



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Poznaniu

LPO.410.036.02.2021

Pan
Zbigniew Przeworek
Dyrektor
Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego
w Pile
ul. Lotnicza 6
64-920 Piła

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/21/033 – System szkolenia kandydatów na kierowców

I.

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Pile ¹ , ul. Lotnicza 6, 64-920 Piła (dalej: Ośrodek albo WORD).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Zbigniew Przeworek, Dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Pile od 1 kwietnia 2007 r. (dalej: Dyrektor WORD lub Dyrektor Ośrodka)
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none">1. Spełnianie przez ośrodek wymagań dotyczących wyposażenia, warunków lokalowych oraz placu manewrowego.2. Kwalifikacje osób przeprowadzających egzaminy oraz warunki ich zatrudnienia.3. Organizacja i przeprowadzanie egzaminów państwowych.4. Nadzór nad ośrodkami terenowymi.5. Prowadzenie i przechowywanie dokumentacji związanej z przeprowadzaniem egzaminów.6. Prowadzenie kursów i warsztatów dla egzaminatorów.7. Wybrane zagadnienia dotyczące gospodarki finansowej ośrodka.
Okres objęty kontrolą	Od 1 stycznia 2018 r. do 30 września 2021 r. ²
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ³ .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Poznaniu.
Kontrolerzy	<ol style="list-style-type: none">1. Klaudia Dziamska, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LPO/171/2021 z 5 listopada 2021 r.2. Maciej Andrzejewski, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LPO/176/2021 z 10 listopada 2021 r.

(akta kontroli str. 1-4)

¹ Dalej: WORD w Pile lub Ośrodek.

² Z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem lub po tym okresie, które mają związek z działaniami objętymi kontrolą.

³ Dz. U. z 2020 r. poz. 1200, ze zm., dalej: ustawa o NIK.

II. Ocena ogólna⁴ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Dyrektor Ośrodka podejmował w latach 2018-2021 działania mające na celu zapewnienie prawidłowego przygotowania kadrowego, organizacyjnego i technicznego do przeprowadzania egzaminów państwowych dla kandydatów dla kierowców oraz warsztatów dla osób egzaminujących tych kandydatów, przy czym część z tych działań realizowano nieprawidłowo.

Ośrodek dysponował odpowiednim wyposażeniem, w tym warunkami lokalowymi oraz placami manewrowymi wymaganymi dla przeprowadzania egzaminów państwowych. Na jego wyposażeniu pozostawały pojazdy egzaminacyjne w liczbie umożliwiającej obsługę zaplanowanych egzaminów państwowych kat. B. NIK negatywnie ocenia to, że część z pojazdów była wykorzystywana w latach 2018-2019, do przeprowadzania egzaminów praktycznych, pomimo że nie posiadały one aktualnego badania technicznego. WORD posiadał urządzenia rejestrujące przebieg egzaminów państwowych, jednak dyski z bieżącymi nagraniami praktycznej części egzaminów nie były przechowywane w pomieszczeniach WORD w sposób zabezpieczony przed dostępem osób nieupoważnionych, lecz w pojazdach egzaminacyjnych. Część dokumentacji dotyczącej prowadzonych kursów nie została w wymaganym terminie zarchiwizowana i była przechowywana wraz z bieżącymi dokumentami pracy Ośrodka.

Dyrektor Ośrodka co do zasady zatrudniał egzaminatorów spełniających wymagane warunki, jednak nie wszyscy wywiązali się z obowiązku złożenia oświadczeń majątkowych, a Dyrektor nie dokonywał ich analizy. Działania takie podjął dopiero w trakcie kontroli NIK. Większość egzaminatorów złożyła oświadczenia dotyczące działalności gospodarczej małżonków dopiero w czasie kontroli NIK. Dwoje zatrudnionych w Ośrodku egzaminatorów okresowo prowadziło dodatkowe zajęcia zarobkowe bez aktualnej, formalnej zgody Dyrektora. Wszyscy egzaminatorzy co roku uczestniczyli w warsztatach doskonalenia zawodowego prowadzonych według programów opracowanych przez Dyrektora i zatwierdzonych przez marszałka województwa. Zaświadczenia o ukończeniu przez egzaminatorów warsztatów terminowo przekazywano marszałkom województw.

Dyrektor Ośrodka, w okresach kwartalnych, przysyłał odpowiednim marszałkom województw i starostom informacje w zakresie statystyki zdawalności, w szczególności obejmującej poszczególne ośrodki szkolenia kierowców, instruktorów oraz egzaminatorów. WORD przekazywał Marszałkowi Województwa Wielkopolskiego (dalej: Marszałek) bieżącą informację o przypadkach przekroczenia dopuszczalnej liczby egzaminów przez egzaminatora w ciągu doby. Warunki i tryb przeprowadzania egzaminu państwowego, w skontrolowanym zakresie, były zgodne z obowiązującymi przepisami. Egzaminatorzy nadzorujący, jedynie częściowo dokumentowali jednak realizację swoich czynności w ramach sprawowanego nadzoru nad pracą egzaminatorów, co skutkowało przekazaniem Marszałkowi nierzetelnych sprawozdań z działalności w tym obszarze za lata 2018-2020 oraz za pierwsze półrocze 2021 r. Przebieg skontrolowanych egzaminów państwowych

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

został zarejestrowany w prawidłowy sposób, a trasy egzaminacyjne zapewniały wykonanie wszystkich zadań wymaganych podczas egzaminu państwowego.

III Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej⁵ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Spełnianie przez WORD wymagań do przeprowadzania egzaminów państwowych dla osób ubiegających się o uzyskanie uprawnienia do kierowania pojazdami.

1.1. Spełnianie wymagań dotyczących wyposażenia, warunków lokalowych oraz placu manewrowego, niezbędnych do przeprowadzania egzaminu państwowego.

Opis stanu faktycznego

1.1.a. W WORD zapewniono odpowiednie wyposażenie oraz warunki lokalowe wymagane dyspozycją § 3 rozporządzenia w sprawie egzaminowania⁶. Funkcję poczekalni dla osób oczekujących na egzamin teoretyczny spełniał hol budynku. Dokumentacja⁷ wprowadzona do Systemy teleinformatycznego WORD (dalej SI WORD) gromadzona była na umieszczonym w siedzibie WORD serwerze zarządzanym zewnątrz przez dostawcę⁸ tego systemu⁹. Z kolei, nagrania z kart pamięci, na których rejestrowane były egzaminy na samochodach ośrodków szkolenia kierowców (dalej: OSK) oraz nagrania z egzaminów na przeprowadzenie których złożone zostały skargi, przechowywane były na dysku twardym komputera w pomieszczeniu, w którym w przeznaczonej do tego szafie przechowywane były także dyski twarde z zapisami egzaminów wymontowane z rejestratorów umieszczonych w pojazdach egzaminacyjnych.

(akta kontroli str. 345-414, 512-515, 605-612, 1482-1495)

1.1.b. Na parterze budynku WORD wydzielono jedną salę egzaminacyjną, która, stosownie do § 4 rozporządzenia w sprawie egzaminowania, była: odseparowana od innych pomieszczeń Ośrodka, oznaczona informacją o sposobie jej przeznaczenia, posiadała oświetlenie sufitowe, grzejniki centralnego ogrzewania, klimatyzację i okna umożliwiające wietrzenie pomieszczenia. Wyposażona była w oddzielne, centralnie umieszczone stanowisko z komputerowym urządzeniem egzaminacyjnym do pracy dla egzaminatora oraz w 17 oddzielnych stanowisk z komputerowymi urządzeniami egzaminacyjnymi dla osób egzaminowanych. W sali nie znajdowały się żadne plansze lub inne przedmioty mogące stanowić pomoc dla osoby egzaminowanej.

(akta kontroli str. 345-414)

1.1.c. Plac egzaminacyjny WORD, na którym przeprowadzono egzaminy we wszystkich kategoriach, zlokalizowany był bezpośrednio obok budynku Ośrodka oraz był odgradzony od ruchu publicznego ogrodzeniem, a także bryłą budynku

⁵ Oceny częściowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena częściowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

⁶ Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 lutego 2016 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 Dz. U. poz. 232, ze zm. obowiązujące do dnia 1 lipca 2019 r. od tego dnia zostało zastąpione przez rozporządzenie 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 sprawach Dz. U. z 2019, poz. 1206 (dalej: rozporządzenie w sprawie egzaminowania).

⁷ Dotycząca m.in. informacji o egzaminatorach, przeprowadzonych egzaminach, zdawalności itp.

⁸ Polska Wytwórcza Papierów Wartościowych S.A., dalej: PWPW.

⁹ Zaden z pracowników WORD nie miał dostępu do jego systemu operacyjnego.

Ośrodka. Nawierzchnia placu była utwardzona. Wyjście na place manewrowe dla egzaminowanych znajdowało się w poczekalni dla osób oczekujących na rozpoczęcie egzaminu praktycznego.

Przy wjeździe na plac z drogi publicznej znajdował się szlaban, a obok niego znak B1 z informacjami: „Nie dotyczy pojazdów WORD” oraz „Wejście dla pieszych zabronione”. Place manewrowe dla poszczególnych kategorii prawa jazdy¹⁰ znajdowały się wzdłuż drogi wewnętrznej, po stronie przeciwległej do bryły budynku WORD, przy czym miejsce, w którym rozpoczynał się każdy plac nie było w sposób wyraźny oznaczone.

Obok garaży dla pojazdów egzaminacyjnych znajdowały się pojemniki na odpady¹¹. W przestrzeni pomiędzy bramą wjazdową a wydzielonym miejscem, gdzie znajdowały się pojemniki nie były wytyczone linie dla żadnego zadania wykonywanego na placu manewrowym. Dojazd do tego miejsca od bramy wjazdowej wiódł drogą wjazdową/wyjazdową do/z Ośrodka przez przestrzeń pomiędzy placem manewrowym dla kategorii BE, CE, D, T (obok wzniesienia) oraz placem manewrowym dla kategorii C. W przeznaczonych dla pojazdów egzaminacyjnych garażach, usytuowanych na skraju placu manewrowego zaparkowane były prywatne samochody pracowników WORD. Ich zaparkowanie wymagało przejazdu przez plac manewrowy.

Uczestniczący w oględzinach egzaminator nadzorujący oświadczył, że pojazdy prywatne parkowane są przed rozpoczęciem egzaminów i pozostają w garażach do zakończenia pracy Ośrodka.

W trakcie kontroli NIK nie stwierdzono, aby w godzinach przeprowadzania egzaminów, odbywał się po placach manewrowych ruch innych pojazdów niż egzaminacyjne.

(akta kontroli str. 468-503)

Obowiązująca w dniu przeprowadzania kontroli NIK¹², umowa¹³ na odbiór odpadów oraz Regulamin odbioru odpadów¹⁴ nie zawierały postanowień określających godzinę, do której następuje ich odbiór, a jedynie wskazywały, że pojemniki powinny być udostępnione przez WORD do godz. 6:00 w dniu opróżniania pojemników. Dyrektor WORD, wyjaśnił, że odbiór odpadów ok. godz. 6.00 wynika z ukształtowanej praktyki i dodał, że wjazd i wyjazd na teren Ośrodka specjalistycznego pojazdu do odbioru odpadów umożliwia pracownik techniczny, który otwiera bariery przy bramie wjazdowej, a następnie nadzoruje proces wymiany pojemników.

(akta kontroli str. 1412-1447, 1577-1584)

Nawierzchnia każdego placu manewrowego była wykonana z kostki betonowej. Stanowiska wyznaczone na placu, z uwagi na ich trwałe wyznaczenie za pomocą linii oraz poprzez zastosowanie przestawnych słupków, umożliwiały wykonanie każdego z zadań przewidzianych do wykonania na placu manewrowym podczas egzaminu państwowego.

