasu jest automatycznie upoważniona do egzaminowania osób w zakresie prawa jazdy kategorii B+E, C+E i D+E. Taka zależność nie występuje w przypadku instruktorów techniki jazdy, ale osoby oceniające spełnianie warunków do komisji mogły przez analogię popełnić błąd. Dodatkowo należy wskazać, że przedstawiona rekomendacja także wskazywała na posiadanie wszystkich uprawnień instruktora techniki jazdy w tym zakresie.*

Ponadto Dyrektor DTD poinformował w wyjaśnieniach, że w trakcie kontroli trwały prace nad zmianą składu Komisji Egzaminacyjnej, w ramach których ze składu komisji zostanie usunięta osoba niespełniająca powyższych wymogów.

(akta kontroli str. 682-687, 702-707, 954-958, 1460-1463)

3. Dyrektor DTD nie weryfikował wpłat dokonywanych przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego wynoszących 1,5% opłaty za część teoretyczną egzaminów na prawo jazdy⁸¹ przeprowadzonych w okresie objętym kontrolą, do czego był zobowiązany na podstawie § 15 pkt 2 lit. d regulaminu wewnętrznego DTD⁸², zgodnie z którym Wydział Spraw Kierowców DTD prowadził sprawy z zakresu uprawnień do kierowania pojazdami, w tym dotyczące zasad i warunków egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, w tym funkcjonowania ośrodków egzaminowania. W efekcie Minister nie mógł prowadzić egzekucji potencjalnych należności z tego tytułu, do czego był uprawniony na podstawie art. 57c ust. 4 ustawy o kierujących pojazdami.

Z tytułu 1,5% opłaty za część teoretyczną egzaminu na prawo jazdy WORD-y wpłaciły na rachunek Ministerstwa za część teoretyczną egzaminów na prawo jazdy przeprowadzonych w okresie objętym kontrolą, tj. od stycznia 2018 r. do

z dniem 3 sierpnia 2018 r. oraz zgodnie z § 33 ust. 3 pkt 6 regulaminu organizacyjnego Ministerstwa Infrastruktury ustalonego zarządzeniem nr 1 Ministra Infrastruktury z dnia 8 stycznia 2021 r. w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego Ministerstwa Infrastruktury (Dz. Urz. MI z 2021 r. poz. 1) DTD prowadził sprawy nadzoru Ministra nad Komisją Egzaminacyjną dla kandydatów na instruktorów techniki jazdy oraz instruktorów techniki jazdy.

⁷⁹ Komisja funkcjonująca w okresie objętym kontrolą, powołana decyzją nr 12 Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 25 kwietnia 2017 r.

⁸⁰ Jeden z ośmiu członków komisji nie posiadał uprawnień instruktora techniki jazdy w zakresie kategorii prawa jazdy B+E i D+E.

Zgodnie z art. 119 ust. 2 pkt 2 ustawy o kierujących pojazdami do komisji powoływani są członkowie komisji – osoby posiadające uprawnienia instruktora techniki jazdy w zakresie wszystkich kategorii prawa jazdy i posiadające co najmniej 3-letnie doświadczenie zawodowe w zakresie prowadzenia doskonalenia techniki jazdy.

⁸¹ Wpłata dokonywana na podstawie art. 57c ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami.

⁸² Zgodnie § 15 pkt 2 lit. d regulaminu wewnętrznego DTD, zatwierdzonego 19 października 2018 r. przez Dyrektora Generalnego MI, do zadań Wydziału Spraw Kierowców DTD należało m.in. prowadzenie spraw w zakresie zasad i warunków egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, w tym funkcjonowania ośrodków egzaminowania. Zadanie to zostało uwzględnione również w § 15 pkt 2 lit. d regulaminu wewnętrznego DTD z 25 lipca 2019 r. oraz w § 15 pkt 2 lit. d regulaminu wewnętrznego DTD z 23 kwietnia 2020 r.

30 września 2021 r. łącznie kwotę 1.553.619,03 zł⁸³ stanowiącą dochód budżetu państwa.