(akta kontroli str. 468-503)

¹⁰ Dla kategorii B- 3 stanowiska,; dwa stanowiska dla kategorii BE, CE, D, T, jedno stanowisk do kategorii AM, A1, A2, A, jedno stanowisk do kategorii C – przy czym dla kategorii BE, CE, D, T oraz C istniało jedno wzniesienie.

¹¹ Ustalono w trakcie oględzin przeprowadzonych 29 listopada 2021 r.

¹² Tj. 21 stycznia 2022 r.

¹³ Z 24 marca 2020 r. zawarta na czas nieokreślony, począwszy od 1 kwietnia 2020 r. i zmieniona aneksem z 1 września 2020 r.

¹⁴ Stanowiący integralny załącznik tej umowy.

1.1.d. Na koniec poszczególnych lat objętych kontrolą, WORD dysponował pojazdami w liczbie wynoszącej odpowiednio: 31 szt. w 2018 r.¹⁵; 32 szt. w 2019 r.¹⁶; 32 szt. w 2020 r.¹⁷. Według stanu na 30 września 2021 r. WORD posiadał 33 pojazdy, z tego 17 samochodów osobowych, trzy samochody ciężarowe, pięć motocykli, dwa motorowery, jeden ciągnik rolniczy, pięć przyczep. Liczba samochodów osobowych na koniec roku, w latach 2018-2020 oraz na dzień 30 września 2021 r., wynosiła 17 pojazdów. Ponadto WORD posiadał umowę¹⁸, której przedmiotem było zapewnienie przez jej wykonawcę kompletnej obsługi praktycznego egzaminu państwowego na prawo jazdy kat. D przez podstawienie autobusu do siedziby Ośrodka.

Postanowienia umowy przewidywały, że autobus będzie spełniał warunki określone w § 43 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów¹⁹ oraz że obsługiwany będzie przez pracownika wykonawcy w zakresie przygotowania do egzaminu i przekazania go pracownikowi Ośrodka.

(akta kontroli str. 504-511, 1388-1403)

W okresie objętym kontrolą liczba posiadanych pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3.5 t umożliwiała przeprowadzenie egzaminów na kat. B i jej pochodne dla wszystkich osób chętnych. Przy stałej liczbie samochodów, liczba osób zapisujących się na egzamin praktyczny kategorii B w latach 2018-2021 (do 30 września) sukcesywnie malała i w poszczególnych latach wyniosła odpowiednio: 24 989²⁰, 20 478²¹, 18 172²², 15 182²³.

(akta kontroli str. 65-72, 504-511, 1321, 1339, 1352, 1379)

W wyniku oględzin przeprowadzonych²⁴ z udziałem funkcjonariuszy wydziału ruchu drogowego Komendy Powiatowej Policji w Pile²⁵ ustalono, że 31 pojazdów egzaminacyjnych pozostających w dyspozycji Ośrodka, było sprawnych i na dzień oględzin, z wyjątkami wskazanymi poniżej, spełniały wymagania określone w art. 24 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami²⁶ oraz § 43 rozporządzenia o warunkach technicznych pojazdów. Stwierdzono, że w trakcie oględzin jeden samochód²⁷ do przeprowadzania egzaminów na prawo jazdy w kategorii B nie posiadał dodatkowych lusterek wymaganych przepisami § 43 ust. 1 pkt 4 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów. Uczestniczący w oględzinach pracownik WORD oświadczył, że samochód ten był wykorzystywany przy prowadzeniu egzaminów na prawo jazdy kategorii A. Lusterka zostały zainstalowane w trakcie oględzin. Stwierdzono także niesprawność instalacji

¹⁵ Z tego: 17 samochodów osobowych, dwa samochody ciężarowe, cztery motocykle, trzy motorowery, jeden ciągnik rolniczy, cztery przyczepy.

¹⁶ Tamże.

¹⁷ Tamże.

¹⁸ Umowa z 28 lutego 2017 r., zawarta na okres od 1 marca 2017 r. do 28 lutego 2018 r.; umowa z 19 lutego 2018 r. zawarta na okres od 1 marca 2018 r. do 28 lutego 2019 r.; umowa z 21 lutego 2019 r. zawarta na okres od 1 marca 2019 r. do 29 lutego 2020 r. i wymówiona przez wykonawcę 9 grudnia 2019 r.; umowa z 15 listopada 2019 r. zawarta na okres od 6 grudnia 2019 r. do 31 grudnia 2020 r.; umowa z 18 grudnia 2020 r. zawarta na okres od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2021 r.

¹⁹ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (tj. Dz. U. z 2016 r. poz. 2022 z późn. zm. – dalej rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów).

²⁰ Z tego 1 187 osób nie przystąpiło do egzaminu.

²¹ Z tego 908 osób nie przystąpiło do egzaminu.

²² Z tego 527 osób nie przystąpiło do egzaminu.

²³ Z tego 536 osób nie przystąpiło do egzaminu.

²⁴ 26 listopada 2021 r.

²⁵ Na podstawie art. 12 pkt 2 ustawy o NIK.

²⁶ Dz. U. z 2021 r., poz. 1212 t. j.

²⁷ Nr rej. PP 5803N.

oświetlenia tablicy ze znakiem „L” zamontowanej na ciągniku rolniczym Zetor²⁸. Wymóg posiadania takiego oświetlenia wynikał z przepisów art. 55 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym²⁹. Wymiany tablicy wraz z instalacją oświetleniową dokonano w trakcie kontroli NIK³⁰. Ponadto, w wyniku prowadzonej przez Policję kontroli sprawności pojazdów stwierdzono graniczne zużycie bieżnika opony osi przedniej przyczepy ciężarowej³¹. Zakupu i wymiany opon dokonano w trakcie trwania kontroli NIK.

(akta kontroli str. 512-587, 613-627, 1220-1221)

Dyrektor WORD wyjaśnił, że:

- samochód osobowy o nr rej. PP5803N posiadał lusterka zewnętrzne (dodatkowe), uczestnicząc w egzaminach praktycznych, jednak zostały one uszkodzone podczas mycia mechanicznego pojazdu dzień przed oględzinami NIK;
- ciągnik rolniczy o nr rej. PP4577G – w okresie od 25 listopada 2021 r. do 27 listopada 2021 r. nie uczestniczył w egzaminach praktycznych, z uwagi na odbywające się na terenie WORD warsztaty dla egzaminatorów. Dodał, że wcześniej pojazd posiadał oświetlenie tablicy z oznaczeniem „L”;
- przyczepa ciężarowa o nr rej. PP1324J w okresie od 25 listopada 2021 r. do 27 listopada 2021 r. nie uczestniczyła w egzaminach praktycznych, z uwagi na odbywające się na terenie WORD warsztaty dla egzaminatorów. Dodał, że pojazd miał prawo być użytkowany, gdyż nie przekroczył granicy zużycia opony oraz że nie poruszał się po drogach publicznych lecz garażował na terenie Ośrodka.

(akta kontroli str. 1412-1424)

W dowodach rejestracyjnych dwóch pojazdów, tj.: ciągnika rolniczego³² oraz samochodu osobowego³³, nie został poświadczony fakt przeprowadzenia, odpowiednio: do 3 lipca 2021 r. oraz do 14 października 2021 r. okresowych badań technicznych, przy czym w dowodzie rejestracyjnym ciągnika brak było miejsca na poświadczenie dokonania badania. W trakcie kontroli Naczelnik Wydziału Organizacji i Obsługi Egzaminów, przedłożył zaświadczenia o przeprowadzonym terminowo badaniu diagnostycznym oraz uzupełniony wpis diagnosty w dowodzie rejestracyjnym samochodu osobowego.

Nieprawidłowości w zakresie wykorzystywania do egzaminów praktycznych pojazdów nieposiadających w dowodach rejestracyjnych aktualnej adnotacji o przeprowadzeniu przeglądu technicznego opisane zostały w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

(akta kontroli str. 588-604)

W okresie objętym kontrolą doszło do 26 zdarzeń, w których uczestniczyło 21 pojazdów WORD, z tego 19 samochodów osobowych oraz dwa ciężarowe. W związku z tymi zdarzeniami WORD zgłosił 29 szkód, z tego dziewięć skutkujących wypłatą odszkodowania z polisy OC (w tym, trzy w 2018 r., dwie w 2019 r. oraz cztery w 2021 r.) oraz 20 z polisy AC (z tego 11 w 2018 r., jedna w 2019 r., oraz po cztery w 2020 r. i w 2021 r.).

(akta kontroli str. 1283-1286)

²⁸ O nr rej. PP 4577G.

²⁹ Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 t. j.

³⁰ Tj. 29 listopada 2021 r.

³¹ O nr rej. PP 1324.

³² O numerze rejestracyjnym: PP 4577G.

³³ O numerze rejestracyjnym: PP 5801N.

W latach 2018-2021, według wyjaśnień Dyrektora WORD, nie wystąpiły przypadki zdarzeń, w których uczestniczyły pojazdy egzaminacyjne, skutkujących koniecznością przeprowadzenia przeglądu technicznego.

(akta kontroli str. 1412-1424)

W wyniku analizy dokumentacji dotyczącej 11 zdarzeń³⁴ skutkujących wypłatą odszkodowania OC albo AC stwierdzono, że polegały one na otarciach, uderzeniach podczas manewrów parkowania, cofania, lub podjeżdżania do strefy egzaminu i skutkowały uszkodzeniami zderzaka, lusterka, drzwi lub szyby pojazdów.

(akta kontroli str. 1286)

1.1.e. W WORD przebieg praktycznej części egzaminów prowadzonych w kat. B na samochodach będących w dyspozycji Ośrodka rejestrowany był za pomocą urządzenia technicznego służącego do zapisu obrazu i dźwięku, zgodnie z art. 54 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami. Dodatkowo, rejestrowano przebieg egzaminów w kat. A i jej pochodnych oraz kat. C. W wyniku oględzin stwierdzono, że wszystkie te pojazdy były trwale wyposażone w urządzenia techniczne służące do zapisu obrazu i dźwięku. Każde z tych urządzeń spełniało wymagania, o których mowa w § 7 ust. 1 rozporządzenia w sprawie egzaminowania, tj. równolegle rejestrowało obraz i dźwięk. Urządzenie posiadało sygnalizację procesu rejestracji na podłączonym monitorze oraz umożliwiało egzaminatorowi podgląd rejestrowanego obrazu. Ekran podglądu podzielony był na cztery części ukazujące widok przez przednią szybę³⁵, przez tylną szybę, na kokpit (obrotomierz, prędkościomierz, kontrolki użycia poszczególnych manetek), oraz na wnętrze samochodu – fotel kierowcy.

Urządzenia rejestrujące były uruchamiane i zatrzymywane (po około 10 minutach) bez ingerencji egzaminatora, wraz z uruchamianiem i wyłączeniem silnika w pojeździe egzaminacyjnym. W samochodach osobowych dysk pamięci, na którym rejestrowano obraz umieszczony był w bagażniku. Ponadto, przy użyciu odrębnego urządzenia mobilnego rejestrowano egzaminy prowadzone na samochodach OSK. Kwestia ta była uregulowana zarządzeniem³⁶ Dyrektora WORD.