Według danych otrzymanych przez Ministra z Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych S.A. (dalej: PWPW S.A.) o liczbie przeprowadzonych egzaminów w poszczególnych WORD-ach, za egzaminy przeprowadzone w ww. okresie ośrodki powinny dokonać wpłaty w łącznej kwocie 1.500.041,00 zł. Zatem na rachunek Ministerstwa WORD-y wpłaciły o 53.578,03 zł więcej niż wynikało to z liczby przeprowadzonych egzaminów⁸⁴. Natomiast niedopłatę w stosunku do liczby przeprowadzonych egzaminów na prawo jazdy na koniec okresu objętego kontrolą posiadały cztery ośrodki:

- 1) WORD w Bydgoszczy w kwocie 7,80 zł,
- 2) WORD w Koninie w kwocie 5,40 zł,
- 3) WORD w Łomży w kwocie 18,90 zł,
- 4) WORD w Pile w kwocie 64,90 zł.

Niedopłaty wykazywano także w trakcie okresu objętego kontrolą, np. na koniec:

- 1) 2018 r. w 7 WORD-ach⁸⁵,
- 2) 2019 r. w 7 ośrodkach⁸⁶,
- 3) 2020 r. w 11 z 49 WORD-ów⁸⁷.

Dyrektor DTD był informowany na bieżąco przez Kierownictwo Biura Administracyjno-Finansowego⁸⁸ o powyższych różnicach (ujemnych i dodatnich) jak i nieterminowym regulowaniu zobowiązań przez WORD-y.

Według wyjaśnień Dyrektora DTD: „Zgodnie z przepisem art. 57c ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego przekazują do Budżetu Państwa 1,5% opłaty za przeprowadzenie części teoretycznej egzaminu państwowego na prawo jazdy. Opłata ta jest przekazywana za pośrednictwem rachunku Ministerstwa Infrastruktury, ale przepisy tej ustawy nie nałożyły bezpośrednio na Ministra właściwego ds. transportu zadań związanych z nadzorem nad dokonywaniem opłat przez WORD-y. Ustawa ta nie dała także Ministrowi formalnych narzędzi (dostęp do danych o liczbie egzaminów przeprowadzanych przez każdy WORD) pozwalających na jednoznaczną analizę wnoszonych przez WORD-y opłat. Dane dotyczące liczby przeprowadzanych egzaminów są gromadzone w systemie teleinformatycznym poszczególnych Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego. System ten nie jest własnością Ministra Infrastruktury. Należy on do Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych. Mając na względzie obowiązujące przepisy Departament Transportu Drogowego kilkakrotnie występował do poszczególnych WORD w przypadku stwierdzenia niedopłaty

⁸³ Na podstawie art. 57c ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2021 r., poz. 1212), Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego zostały zobowiązane do przekazania 1,5% opłaty za przeprowadzenie części teoretycznej egzaminu państwowego do budżetu państwa. Zgodnie z art. 57c ust. 4 ww. ustawy ministrowi właściwemu do spraw transportu przysługują uprawnienia organu podatkowego w zakresie egzekucji należności oraz odsetek za zwłokę.

⁸⁴ Największe nadpłaty odnotowano w przypadku: WORD w Nowym Sączu w kwocie 13.313,95 zł, Małopolskiego ORD w Krakowie w kwocie 5.580,00 zł oraz WORD w Kaliszu w kwocie 5.238,65 zł.

⁸⁵ WORD: Białą Podlaska, Białystok Bydgoszcz Kalisz Konin Radom, których niedopłaty wynosiły od 0,15 zł do 1,05 zł oraz WORD w Wałbrzychu z niedopłatą w kwocie 488,70 zł. WORD w Wałbrzychu uregulował niedopłatę 17.05.2019 r. wraz z odsetkami w kwocie 17,00 zł.

⁸⁶ WORD: Konin, Legnica i Płock, których niedopłaty wynosiły od 0,38 zł do 1,40 zł oraz WORD w Łomży z niedopłatą w kwocie 18,90 zł, WORD w Jeleniej Górze z niedopłatą 49,80 zł, WORD w Pile (65,65 zł) i WORD w Koszalinie (270,90 zł).