(akta kontroli str. 512-515, 605-612, 1287-1290)

Urządzenia rejestrujące w liczbie 18 zestawów³⁷ zostały zakupione za 106,7 tys. zł brutto³⁸. W 2018 r. WORD zawarł umowę na demontaż i ponowny montaż 14 zestawów tych urządzeń w samochodach osobowych, za kwotę 10,3 tys. zł brutto. Harmonogram usługi był tożsamy z porozumieniem dotyczącym wymiany pojazdów.³⁹

(akta kontroli str. 340-344)

1.1.f. Wymiana pojazdów egzaminacyjnych następowała zgodnie z umową dostawy samochodów z 2 grudnia 2016 r., zawartą przez Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Poznaniu działający na rzecz Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego w Kaliszu, Koninie, Lesznie, Pile oraz w Poznaniu. Dostawa 14

³⁴ Dot. pojazdów o nr rej.: PP5812N w dniu 16 lutego 2021 r.; PP 1546J w dniu 22 lutego 2021 r.; PP 5810N w dniu 3 marca 2021 r.; PP 1546J – w dniu 12 stycznia 2021 r.; PP 3903L – w dniu 13 marca 2020 r.; PP 5813N – w dniu 14 grudnia 2020 r.; PP 3901L – w dniu 5 marca 2020 r.; PP 3913L – w dniu 13 marca 2020 r.; PP 1546J – w dniu 22 listopada 2019 r.; PP 4482J – w dniu 9 sierpnia 2018 r.; PP 4705C – w dniu 8 lutego 2018 r.

³⁵ O kącie widzenia, co najmniej 45°.

³⁶ Nr 1/15 z 8 stycznia 2015 r. w sprawie wprowadzenia regulaminu użycia pojazdu ośrodka szkolenia kierowców na egzaminie praktycznym w WORD w Pile.

³⁷ 17 zestawów do samochodów osobowych oraz jeden zestaw rezerwowý. W skład zestawu wchodziły: rejestrator - jedna szt., kamery - cztery szt., monitor - jedna szt., mikrofony - dwie szt., oraz okablowanie.

³⁸ Umowa z 28 kwietnia 2017 r., której przedmiotem była dostawa i montaż rejestratorów.

³⁹ Umowa z 15 listopada 2018 r. zawarta została z podmiotem będącym jednocześnie dostawcą samochodów osobowych.

samochodów nastąpiła w czerwcu 2017 r. Kwestię wymiany samochodów regulowały postanowienia umowy zobowiązujące ich dostawcę do wymian samochodów po 24 oraz po 47 miesiącach. Wymiany samochodów dokonano w: grudniu 2018 r. (siedem pojazdów), lutym 2019 r. (siedem) oraz w październiku 2020 r. (14 pojazdów).

Specyfikacja techniczna tych pojazdów zawierała elementy, wymagane dyspozycją § 43 ust. 1 i ust. 4 pkt 4b rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz dodatkowe, określone przez Zamawiającego elementy takie jak m.in.: dodatkowy pedał pozwalający przejąć egzaminatorowi kontrolę nad sprzęgłem, wspomaganie układu kierowniczego, klimatyzacja, obrotomierz, elektrycznie sterowane i podgrzewane lusterka zewnętrzne, poduszki powietrzne kierowcy i pasażera, możliwość regulacji kierownicy w dwóch płaszczyznach; dywaniki gumowe z podwyższonym obrzeżem, koło zapasowe pełnowymiarowe, dodatkowy zestaw kontrolki w polu widzenia egzaminatora: kierunkowskazów, świateł mijania, świateł drogowych i STOP; regulację w obu płaszczyznach fotela kierowcy gniazdo w zapalniczce ze stałym zasilaniem; szyby drzwi przednich elektrycznie sterowane; światła do jazdy dziennej z możliwością wyłączenia; układ hamulcowy posiadający urządzenia przeciwblokujące koła jezdne ABS i ESP stabilizacji toru jazdy; centralny zamek zdalnie sterowany, akumulator zabezpieczający pracę dodatkowych odbiorników prądu (dot. m.in. systemu rejestracji obrazu i dźwięku); wycieraczkę tylnej szyby; radio; trójkąt ostrzegawczy; gaśnicę; możliwość montażu instalacji gazowej bez utraty gwarancji.

Na mocy zarządzenia⁴⁰, Dyrektora WORD w Poznaniu, do prac komisji przetargowej powołanej do przygotowania oraz przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na dostawę pojazdów do celów egzaminacyjnych, włączeni zostali przedstawiciele organizacji zrzeszających ośrodki szkolenia kierowców, tj.: dwaj członkowie Wielkopolskiego Stowarzyszenia Ośrodków Szkolenia Kierowców oraz jeden członek Stowarzyszenia Instruktorów i Ośrodków Szkolenia Kierowców.

(akta kontroli str. 1169-1183, 1380-1386, 1388-1403)

Umowa dostawy samochodów została zawarta na okres czterech lat od daty jej podpisania, tj. do 1 grudnia 2020 r. Nie przewidziano w niej kary za skrócenie okresu obowiązywania. Wartość brutto jednego samochodu wyniosła 72 737,03 zł.

(akta kontroli str. 1388-1403)

1.2. Spełnianie wymagań przez osoby przeprowadzające egzaminy oraz warunki ich zatrudnienia

1.2.a. Według stanu na 31 grudnia 2018 r., w Ośrodku pracowało 31 egzaminatorów, co stanowiło 19,40 etatów przeliczeniowych. Na koniec 2019 r. stan zatrudnienia zmniejszył się o 4, do 27 egzaminatorów, co stanowiło 16,50 etatu. Na koniec roku 2020 stan zatrudnienia egzaminatorów nie uległ zmianie, jednakże wzrosła liczba etatów przeliczeniowych o 3,8 do 20,30. W 2021 r. liczba egzaminatorów wzrosła o dwie osoby i na 30 września, wynosiła 29 osób zatrudnionych w wymiarze 22,10 etatu.

(akta kontroli str. 78)

W okresie od 1 stycznia 2018 r. do 30 września 2021 r., zgodnie z art. 56 ust. 2 ustawy o kierujących pojazdami, wszyscy egzaminatorzy byli zatrudnieni przez Dyrektora WORD. Analiza potrzeb Ośrodka dotyczących zatrudnienia egzaminatorów, w stosunku do potrzeb w zakresie przeprowadzania egzaminów była realizowana na bieżąco, z uwzględnieniem wymogu wynikającego z § 11 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia w sprawie egzaminowania, dotyczącego wyznaczenia egzaminu państwowego w terminie do 30 dni. Przyjętym przez Ośrodek miernikiem

⁴⁰ Zarządzenie nr 11/2016 z 23 maja 2016 r.

efektywności i zapotrzebowania na dany typ egzaminów była kolejka osób oczekujących na egzamin. W latach 2018-2019, wszyscy egzaminatorzy byli zatrudnieni na niepełny wymiar czasu pracy, co zdaniem Dyrektora Ośrodka, było związane ze zmniejszeniem liczby zapisujących się kandydatów na kierowców na egzamin, co z kolei było spowodowane powstaniem filii innych WORD-ów w Szczecinku, Barlinku i Chojnicach. Po wprowadzeniu 1 stycznia 2020 r. ograniczeń dotyczących liczby przydzielanych egzaminatorowi praktycznych egzaminów państwowych w ciągu doby, wynikających z § 13 ust. 3 pkt 3 rozporządzenia w sprawie egzaminowania, zmniejszyła się liczba zdających, co spowodowało, narastanie kolejki osób oczekujących na egzamin. W związku z tym, zwiększono wymiar etatów egzaminatorów oraz zatrudniono nowych. Według informacji składanych Marszałkowi, czas oczekiwania na egzamin praktyczny kategorii B, w lutym 2018 i 2019 roku wynosił jeden dzień, w lutym 2020 r. 7 dni, a w lutym 2021 r. jeden dzień.

Według stanu na koniec 2018 r. 3% egzaminatorów⁴¹ było zatrudnionych na pełen etat. Natomiast na dzień 30 września 2021 r. na cały etat zatrudniano 52% egzaminatorów⁴². Uprawnienia emerytalne na koniec 2018 r. posiadało 48%, a na 30 września 2021 r. 38% egzaminatorów.

(akta kontroli str. 74-77, 80-84, 289, 291)

W Ośrodku nie funkcjonowała instytucja „mentora” przydzielonego początkującemu egzaminatorowi, ponieważ jak wyjaśnił Dyrektor WORD, przepisy dotyczące egzaminowania nie wprowadziły takiego obowiązku. Jednak, jak dalej wyjaśnił Dyrektor, nowy egzaminator przechodził szkolenie:

- stanowiskowe teoretyczne – realizowane przez egzaminatora nadzorującego, poprzez omówienie zasad oraz sposobu przeprowadzania egzaminów państwowych w jednolitej interpretacji przepisów,
- stanowiskowe praktyczne – jazda z wyznaczonymi egzaminatorami w charakterze obserwatora,
- stanowiskowe końcowe – podsumowanie szkolenia przez egzaminatora nadzorującego (omówienie obserwowanych egzaminów, udzielenie odpowiedzi na stawiane pytania).

Poza tym, egzaminator nadzorujący udzielał okresowej pomocy poprzez rozmowy, wyjaśnienia powstałych wątpliwości i analizy odtwarzanych egzaminów.

(akta kontroli str. 289, 291-292)

1.2.b. W okresie od 1 stycznia 2018 r. do 30 września 2021 r. w Ośrodku pracowało 35 egzaminatorów⁴³. Wszyscy zgodnie z art. 58 ust. 1 pkt 4 i 5 ustawy o kierujących pojazdami, posiadali ważne orzeczenia psychologiczne i lekarskie o braku przeciwwskazań do wykonywania czynności egzaminatora i zachowali ich ciągłość w całym okresie objętym kontrolą. Stosownie do art. 137 ustawy o kierujących pojazdami w związku z art. 123 i 125 ustawy Prawo o ruchu drogowym, zaświadczenia lekarskie i psychologiczne były wydane na prawidłowym druku obowiązującym w dniu wejścia w życie ustawy o kierujących pojazdami. W dokumentacji kadrowej egzaminatorów znajdowały się również zaświadczenia o dokonaniu wpisu do ewidencji egzaminatorów, prowadzonej przez marszałka województwa właściwego ze względu na miejsce zamieszkania egzaminatora.

(akta kontroli str. 86-155)

⁴¹ 1 spośród 31 egzaminatorów.

⁴² 15 spośród 29 egzaminatorów.

⁴³ Po 1 stycznia 2018 r. zatrudniono sześć osób.

1.2.c. Stosownie do § 59 ust. 2 rozporządzenia w sprawie egzaminowania, legitymacje wydane przez Dyrektora Ośrodka egzaminatorom uwzględniały termin ważności badań lekarskich albo psychologicznych. Dyrektor WORD prawidłowo określił poszczególne rodzaje uprawnień, w zakresie których egzaminator mógł egzaminować. Wynikały one z zaświadczeń o wpisie do ewidencji egzaminatorów prowadzonej przez marszałka województwa. Umowy o pracę również uwzględniały wyłącznie kategorie wynikające z posiadanych przez egzaminatora uprawnień. Dyrektor poinformował, że podziału zadań dla poszczególnych egzaminatorów dokonuje się poprzez dodatek zadaniowy. Według informacji Dyrektora, w Ośrodku egzaminatorzy, w oparciu o posiadane uprawnienia oraz liczbę osób zdających na poszczególne kategorie prawa jazdy, otrzymują dodatki zadaniowe, o których mowa w § 3 pkt 2 rozporządzenia z dnia 11 października 2007 r. w sprawie warunków wynagradzania egzaminatorów przeprowadzających egzaminy kandydatów na kierowców i kierowców⁴⁴ za dwie kategorie egzaminowania, według stawek określonych w załączniku nr 2 do wskazanego rozporządzenia. Spośród 35 egzaminatorów, 17 posiadało uprawnienia do egzaminowania w czterech kategoriach, dziewięciu w trzech kategoriach, trzech w dwóch kategoriach i sześciu w jednej kategorii prawa jazdy. Uprawnienia do egzaminowania w jednej kategorii (B) na początek i koniec okresu objętego kontrolą posiadało odpowiednio dwóch i czterech egzaminatorów. Pozostali egzaminatorzy posiadali uprawnienia do egzaminowania w więcej niż jednej kategorii.

Egzaminatorom wypłacano dodatki specjalne za doraźne przeprowadzanie egzaminów w kategoriach nieobjętych umową o pracę, o których mowa w § 4 ust. 3 rozporządzenia w sprawie wynagradzania egzaminatorów, w łącznej kwocie 22.500,00 zł, w tym w latach 2018-2020 w kwocie po 6.000,00 zł, a do 30 września 2021 r. w kwocie 4.500,00 zł. Dodatki te wypłacono w 2018 r. 11 egzaminatorom, w 2019 i 2020 r. 10, a w 2021 r. siedmiu.

(akta kontroli str. 73, 80-84, 289, 291)

1.2.d. Spośród 35 egzaminatorów, 13 (37%), zgodnie z art. 63 ust. 3 ustawy o kierujących pojazdami, złożyło wnioski o udzielenie przez Dyrektora zgody na podjęcie dodatkowych zajęć zarobkowych. Dyrektor wszystkim tym egzaminatorom udzielił zgody na podejmowanie zajęć, które nie dotyczyły prowadzenia szkoleń dla osób ubiegających się o uzyskanie uprawnienia do kierowania pojazdami i w związku z tym nie naruszały zakazu wynikającego z art. 63 ust. 4 ustawy o kierujących pojazdami (nieprawidłowości w tym zakresie opisane zostały w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości” niniejszego wystąpienia).

Tylko czterech egzaminatorów⁴⁵ (11%) zatrudnionych w Ośrodku złożyło oświadczenia, o których mowa w art. 63 ust. 5 ustawy o kierujących pojazdami, dotyczące działalności gospodarczej prowadzonej przez małżonka przed powołaniem na stanowisko, a także o zamiarze podjęcia takiej działalności lub zmianie jej charakteru w trakcie pełnienia funkcji (szerzej zagadnienie to opisano w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”).

Nie od wszystkich egzaminatorów Dyrektor wyegzekwował oświadczenia o stanie majątkowym, wymagane na podstawie art. 63 ust. 5 ustawy o kierujących pojazdami w związku z art. 10 ust. 1 i 4 ustawy o ograniczeniu działalności gospodarczej (o czym więcej w sekcji „stwierdzone nieprawidłowości”).

(akta kontroli str. 280-155)

⁴⁴Dz. U. z 2007 r., Nr 197 poz.1437, dalej w sprawie wynagradzania egzaminatorów.

⁴⁵Jeden z nich nie złożył oświadczenia w okresie od 1 lipca 2021 r. do 25 listopada 2021 r. po ponownym zatrudnieniu w Ośrodku.

Dyrektor Ośrodka poinformował, że rękomię należytego wykonywania przez egzaminatorów obowiązków w czasie zatrudnienia w Ośrodku, daje utworzone stanowisko kontroli wewnętrznej. Dodał, że pracownik kontroli wewnętrznej analizuje nagrania egzaminów praktycznych pod kątem rzetelności i bezstronności zarówno tych zakończonych wynikiem pozytywnym, jaki i negatywnym. Według Regulaminu organizacyjnego⁴⁶, do zadań pracownika zatrudnionego na stanowisku kontroli wewnętrznej i analiz, należała m.in. kontrola przebiegu egzaminów, tj. analiza nagrań z przeprowadzonych egzaminów (więcej na ten temat w punkcie 1.2e).

(akta kontroli str. 24, 35, 47, 300-301)

1.2.e. Dyrektor, zgodnie z art. 62 ust. 3 ustawy o kierujących pojazdami, zorganizował corocznie w latach 2018-2021 trzydniowe warsztaty doskonalenia zawodowego dla egzaminatorów, według programów zatwierdzonych przez marszałka województwa. Wszyscy egzaminatorzy, zgodnie z art. 63 ust. 1 pkt 2 ustawy o kierujących pojazdami, uczestniczyli w tych warsztatach. Warsztaty doskonalenia zawodowego dla egzaminatorów prowadzono według programów, zawierających zarówno zajęcia teoretyczne, jak i praktyczne, w zakresie tematycznym zgodnym z § 45 ust. 2 i 3 rozporządzenia w sprawie egzaminowania. Zajęcia praktyczne, zgodnie z § 45 ust. 4 rozporządzenia w sprawie egzaminowania, realizowano dla kategorii uprawnień jakie posiada egzaminator, w taki sposób aby w ciągu pięciu lat odbył on szkolenie w zakresie wszystkich kategorii posiadanych uprawnień⁴⁷. W latach 2018-2021, w dniach organizowania warsztatów doskonalenia zawodowego dla egzaminatorów nie odbywały się egzaminy teoretyczne i praktyczne kandydatów na kierowców. Zaświadczenia Dyrektora o uczestnictwie egzaminatora w warsztatach, zostały przekazane przez Ośrodek bezpośrednio Marszałkowi w terminie, o którym mowa w art. 63 ust. 1 pkt 3 i art. 71 ust. 1 pkt 3 ustawy o kierujących pojazdami.

(akta kontroli str. 79, 87, 88, 91, 99, 95, 97, 99, 101, 103, 105, 107, 109, 111, 113, 115, 117, 119, 121, 123, 125, 127, 129, 131, 133, 135, 137, 139, 141, 143, 145, 147, 149, 151, 153, 155, 215-284,)

3. Prowadzenie i przechowywanie dokumentacji związanej z przeprowadzaniem egzaminów.

1.3.a. W pomieszczeniu archiwum WORD znajdowały się tomy protokołów z lat 1992-2020⁴⁸. Najstarszy tom akt zawierał protokoły egzaminacyjne z okresu od 20 maja 1992 r. do 19 sierpnia 1992 r. Protokoły egzaminacyjne z lat 2018 – 2020 grupowano miesiącami, tzn. odrębną sygnaturą oznaczano każdy tom składający się z protokołów z danego miesiąca. Karty protokołów tworzące każdy odrębny tom akt połączone zostały poprzez sklejenie grzbietów. Grzbiety poszczególnych roczników oklejone były odmiennymi barwami taśm. Za rok 2018 oraz 2019 w archiwum znajdowało się po 12 tomów akt, natomiast za 2020 r. 11 tomów. W 2020 r. nie było tomu z miesiąca kwietnia⁴⁹. Strony każdego z 35 tomów akt były ponumerowane a na ostatniej stronie znajdowała się informacja: „Teczka zawiera:” – liczba kartek (podano liczbę stron); - liczba protokołów egzaminacyjnych. Pod informacją tą znajdowała się w każdym przypadku pieczęć imienna i podpis Dyrektora WORD.

W archiwum znajdowały się też dokumenty z przeprowadzonych w WORD kursów kwalifikacyjnych na egzaminatorów w latach: 2007/2008 oraz 2009/2010. Były to

⁴⁶ Określonego w załączniku do uchwały Zarządu Województwa Wielkopolskiego 3803/2021 z 1 lipca 2021 r., nr 1909/2020 z 27 lutego 2020 r., nr 2435/2016 z 4 sierpnia 2016 r.

⁴⁷ Ustalono na próbie 10 egzaminatorów posiadających uprawnienia do egzaminowania w kilku kategoriach.

⁴⁸ Ustalono na podstawie oględzin przeprowadzonych 29 listopada 2021 r.

⁴⁹ Akta z marca 2020 r. oznaczone były sygnaturą: 258/3 natomiast z maja 2020 r.: 258/4.

w szczególności: dziennik zajęć, wykaz osób uczestniczących w kursie, karty przeprowadzonych zajęć, listy obecności na kursie, arkusze odpowiedzi, zestaw dokumentów dot. osób uczestniczących w kursie⁵⁰ Dokumentacja dot. kursów przeprowadzonych w latach 2010⁵¹-2015 oraz Książka ewidencji osób szkolonych, w której odnotowano dane dot. kursów dla kandydatów na egzaminatorów przeprowadzonych w latach 2007-2010, przechowywane były w pomieszczeniu Działu Organizacji Szkoleń. Książka ta liczyła 50 zszytych i ponumerowanych kart. Bieżące wpisy dotyczyły kursu rozpoczętego w 2022 r.

(akta kontroli str. 645-735, 1125-1138)

Dyrektor wyjaśnił, że wpisy w ewidencji osób szkolonych odnotowano na 10 spośród 50 stron, wobec czego trudno byłoby zarchiwizować daną stronę z istniejącej książki lub dla każdego kursu zakupić odrębną książkę.

(akta kontroli str. 1577-1584)

W pokoju koordynatorów znajdowała się metalowa szafa z dokumentami⁵². Szafa zamykana była na zamek patentowy oraz zabezpieczana była z wykorzystaniem referentki. Na drzwiach szafy znajdowała się informacja z wykazem osób uprawnionych do dostępu do dokumentów oraz numerem referentki. Pod wykazem znajdowała się pieczęć imienna oraz podpis Naczelnika Wydziału Przeprowadzania Egzaminów.

Najstarsze dokumenty znajdujące się w szafie obejmowały:

- listę osób zakwalifikowanych na egzamin z 1 października 2021 r.;
- protokół egzaminacyjny nr 0001/2021 z 4 stycznia 2021 r. (zatwierdzony przez Dyrektora WORD 5 stycznia 2021 r.).

(akta kontroli str. 878-882)

Protokoły, plany egzaminów i listy osób zakwalifikowanych generowane były z SI WORD, a następnie drukowane oraz zatwierdzane w formie papierowej. W okresie objętym kontrolą do zatwierdzania planów egzaminów w formie papierowej uprawnieni byli Dyrektor WORD oraz jego zastępca. Natomiast do zatwierdzania wersji elektronicznej planów⁵³ Dyrektor WORD upoważnił dwie osoby⁵⁴, a do zatwierdzania korekt planów sześć osób, w tym: Głównego informatyka WORD, Koordynatora Wydziału Przeprowadzania Egzaminów⁵⁵ (administratora systemu informatycznego), Koordynatora WPE (operatora systemu informatycznego)⁵⁶ i Analityka WPE.

(akta kontroli str. 878-882, 885-1124, 1144)

Arkusze przebiegu części praktycznej egzaminu miały formę wyłącznie papierową. Egzaminator w trakcie egzaminu posiadał samokopiujące egzemplarze tych arkuszy. Wypełniał je podczas prowadzenia egzaminu oraz podpisywał, a następnie jeden egzemplarz wręczał egzaminowanemu. Po zakończeniu egzaminu egzaminator w SI WORD, wskazywał przyczynę zakończenia egzaminu oraz jego wynik i podpisywał wynik egzaminu przy użyciu profilu zaufanego – wykorzystując dowód osobisty z warstwą elektroniczną.

⁵⁰ Tj.: kopia dowodu osobistego kandydata, kopia prawa jazdy kandydata, orzeczenie lekarskie, orzeczenie psychologiczne, zapytanie o karalność, kopia dokumentów poświadczających wykształcenie, dowód wpłaty.

⁵¹ Zagadnienie to opisano szerzej w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”).

⁵² Ustalono na podstawie oględzin przeprowadzonych 29 listopada 2021 r.

⁵³ Po zatwierdzeniu wersji papierowej.

⁵⁴ Głównego informatyka WORD oraz Koordynatora Wydziału Przeprowadzania Egzaminów.

⁵⁵ Dalej: WPE.