⁸⁷ WORD: Białą Podlaska, Chełm, Jelenia Góra, Konin, Leszno, Poznań, Radom, Siedlce, których niedopłaty wynosiły od 0,10 zł do 4,10 zł oraz WORD w Bydgoszczy z niedopłatą w kwocie 10,10 zł, WORD we Wrocławiu (357,30 zł) i WORD w Koszalinie (455,40 zł).

⁸⁸ Dalej: BAF.

(...). Mając jednak na uwadze, że w zdecydowanej większości przypadków Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego dokonywały opłat w terminie, a wpłacane kwoty były właściwe lub wpłacano więcej niż należało wpłacać, po 2017 r. szczegółowa analiza była dokonywana wyrywkowo i potwierdzała wykonywanie obowiązku ustawowego przez WORD-y co w ocenie DTD nie generowało potrzeby interwencji w WORD (...).”

Nie można zgodzić się z przyjęciem przez Dyrektora DTD zasady, że skoro WORD-y w zdecydowanej większości przypadków dokonywały opłat w terminie, to w zakresie ustalania należności wystarczająca była ich wyrywkowa analiza. Było to działaniem nierzetelnym, skutkującym niemożnością podejmowania działań z tytułu dochodzenia należności skarbu państwa.

Dyrektor DTD nie udokumentował weryfikacji i egzekucji należności z tytułu omawianych opłat w okresie objętym kontrolą⁸⁹.

Dopiero po zażądaniu przez kontrolera NIK wyjaśnień Dyrektor DTD pismami z 8 grudnia 2021 r. przekazał dyrektorom ośrodków ruchu drogowego w Pile, Łomży, Koninie i Bydgoszczy informacje o niedopłatach oraz wezwał do ich uregulowania wraz z odsetkami. Natomiast 9 grudnia 2021 r. BAF wystawiło noty księgowo ww. czterem ośrodkom. Ponadto pismami z 12 grudnia 2021 r. Dyrektor DTD poinformował dyrektorów ośrodków ruchu drogowego w Zielonej Górze, Gdańsku, Krakowie, Kielcach, Opolu, Szczecinie, Siedlcach, Słupsku, Chełmie i w Ciechanowie o dokonanych nadpłatach oraz zwrócił się z prośbą o weryfikację prawidłowości naliczenia opłat przekazanych do Ministerstwa.

(akta kontroli str. 4, 482-492, 585-655, 1503-1512)

IV. Wnioski

Wnioski

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

1. Zapewnienie rzetelnego nadzoru nad Komisją do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych w zakresie terminowości weryfikacji pytań oraz w zakresie wskazań poprawnych odpowiedzi w pytaniach egzaminacyjnych rekomendowanych do zatwierdzenia przez ministra właściwego do spraw transportu.
2. Zapewnienie zgodności składu Komisji Egzaminacyjnej dla kandydatów na instruktorów techniki jazdy oraz instruktorów techniki jazdy z wymogami art. 119 ust. 2 pkt 2 ustawy o kierujących pojazdami.
3. Zweryfikowanie wpłat dokonanych przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego na podstawie art. 57c ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami z liczbą egzaminów na prawo jazdy przeprowadzonych w okresie od 1 stycznia 2018 r. do 30 września 2021 r. oraz ich bieżące weryfikowanie.

⁸⁹ Dyrektor DTD udokumentował pismami z 31 sierpnia 2017 r. wystąpienie do: Dyrektora Pomorskiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Gdańsku o wpłatę odsetek z tytułu nieterminowej płatności za egzaminy przeprowadzone w lipcu 2017 r., Dyrektora WORD w Siedlcach o wpłatę należnej kwoty wraz z odsetkami z tytułu zaniżonej wpłaty za egzaminy przeprowadzone w maju 2017 r. oraz do Dyrektora WORD w Sieradzu o wpłatę odsetek z tytułu nieterminowej płatności za egzaminy przeprowadzone w lipcu 2017 r.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

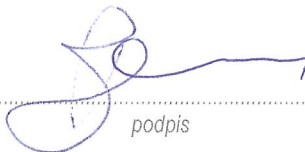
Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 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, 16 marca 2022 r.

Prezes
Najwyższej Izby Kontroli
Marian Banaś



.....
podpis