⁵⁶ Z tego: jedna osoba posiadała to upoważnienie do 31 lipca 2020 r.; jedna do 30 listopada 2020 r.; oraz jedna od 2 sierpnia 2021 r.

Każdy z egzaminatorów był wyposażony w kartę kryptograficzną. Egzaminator używał karty do zalogowania się w SI WORD i losowania egzaminu oraz wpisania jego wyniku.

(akta kontroli str. 878-882, 415-457, 1287-1290)

Egzaminator logował się w SI WORD przed rozpoczęciem etapu losowania przy użyciu karty kryptograficznej⁵⁷. Po jej umieszczeniu w czytniku i wprowadzeniu kodu, egzaminator losował egzamin, następnie drukował wynik losowania, na którym znajdowały się dane egzaminowanego oraz dane dot. egzaminu, w tym zadania do wykonania przed rozpoczęciem egzaminu na placu manewrowym. Po wysunięciu karty z czytnika system pozostawał w oczekiwaniu na rozliczenie egzaminu. Jednocześnie inni egzaminatorzy mogli korzystać z danego stanowiska dostępu do SI WORD, ponieważ po wsunięciu karty do czytnika mieli dostęp tylko do własnego konta.

W WORD obowiązywało zarządzenie⁵⁸ Dyrektora w sprawie powołania Komisji do spraw niszczenia dokumentów, tj.: planów egzaminów i list osób zakwalifikowanych na egzamin po upływie jednego miesiąca oraz do niszczenia arkuszy odpowiedzi lub wydruków wyników egzaminów po upływie 30 dni. Analiza 47 protokołów wykazała, że dokumentacja była niszczone po okresie od 125 do 75 dni od daty najstarszego dokumentu. W okresie od 1 stycznia 2018 r. do 30 września 2021 r. zniszczenia nie dokonano w marcu 2019 r. (dwukrotnie dokonano zniszczenia w kwietniu 2019 r.), październiku 2019 r. (dwukrotnie dokonano zniszczenia w listopadzie 2019 r.), marcu oraz kwietniu 2020 r. (trzykrotnie dokonano zniszczenia w maju 2020 r.), w czerwcu 2020 r. oraz w styczniu 2021 r. (dwukrotnie dokonano zniszczenia w lutym 2021 r.). Komisja dokonywała zniszczenia dokumentacji egzaminacyjnej każdorazowo w trzysobowym składzie.

(akta kontroli str. 885-1124, 458-467, 1194-1181)

Sposób postępowania z danymi zgromadzonymi w systemie teleinformatycznym Ośrodka opisany został m.in. w Instrukcji Bezpieczeństwa SI WORD, gdzie określono m.in. sposób korzystania ze stacji roboczej, kart i certyfikatów, podkreślając, że zabronione jest: udostępnianie karty lub kodu PIN innym użytkownikom systemu lub osobom trzecim, przekazywanie karty pod nieobecność użytkownika przez jego bezpośrednich lub pośrednich przełożonych innym osobom, umożliwianie pracy w systemie osobom niebędącym jego użytkownikami. Wszyscy użytkownicy zobowiązani zostali w równym stopniu do przestrzegania zasad określonych w Instrukcji oraz niezwłocznego powiadomiania o utracie karty lub podejrzeniu jej utraty albo podejrzeniu użycia karty przez osobę nieupoważnioną.

Postanowienia Instrukcji zobowiązywały WORD do zabezpieczenia udostępnianej przez PWPW infrastruktury sprzętowej oraz fizycznego bezpieczeństwa informacji zgromadzonych w lokalnych bazach danych SI WORD.

(akta kontroli str. 415-457, 736-877, 1139-1143, 1491-1495)

W WORD, kwestie rejestracji logowań, dodatkowych weryfikacji tożsamości oraz zapewniających, przyznawanie indywidualnych haseł i kluczy cyfrowych umożliwiających dostęp do danych zgromadzonych w systemie teleinformatycznym służącym do obsługi oraz przeprowadzenia egzaminu państwowego z wykorzystaniem komputerowego urządzenia egzaminacyjnego nie zostały odrębnie uregulowane. Dyrektor WORD wyjaśnił, że procedura uwierzytelniania i autoryzacji użytkowników w systemie teleinformatycznym, tj. SI WORD, oraz rejestracji logowań, realizowana była z wykorzystaniem mechanizmu kontroli

⁵⁷ Ustalono w czasie oględzin dnia 30 listopada 2021 r.

⁵⁸ Nr 4/10 z 16 lutego 2010 r. zmienione zarządzeniem Dyrektora nr 6/20 z 23 listopada 2020 r.

dostępu zaimplementowanego w tym systemie, udostępnionym dla WORD w ramach zawartej umowy z PWPW. Dodał, że użytkownicy logowali się do systemu z wykorzystaniem indywidualnych kart z certyfikatami elektronicznymi zabezpieczonymi indywidualnymi kodami PIN, dostarczonych wraz z SI WORD przez PWPW.

(akta kontroli str. 1380-1383)

1.3.b. Dyski SSD⁵⁹ z zapisami egzaminów przechowywane były w Wydziale przeprowadzania egzaminów⁶⁰, w pomieszczeniu z drzwiami zamykanymi na zamek patentowy, w szafie zabezpieczonej zamkiem patentowym oraz odciskiem referentki. Na drzwiach tej szafy widniała instrukcja zatwierdzona przez Dyrektora WORD (bez daty jej zatwierdzenia lub wprowadzenia w życie), z której wynikało, że wymiana dysków następuje w ostatnim dniu tygodnia (po zakończeniu egzaminów). Instrukcja ta zawierała także opis postępowania w celu wymiany dysku w samochodzie. Wskazywała ponadto cztery osoby⁶¹ uprawnione do wymiany dysków, przeglądania i odtwarzania egzaminów.

(akta kontroli str. 415-457)

Oględziny czterech losowo wybranych dysków⁶² – dysk nr 10, dysk nr 6, dysk nr 21 oraz dysk nr 2 wykazały, że najstarsze zapisy na tych dyskach zostały zarejestrowane: 7 października 2021 r. (53 dni przed dniem oględzin); 9 października 2021 r. (51 dni), 6 września 2021 r. (84 dni) oraz 9 września 2021 r. (81 dni).

(akta kontroli str. 415-418)

Dyrektor WORD wyjaśnił, że czas przechowywania na dyskach wynika stąd, że każdy pojazd egzaminacyjny posiada zestaw składający się z dwóch dysków. Daje to możliwość ich wymiany bez potrzeby nadpisywania, co gwarantuje wysoki poziom nagrań. Wymiana dysków następuje cyklicznie. Z uwagi na to, że formatowanie dysku spowodowałoby usunięcie wszystkich nagrań (z wszystkich dni) to nagrania mogą być usuwane po upływie 21 dni od ostatnio nagranych egzaminów.

(akta kontroli str. 1412-1424, 1491-1497)

Zarejestrowane nagrania z części praktycznej egzaminów państwowych przechowywane były bezpośrednio na dyskach urządzeń rejestrujących w pojazdach. Dopiero po zapelnieniu, dyski były wymontowywane z urządzenia rejestrującego, w którym umieszczano pusty dysk. Wówczas dysk w całości był formatowany, co do zasady po upływie 21 dni od daty ostatniego zapisu na dysku, i oczekiwał na kolejną wymianę. W konsekwencji przyjętego sposobu postępowania zarejestrowane egzaminy państwowe nie były przechowywane w Ośrodku w pomieszczeniu zabezpieczonym przed dostępem osób nieupoważnionych (więcej na ten temat w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”).

(akta kontroli str. 415-457, 512-515, 605-612)

W przypadku wpływu do WORD skargi na przebieg egzaminu nagranie było kopiowane z dysku SSD na dysk twardy komputera pracownika WORD odpowiedzialnego za analizy wyników egzaminów⁶³, oraz kopiowane na płytę CD/DVD, którą przesyłano wraz z dokumentacją dot. skargi Marszałkowi. Na dzień przeprowadzania kontroli NIK w WORD znajdował się skopiowany na płytę DVD

⁵⁹ ang. Solid State Drive.

⁶⁰ W części budynku WORD z wyłączonym dostępem osób innych niż pracownicy Ośrodka.

⁶¹ Tj.: dwóch egzaminatorów nadzorujących, w tym Naczelnika WPE; starszego specjalistę do spraw analiz oraz starszego specjalistę na Stanowisku Kontroli Wewnętrznej.

⁶² Przeprowadzone 29 listopada 2021 r.

⁶³ W pomieszczeniu opisanym w pkt 1.1.a.

zapis egzaminu objęty skargą, która została wycofana przed przesłaniem jej Marszałkowi.

(akta kontroli str. 1260-1270)

1.3.c. W WORD nie ustalono odrębnych zasad przyjmowania skarg na przebieg i ocenę egzaminu państwowego na prawo jazdy. Dyrektor WORD wyjaśnił, że stosowane były bezpośrednio przepisy ustawy o kierujących pojazdami.

(akta kontroli str. 1404-1411, 1597-1608)

Rejestr skarg prowadzony był w formie papierowej przez Naczelnika Wydziału Egzaminowania.

(akta kontroli str. 62-64, 1597-1608)

1.3.d. Osobą odpowiedzialną za analizę wyników egzaminu w odniesieniu do egzaminatorów, instruktorów i ośrodków szkolenia kandydatów na kierowców, był pracownik zatrudniony na stanowisku starszego specjalisty ds. analiz. Z wyjaśnień Dyrektora WORD wynikało, że wnioski z cyklicznych egzaminów dot. poszczególnych egzaminatorów były wykorzystywane przez egzaminatora nadzorującego poprzez bieżące przekazywanie informacji egzaminatorom, a także wskazywanie merytorycznych i metodycznych uwag dotyczących wątpliwości co do stosowania obowiązujących zasad przeprowadzania egzaminów państwowych, z uwzględnieniem etyki zawodu egzaminatora oraz w ramach warsztatów doskonalenia zawodowego. Dodał, że egzaminatorzy byli zapoznawani z analizami statystycznymi w okresach kwartalnych, półrocznych i rocznych.

Oględziny pomieszczeń WORD potwierdziły, że wydruk wyniku analizy zdawalności znajdował się na tablicy informacyjnej w pomieszczeniu egzaminatorów.

(dowód: akta kontroli str. 321-323, 345-414, 1404-1410)

Żaden ze starostów nie zwrócił się o udzielenie pomocy merytorycznej podczas kontroli działalności ośrodków szkolenia kierowców. Dyrektor Ośrodka zgodnie z art. 117 ust. 1 pkt 8 ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz w § 37 rozporządzenia w sprawie egzaminowania, w okresach kwartalnych przysyłał marszałkom odpowiednich województw i odpowiednim starostom informacje w zakresie statystyki zdawalności dla poszczególnych ośrodków szkolenia i instruktorów oraz egzaminatorów. Dyrektor WORD nie przekazywał starostom innych dodatkowych danych, o których mowa w § 37 ust. 4 rozporządzenia w sprawie egzaminowania, dotyczących: przyczyn przerwania egzaminów praktycznych oraz przyczyn uzyskania przez osoby egzaminowane wyników negatywnych w trakcie praktycznej części egzaminu. W kontrolowanym okresie Ośrodek nie podejmował innych działań zmierzających do poprawy jakości szkolenia w poszczególnych OSK.

(dowód: akta kontroli str. 51-54, 285, 288)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Dyrektor WORD nie zapewnił realizacji obowiązku przechowywania każdego nagrania z praktycznej części egzaminów państwowych w zabezpieczonym pomieszczeniu znajdującym się w Ośrodku, co było niezgodne z § 7 ust. 2 rozporządzenia w sprawie egzaminowania. W WORD nagrania te były czasowo przechowywane w pojazdach egzaminacyjnych do momentuapełnienia dysków pamięci i ich wymiany, w sytuacji gdy w myśl ww. przepisu, nagrania te powinny być przechowywane w ośrodku egzaminowania, w pomieszczeniu zabezpieczonym przed dostępem osób nieupoważnionych.

(akta kontroli str. 512-515, 415-457, 605-612)

Dyrektor WORD wyjaśnił, że dyski znajdujące się w pojazdach egzaminacyjnych zawierające bieżące nagrania były zabezpieczone zamkiem przed dostępem osób nieupoważnionych. Dodał, że wszystkie pojazdy egzaminacyjne były zabezpieczone

w zamkniętych garażach, a dostęp do nagrań miały wyłącznie osoby upoważnione. NIK wskazuje jednak, że pomieszczenia garażowe, w których parkowane były pojazdy egzaminacyjne były udostępnione również innym pracownikom WORD. Ponadto pojazdy te stale uczestniczą w ruchu drogowym, co dodatkowo może skutkować utratą nagrań wskutek kolizji czy innego zdarzenia drogowego, a nawet kradzieżą. Jednocześnie pojazdy egzaminacyjne nie mogą być uznane za pomieszczenie w rozumieniu ww. przepisu.

(akta kontroli str. 1491-1497)

2. Dokumentacja związana z kursem kwalifikacyjnym dla egzaminatorów przeprowadzonym w 2010 r. nie została zarchiwizowana od około półtora roku przed rozpoczęciem kontroli NIK, pomimo że ostatni wpis w dzienniku lekcyjnym odnotowano pod datą 19 czerwca 2010 r., a w kartach przeprowadzonych zajęć ostatni wpis odnotowano w lipcu 2010 r. Dokumenty te były przechowywane w pomieszczeniu Działu Organizacji Szkoleń, pomimo że obowiązek ich zarchiwizowania po upływie 10-letniego okresu przechowywania tego rodzaju dokumentów określony został w przepisach § 44 rozporządzenia w sprawie egzaminowania.

(akta kontroli str. 1125-1138)

Dyrektor WORD w złożonych wyjaśnieniach nie wskazał przyczyn niezarchiwizowania dokumentacji lecz podał, że zostanie to wykonane.

(akta kontroli str. 1577-1580)

3. Dziewięć pojazdów egzaminacyjnych⁶⁴ zostało poddanych okresowemu badaniu technicznemu po upływie ponad roku od daty poprzedniego badania, co było niezgodne z wymogami przepisów art. 81 ust. 1 oraz ust. 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym⁶⁵. Przekroczenia w stosunku do terminu wyznaczonego przez stację kontroli pojazdów wyniosły, od jednego do 27 dni.

(akta kontroli str. 516-579, 588-604)

Dyrektor WORD podał w złożonym wyjaśnieniu, że:

– w odniesieniu do pojazdów, dla których przekroczenie terminu badania wyniosło jeden dzień, w czterech przypadkach⁶⁶, Dyrektor nie wyjaśnił przyczyny opóźnienia potwierdzając jedynie, że przeglądu technicznego dokonano następnego dnia po dniu, w którym upłynęła jego ważność, natomiast w jednym przypadku⁶⁷ podał, że termin przeglądu przypadał w niedzielę,

– w odniesieniu do trzech pojazdów⁶⁸, gdzie okres pomiędzy terminem badania a datą jego przeprowadzenia wyniósł, odpowiednio: 27 dni⁶⁹, pięć dni⁷⁰ oraz dwa dni⁷¹ - w okresie tym pojazdy nie uczestniczyły w egzaminach, z uwagi na awarie, które w nich wystąpiły,

⁶⁴ Dotyczyło to: dwóch samochodów ciężarowych: o nr rej. PP 1545J (w 2018 r. oraz 2019 r.) oraz PP1546J (w 2018 r. oraz 2019 r.), a także dwóch przyczep o: nr rej. PP 1324J (w 2018 r. oraz 2019 r.) oraz PP1325J (w 2018 r. oraz 2019 r.); motocykla o nr rej. PP 088K (w 2019 r.); motoroweru o nr rej. PP 8513 (w 2021 r.); przyczepy o nr rej. PP 4606F (w 2019 r. oraz w 2021 r.), przyczepy rolniczej o nr rej. PP 0117A (w 2018 r. oraz 2021 r.) oraz samochodu osobowego o nr rej. PP 1780A (w 2018 r.).

⁶⁵ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (tj. Dz. U. z 2021 r. poz. 450 ze zm.; dalej: Prawo o ruchu drogowym)

⁶⁶ Dot. dwóch samochodów ciężarowych o nr rej. PP 1545J oraz nr rej. PP1546J, a także dwóch przyczep o nr rej. PP 1324J oraz nr rej. PP1325J.

⁶⁷ Dot. samochodu osobowego o nr rejestracyjnym: PP 1780A (termin przeglądu przypadał w środę 24 stycznia 2018 r. przegląd przeprowadzono w dniu 25 stycznia 2018 r.).

⁶⁸ Tj.: motocykla o nr rej. PP 088K; motoroweru o nr rej. PP 8513; przyczepy o nr rej. PP 4606F.

⁶⁹ Przegląd, którego termin przypadał 14 sierpnia 2019 r. przeprowadzono 10 września 2019 r.

⁷⁰ Przegląd, którego termin przypadał 3 lipca 2021 r. przeprowadzono 8 lipca 2021 r.

⁷¹ Przegląd, którego termin przypadał 23 lipca 2019 r. przeprowadzono 25 lipca 2019 r.

- w czterech przypadkach⁷², w których okres pomiędzy terminem badania⁷³ a datą jego przeprowadzenia⁷⁴ wyniósł 13 dni - jak wynika ze złożonych wyjaśnień, Kierownik Działu Obsługi Technicznej w zakresie przeglądu technicznego zasugerował się datą dostawy⁷⁵ tych pojazdów do WORD,
- w odniesieniu do jednego pojazdu⁷⁶, gdzie opóźnienie w przeprowadzeniu przeglądu technicznego wyniosło 23 dni - było skutkiem przeoczenia ze strony Kierownika Działu Obsługi Technicznej.

(akta kontroli str. 1413-1424, 1449)

4. W okresie objętym kontrolą, w WORD do przeprowadzania egzaminów praktycznych wykorzystywano sześć pojazdów spośród dziewięciu wskazanych w nieprawidłowości nr 3, które nie posiadały ważnych badań technicznych, z tego:

- dwa samochody ciężarowe o nr rej.: PP 1545J oraz P 1546J – wykorzystano w styczniu 2018 r. łącznie w 109 w egzaminach praktycznych na kategorię C+E lub C, z tego: po 15 razy w dniach 8 i 10 stycznia; po 12 razy w dniach 9, 11, 12, 15, 16 i 17 stycznia oraz siedem razy 13 stycznia, pomimo że termin ważności badania technicznego każdego z tych pojazdów upłynął 5 stycznia 2018 r. Kolejne badania techniczne tych pojazdów przeprowadzono 18 stycznia 2018 r.
- dwie przyczepy o nr rej.: PP 1325J oraz PP 1324J – wykorzystano, w styczniu 2018 r., łącznie w 79 w egzaminach praktycznych na kategorię C+E, z tego: po dziewięć razy w dniach 8, 9, 10, 11, 12, 15, 16 i 17 stycznia, oraz siedem razy 13 stycznia, pomimo że termin ważności badania technicznego każdego z tych pojazdów upłynął 5 stycznia 2018 r. Kolejne badanie techniczne przeprowadzono 18 stycznia 2018 r.
- przyczepę ciężarową o nr rej. PP 4606F wykorzystano 24 lipca 2019 r., łącznie w czterech egzaminach praktycznych na kategorię B+E, pomimo że termin ważności badania technicznego tego pojazdu upłynął 23 lipca 2019 r. Kolejne badanie techniczne przeprowadzono 25 lipca 2019 r.
- przyczepę rolniczą o nr rej. PP 0117A wykorzystano łącznie w czterech egzaminach praktycznych na kategorię T, z tego: trzy razy 13 grudnia 2018 r. oraz jeden raz 3 stycznia 2019 r., pomimo że termin ważności badania technicznego tej przyczepy upłynął 12 grudnia 2018 r. Kolejne badanie techniczne przeprowadzono 4 stycznia 2019 r.

Przeprowadzanie egzaminów przy wykorzystaniu pojazdów, które nie zostały objęte sprawdzeniem i oceną, o których mowa w przepisach § 2 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach⁷⁷, tj. sprawdzeniem i oceną pod względem prawidłowości działania poszczególnych zespołów i układów, w szczególności pod względem bezpieczeństwa jazdy i ochrony środowiska, było działaniem nierzetelnym i stanowiło potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa kandydatów na kierowców oraz innych uczestników ruchu drogowego.

(akta kontroli str. 1541-1567, 1582)

⁷² Dotyczyło to dwóch samochodów ciężarowych o nr rej. PP 1545J oraz nr rej. PP1546J, a także dwóch przyczep o nr rej. PP 1324J oraz nr rej. PP1325J.

⁷³ Tj. 5 stycznia 2018 r.

⁷⁴ Tj. 18 stycznia 2018 r.

⁷⁵ Zgodnie z, zawartą 30 sierpnia 2016 r., umową dostawy tych pojazdów terminem ich przekazania WORD w Pile była data sporządzenia protokołu zdawczo – odbiorczego a został on sporządzony 24 stycznia 2017 r.

⁷⁶ Tj. przyczepy rolniczej o nr rej. PP 0117A.

⁷⁷ Tj. Dz. U. z 2015 r. poz. 776 ze zm.

Dyrektor WORD wyjaśnił, że w każdym z tych przypadków było to spowodowane przeoczeniem terminu przeglądu technicznego przez Kierownika Działu Obsługi Technicznej.

(akta kontroli str. 1532-1540)

5. Niezgodnie z art. 63 ust. 3 ustawy o kierujących pojazdami, dwoje egzaminatorów okresowo wykonywało dodatkowe zajęcia zarobkowe bez aktualnej, formalnej zgody Dyrektora. Z ustaleń kontroli wynika, że Dyrektor zatrudniając tych egzaminatorów dysponował wiedzą o podejmowaniu przez nich innych zajęć zarobkowych, a po ustaniu stosunku pracy w innym miejscu pracy, adekwatnie zwiększono im wymiar czasu pracy w Ośrodku.

Jeden z egzaminatorów zatrudniony był w Ośrodku w okresie od 1 maja 2016 r. do 31 maja 2019 r. Następnie został on ponownie zatrudniony w WORD w niepełnym wymiarze czasu pracy po upływie dwóch miesięcy, tj. od 1 sierpnia 2019 r. Co prawda, Dyrektor udzielił mu w okresie obowiązywania wcześniejszej umowy zgody na podejmowanie dodatkowych zajęć zarobkowych, ale czynność ta miała miejsce 7 maja 2016 r., czyli w okresie obowiązywania wcześniejszej umowy z WORD. Umowa o pracę egzaminatora w innym miejscu została rozwiązana z dniem 31 marca 2020 r., a następnie zwiększono egzaminatorowi wymiar czasu pracy w Ośrodku (od 1 kwietnia 2020 r.). Egzaminator ten nie miał jednak pisemnej zgody Dyrektora na wykonywanie innych zajęć zarobkowych w okresie od 1 sierpnia 2019 r. do 31 marca 2020 r., tj. w okresie obowiązywania drugiej umowy o pracę z WORD.

Dyrektor WORD stwierdził, że pracownik słusznie uznał, że jego zgoda na podejmowanie dodatkowego zajęcia zarobkowego w tym samym miejscu jest aktualna również po dwumiesięcznej przerwie w zatrudnieniu w WORD.

NIK podkreśla jednak, że zgoda na dodatkowe zatrudnienie udzielona została przez Dyrektora w ramach poprzedniego stosunku pracy, który wygasł. Powinna ona być zatem formalnie udzielona (lub nie) w związku z nawiązaniem kolejnego stosunku zatrudnienia.

Egzaminatorka została zatrudniona w WORD w wymiarze 0,1 etatu od 1 maja 2021 r. W tym samym czasie, osoba ta była zatrudniona u innego pracodawcy, pozostając tam w okresie wypowiedzenia. Dyrektor nie udzielał jej jednak zgody na podejmowanie innych zajęć zarobkowych w okresie od 1 do 31 maja 2021 r. (zainteresowana nie składała w tej sprawie wniosku). Czas pracy egzaminatorki w WORD został zwiększony do pełnego etatu po zakończeniu stosunku pracy u poprzedniego pracodawcy, od 1 czerwca 2021 r. Dyrektor WORD wyjaśnił, że miał świadomość, iż egzaminatorka wystąpiła do poprzedniego pracodawcy o rozwiązanie umowy o pracę z dniem 31 maja 2021 r.

(akta kontroli str. 83-84, 102- 103, 108-109, 156-162, 289, 292)

6. Dyrektor nie wyegzekwował od 32 egzaminatorów zatrudnionych w WORD w okresie od 1 stycznia 2018 r. do 30 września 2021 r. obowiązku złożenia oświadczeń o działalności gospodarczej prowadzonej przez małżonka - przed powołaniem na stanowisko, a także o zamiarze podjęcia takiej działalności lub zmianie jej charakteru - w trakcie pełnienia funkcji egzaminatora. Przedmiotowe oświadczenia były wymagane od 19 stycznia 2013 r. na podstawie art. 63 ust. 5 ustawy o kierujących pojazdami, w związku z art. 8 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ograniczeniu prowadzenia działalności gospodarczej przez osoby pełniące funkcje publiczne⁷⁸. Po dniu 19 stycznia 2013 r. egzaminatorzy powinni złożyć co najmniej

⁷⁸ Dz. U. z 2019 r., poz. 2399 t.j., dalej ustawa o ograniczeniu działalności gospodarczej.

oświadczenie o działalności gospodarczej prowadzonej przez małżonka, według wzoru określonego w załączniku nr 1 do rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 14 czerwca 2017 r. w sprawie określenia wzorów formularzy oświadczeń o prowadzeniu działalności gospodarczej i o stanie majątkowym⁷⁹. Następnie, w przypadku zaistnienia takich okoliczności w czasie zatrudnienia w Ośrodku, egzaminator miał obowiązek złożyć oświadczenie według wzoru określonego w załączniku nr 2 do wskazanego rozporządzenia, o zamiarze podjęcia lub o zmianie charakteru działalności gospodarczej prowadzonej przez małżonka.

Dyrektor Ośrodka wyjaśnił, że egzaminatorzy błędnie zinterpretowali przepis uznając, że tylko ci z nich, których małżonkowie prowadzą działalność gospodarczą, składają takie oświadczenia.

Wszyscy egzaminatorzy zatrudnieni w WORD złożyli stosowne oświadczenia w listopadzie 2021 r., czyli dopiero w czasie kontroli NIK.

(akta kontroli str. 86-155, 170-198, 289, 292)

7. Dyrektor nie wyegzekwował od wszystkich egzaminatorów zatrudnionych w Ośrodku obowiązku złożenia oświadczeń o stanie majątkowym, wymaganych na podstawie art. 63 ust. 5 ustawy o kierujących pojazdami, w związku z art. 10 ust. 1 i 4 ustawy o ograniczeniu działalności gospodarczej. Oświadczenia o stanie majątkowym przed objęciem stanowiska nie złożyło czterech egzaminatorów (67%)⁸⁰. Dwoch (6%)⁸¹, w czasie pełnienia funkcji egzaminatora, nie złożyło oświadczenia o stanie majątkowym według stanu na 31 grudnia 2018 r. Pięciu egzaminatorów (62%)⁸² nie złożyło przedmiotowego oświadczenia w dniu opuszczenia stanowiska.

Wyjaśnienia Dyrektora, o braku zmiany stanu majątkowego przed ponownym zatrudnieniem w WORD, o złożeniu oświadczenia według stanu na koniec roku, krótkim okresie zatrudnienia egzaminatora oraz o „rozgoroczeniu” pracownika w związku z utratą zatrudnienia, nie mogą stanowić usprawiedliwienia dla stwierdzonej nieprawidłowości.

(akta kontroli str. 88, 91, 95, 97, 99, 105, 107, 109, 290, 292-293)

8. Dyrektor do dnia rozpoczęcia kontroli NIK nie dokonał analizy żadnego oświadczenia o stanie majątkowym, co było niezgodne z art. 63 ust. 5 ustawy o kierujących pojazdami w związku z art. 10 ust. 4 ustawy o ograniczeniu działalności gospodarczej.

Dyrektor stwierdził, że kierownik Działu Organizacyjno-Administracyjnego przyjmowała oświadczenia poza kancelarią, przechowywała je w swoim pomieszczeniu i nie przygotowała procedury czy projektu zarządzenia wewnętrznego umożliwiającego sprawdzenie i analizę składanych oświadczeń.

Dyrektor, w trakcie trwania kontroli NIK, wydał 13 grudnia 2021 r. zarządzenie nr 9/21 w sprawie przyjmowania i analizowania oświadczeń o stanie majątkowym. Zarządzeniem tym kierownik kontrolowanej jednostki powołał dwuosobowy zespół, którego zadaniem była analiza oświadczeń o stanie majątkowym. Ze sporządzonego przez zespół raportu z analizy oświadczeń majątkowych za lata 2018-2020 wynikało, że nie stwierdzono przypadków nadmiernego czy nieuzasadnionego wzbogacenia egzaminatorów.

⁷⁹ Dz. U. z 2020 r. poz. 1825 t.j.

⁸⁰ Spośród sześciu nowo zatrudnionych egzaminatorów w okresie od 1 stycznia 2018 r. do 30 września 2021 r.

⁸¹ Spośród 35 pracujących w kontrolowanym okresie.

⁸² Spośród ośmiu, którzy opuścili stanowisko w okresie kontrolowanym.

NIK podkreśla, że analiza oświadczeń majątkowych jest ustawowym obowiązkiem kierownika jednostki, tj. Dyrektora Ośrodka.

(akta kontroli str. 290, 293-297)

9. Dyrektor nie wyegzekwował od dwóch egzaminatorów zatrudnianych ponownie w Ośrodku w 2019 i 2020 r. złożenia oświadczeń o istnieniu przesłanek wyłączenia, o których mowa w art. 57 ust. 1 pkt 1-3 i art. 63 ust. 6 ustawy o kierujących pojazdami. Do kontroli w obu przypadkach przedstawiono oświadczenia z 2015 i 2016 r., złożone w czasie trwania poprzednich stosunków pracy. Wskazać przy tym należy, że w Ośrodku stosowano rozwiązanie polegające na składaniu przez egzaminatorów takiego oświadczenia na początku zatrudnienia, oraz w przypadku faktycznego zaistnienia przesłanek, o których mowa w art. 57 ust. 1 pkt 1-3 ustawy o kierujących pojazdami. Oświadczenia o braku przesłanek wyłączenia z przeprowadzania egzaminu państwowego złożyło 18 egzaminatorów.

Kierownik kontrolowanej jednostki stwierdził, że egzaminatorzy są świadomi obowiązku składania takich oświadczeń i w przypadku zmiany danych zawartych w złożonych raz oświadczeniach składają kolejne. Jeden z egzaminatorów wyjaśnił, że nie był świadomy, że w związku z ponownym zatrudnieniem w WORD po dwóch miesiącach przerwy, ponownie musi składać przedmiotowe oświadczenie. Egzaminator ten dodał, że wiedział iż oświadczenie z 2015 r. jest wpisane do systemu komputerowego. Drugi z egzaminatorów stwierdził, że istnieje możliwość, że pismo zaginęło lub przypadkowo uległo zniszczeniu. Egzaminator ten w wyjaśnieniach deklaruwał, że w kontrolowanym okresie nie istniały przesłanki wyłączające go z przeprowadzenia egzaminu.

(akta kontroli str. 83-84, 106-109, 199-308, 298-299)

OCENA CZĄSTKOWA

Ośrodek dysponował odpowiednią kadrą egzaminatorów oraz wyposażeniem, w tym warunkami lokalowymi i placami manewrowymi wymaganymi dla przeprowadzania egzaminów państwowych. Jednostka posiadała urządzenia rejestrujące przebieg egzaminów państwowych, jednak część dysków z bieżącymi nagraniami praktycznej części egzaminów nie była przechowywana w pomieszczeniach WORD w sposób zabezpieczony przed dostępem osób nieupoważnionych, lecz w pojazdach egzaminacyjnych. Część dokumentacji dotyczącej prowadzonych kursów nie została w wymaganym terminie zarchiwizowana i była przechowywana wraz z bieżącymi dokumentami pracy Ośrodka. Ośrodek dysponował pojazdami egzaminacyjnymi w liczbie umożliwiającej obsługę zaplanowanych egzaminów państwowych kat. B, jednak część z posiadanych pojazdów była wykorzystywana do przeprowadzania części praktycznej egzaminów państwowych kat. C, C+E, B+E oraz T, pomimo że nie posiadały one aktualnego badania technicznego. Kandydatom na kierowców przystępującym po raz pierwszy do egzaminu państwowego, termin jego przeprowadzenia wyznaczano nie później niż 30 dni od daty zgłoszenia.

Dyrektor Ośrodka zatrudnił egzaminatorów spełniających wymagane warunki, jednak nie wszyscy z nich wywiązali się z obowiązku złożenia wymaganych oświadczeń majątkowych, a Dyrektor nie dokonał ich analizy. Działania takie podjął dopiero w trakcie kontroli NIK. Większość egzaminatorów złożyła oświadczenia dotyczące działalności gospodarczej prowadzonej przez małżonków dopiero w czasie kontroli NIK. Dwoje zatrudnionych w Ośrodku egzaminatorów okresowo wykonywało dodatkowe zajęcia zarobkowe, bez formalnej, aktualnej zgody Dyrektora. Z kolei, dwóch innych egzaminatorów nie złożyło stosowanych w kontrolowanej jednostce oświadczeń o braku przesłanek wyłączenia ich z prowadzenia egzaminów państwowych na czas zawarcia umowy z WORD. Wszyscy egzaminatorzy, co roku, uczestniczyli w warsztatach doskonalenia zawodowego prowadzonych według programów opracowanych przez Dyrektora

i zatwierdzonych przez marszałka województwa. Zaświadczenia o ukończeniu warsztatów Ośrodek przekazywał marszałkom województw w wymaganym terminie. Dyrektor Ośrodka, w okresach kwartalnych przesyłał odpowiednim marszałkom i starostom informacje w zakresie statystyki zdawalności, w szczególności obejmującej poszczególne ośrodki szkolenia kierowców, instruktorów oraz egzaminatorów.

OBSZAR

2. Przeprowadzanie egzaminów państwowych dla kandydatów na kierowców oraz prowadzenie kursów i warsztatów dla kandydatów na instruktorów, wykładowców i egzaminatorów oraz osób posiadających te uprawnienia

2.1. Przeprowadzanie egzaminów dla kandydatów na kierowców

Opis stanu faktycznego

2.1.a. Skontrolowana dokumentacja przebiegu 15 planów egzaminów wygenerowanych z systemu SI WORD obejmowała plany egzaminów, listy osób egzaminowanych oraz protokoły egzaminacyjne.

W systemie SI WORD nie było możliwości wygenerowania wersji pierwotnej planów, list i protokołów, lub też ich konkretnej korekty. System generował wyłącznie wersje ze wszystkimi korektami. Daty i loginy osób sporządzających, dokonujących korekt oraz zatwierdzających dokumenty widoczne były w systemie, jednak nie pozwalał on na wygenerowanie raportu w zakresie dokonywanych zmian.

Analiza ww. dokumentacji wykazała, że plan egzaminów na dany dzień sporządzany był dnia poprzedniego, natomiast korekta planu dokonywana była na bieżąco, danego dnia. Pozwalało to zapisać na egzamin osobę, która w pierwotnym planie nie była na określoną godzinę zapisana.

Dokumentacja egzaminacyjna, tj.: plany egzaminów, lista osób zakwalifikowanych, protokoły z egzaminów – prowadzona była przy wykorzystaniu funkcjonalności SI WORD. Zatwierdzenie planów i ich korekt następowało w SI WORD po zatwierdzeniu wersji papierowej przez Dyrektora. Protokoły z egzaminów były generowane w SI WORD i drukowane po czym następowało ich zatwierdzenie w formie papierowej. Protokoły zatwierdzał Dyrektor WORD, natomiast na liście osób zakwalifikowanych na egzamin, w pozycji dot. danej osoby, egzaminator poświadczał swoim podpisem oraz imienną pieczęcią⁸³ wynik egzaminu.

Po przygotowaniu planu egzaminów na dany dzień w SI WORD, Koordynator drukował plan z tego systemu. Papierowa wersja planu podpisywana była przez Dyrektora w dniu poprzedzającym dzień, którego plan dotyczył. Po podpisaniu wersji papierowej planu, wersję elektroniczną w SI WORD podpisywał Informatyk.

Korekty planu przygotowywał i zatwierdzał w ciągu dnia Koordynator. Wynikały one z bieżących sytuacji, np. nieobecności egzaminatorów, sytuacji pogodowej, awarii pojazdu. Przykładowo, awaria pojazdu egzaminacyjnego na kat. C skutkowałą przypisaniem egzaminatora z tego egzaminu do egzaminu na kat. B.

Plan tworzony był na podstawie tzw. ramówek przygotowanych w SI WORD. Standardowo zaplanowana ramówka zakłada jedną rezerwę, tzn. nieobecność jednego egzaminatora, a tym samym, obecność wszystkich egzaminatorów powodowała korektę planu. Każda korekta podpisywana była w SI WORD przez osoby, które zostały do tego upoważnione przez Dyrektora WORD.

⁸³ Z numerem ewidencyjnym egzaminatora.

Analiza historii dokumentów dotyczących 13 planów⁸⁴ egzaminów wykazała, że były one podpisywane i zatwierdzane w SI WORD przez osobę upoważnioną⁸⁵ w dniu roboczym poprzedzającym termin ich obowiązywania. W jednym⁸⁶ przypadku korekta planu została wygenerowana w systemie przed podpisaniem planu.

W WORD nie wystąpiły przypadki przydzielania egzaminów w sposób inny niż losowy.

Analizy 15 przypadków powtórnego, w tym samym dniu, zdawania egzaminu na kategorię „B”⁸⁷ wykazała, że w sześciu przypadkach⁸⁸ (tj. 40%) egzaminowany uzyskał w kolejnym⁸⁹ podejściu pozytywny wynik egzaminu.

Naczelnik Wydziału Egzaminowania oświadczył podczas oględzin, że dopisywanie w tym samym dniu do kolejnego egzaminu osób, które egzaminu w tym dniu nie zdały jest w WORD standardem. Możliwość taka wynikała z funkcjonalności SI WORD oraz służyła optymalnemu wykorzystaniu posiadanych przez Ośrodek zasobów. Dyrektor wyjaśnił, że działanie takie jest standardowe, w przypadku osób chętnych.

Liczba takich przypadków w poszczególnych latach okresu 2018 - 2021⁹⁰ wyniosła, odpowiednio: dla części teoretycznej⁹¹ 0, 394, 784, 611, natomiast dla części praktycznej⁹²: 2 421, 2 606, 1 030, 1 030. W trakcie kontroli nie stwierdzono aby w latach 2018-2021 wystąpiły przypadki organizowania egzaminów dla pojedynczych osób.

(akta kontroli str. 878-882, 885-1124, 1404-1410, 1481, 1578-1582)

Dyrektor podał w wyjaśnieniach, że w przypadku awarii systemu losowania, doboru egzaminowanych do egzaminatorów realizowano poprzez ręczne losowanie pociętych przez Koordynatora fragmentów listy osób zakwalifikowanych na egzamin, w taki sposób aby egzaminator nie widział kogo losuje. Dodał, że w latach 2018-2021 r. wystąpiła jedna awaria systemu losowania w 2021 r. Jej usunięcie wymagało współpracy Głównego Informatyka WORD z dostawcą oprogramowania.

(akta kontroli str. 1404-1410)

Na podstawie dokumentacji dot. planowania i realizacji egzaminów z 13 dni⁹³ przeprowadzonych po 1 stycznia 2020 r., ustalono, że osoby egzaminowane przydzielano egzaminatorom w sposób umożliwiający rozpoczęcie teoretycznej i praktycznej części egzaminu o wyznaczonej godzinie wskazanej w zaświadczeniu, o którym mowa w § 11 ust. 1 pkt 4 rozporządzenia w sprawie egzaminowania, uwzględniając możliwość późniejszego jego rozpoczęcia, jednak nie dłużej niż 15 minut.

Aby zapewnić terminowe rozpoczęcie części teoretycznej lub praktycznej egzaminu (o wyznaczonej godzinie, wskazanej w zaświadczeniu) egzaminator dokonywał

⁸⁴ Na 30 września 2021 r., 5 listopada 2021 r., 10 listopada 2021 r., 15 listopada 2021 r., 3 lutego 2020 r., 11 marca 2020 r., 15 czerwca 2020 r., 6 lipca 2020 r., 5 października 2020 r., 1 czerwca 2021 r., 1 marca 2021 r., 11 stycznia 2021 r., oraz 15 lutego 2021 r.

⁸⁵ W ośmiu przypadkach był to Koordynator (30.09.2021 r., 5.11.2021 r., 10.11.2021 r., 11.03.2020 r., 5.10.2020 r., 16.11.2020 r., 1.03.2021 r., 15.02.2021 r.), w sześciu przypadkach Główny Informatyk (15.11.2021 r., 3.02.2020 r., 15.06.2020 r., 6.07.2020 r., 1.06.2021 r., 11.01.2021 r.)

⁸⁶ Plan na 16.11.2020 r., (korygowany sześciokrotnie – przez koordynatora.

⁸⁷ W ośmiu przypadkach praktycznego oraz w siedmiu przypadkach teoretycznego.

⁸⁸ Czterech dot. egzaminu teoretycznego oraz dwóch dot. egzaminu praktycznego.

⁸⁹ Drugim w pięciu przypadkach, a w jednym przypadku oraz trzecim w jednym przypadku.

⁹⁰ Według stanu na 29 listopada 2021 r.

⁹¹ Dla wszystkich kategorii prawa jazdy.

⁹² Dla kategorii „B”.

⁹³ Z 30 września 2021 r., 5 listopada 2021 r., 10 listopada 2021 r., 15 listopada 2021 r., 3 lutego 2020 r., 11 marca 2020 r., 15 czerwca 2020 r., 6 lipca 2020 r., 5 października 2020 r., 1 czerwca 2021 r., 1 marca 2021 r., 11 stycznia 2021 r., oraz 15 lutego 2021 r.

losowania przed wyznaczoną godziną, z takim wyprzedzeniem, aby punktualnie rozpocząć egzamin (wykorzystywano do tego funkcjonalność SI WORD). Egzaminator oczekiwał na osoby, których spóźnienie nie przekraczało 15 minut. Po upływie tego czasu egzaminator podejmował decyzję o wyniku „X” egzaminu. W przypadku przekroczenia czasu 15 minut z powodu spóźnienia egzaminatora – w związku z niezakończeniem przez niego poprzedniego egzaminu – Koordynator przydzielał do przeprowadzenia takiego egzaminu egzaminatora nadzorującego.

W poszczególnych latach okresu objętego kontrolą, tj. w latach 2018-2021 (do 30 września) udział egzaminów przeprowadzonych przez egzaminatorów nadzorujących w ogólnej liczbie egzaminów wynosił odpowiednio:

a) egzaminy teoretyczne:

– Naczelnik Wydziału Przeprowadzania Egzaminów: 8,21% w 2018 r.; 16,84% w 2019 r., 1,17% w 2020 r. oraz 4,03% w 2021 r.,

– Egzaminator nadzorujący: 37,16% w 2018 r.; 42,29 w 2019 r., 10,39% w 2020 r. i 8,59% w 2021 r.,

b) egzaminy praktyczne:

– Naczelnik Wydziału Przeprowadzania Egzaminów: 0,03% w 2018 r.; 0,04% w 2019 r., 0,24% w 2020 r. i 0,44% w 2021 r.,

– Egzaminator nadzorujący: 0,14% w 2020 r. i 0,30% w 2021 r., nie przeprowadził żadnego w 2018 r. oraz 2019 r.

Dyrektor wyjaśnił, że w WORD, w kontrolowanym okresie, nie zidentyfikowano problemów dotyczących zapewnienia terminowego rozpoczynania części teoretycznej i praktycznej egzaminu.

(akta kontroli str. 887-1124, 1325-1379, 1404-1411)

2.1.b. Analiza siedmiu losowo wybranych ilościowych wykazów przeprowadzonych egzaminów⁹⁴ wykazała, że w okresie objętym kontrolą egzaminatorom przydzielano egzaminy w liczbie określonej w § 13 ust. 3 pkt 3 rozporządzenia w sprawie egzaminowania. Przekroczenie tej liczby, w okresie objętym kontrolą wystąpiło w pięciu dniach. W każdym przypadku przyczyną była nieplanowana nieobecność egzaminatora lub egzaminatorów⁹⁵. W każdym z tych przypadków sporządzona została notatka służbowa załączona do protokołu egzaminacyjnego, która następnie została terminowo przekazana do wiadomości Marszałka.

Drukowane z SI WORD i wydawane egzaminowanemu zaświadczenie o przyjęciu od niego dokumentów oraz o zakwalifikowaniu na egzamin zawierało dokładną godzinę egzaminu.

Na podstawie badania próby 50 osób⁹⁶ przystępujących do egzaminu po raz pierwszy ustalono, że osobom tym wyznaczono termin egzaminu nie dłuższy niż 30 dni od dnia jego wyznaczenia (średnio sześć dni).

Dyrektor wyjaśnił, że ograniczenie liczby przeprowadzanych egzaminów wynikające z wejścia w życie 1 stycznia 2020 r. rozporządzenia w sprawie egzaminowania,

⁹⁴ Z 1 września 2021 r. dot. 21 egzaminatorów; z 4 maja 2021 r. dot. 14 egzaminatorów; z 1 grudnia 2020 r. dot. 16 egzaminatorów; z 1 września 2020 r. dot. 17 egzaminatorów; z 7 stycznia 2020 r. dot. 16 egzaminatorów; z 2 stycznia 2020 r. dot. 16 egzaminatorów; z 29 marca 2021 r. dot. 16 egzaminatorów.

⁹⁵ 9 listopada 2020 r. dodatkowe egzaminy przeprowadzili trzech egzaminatorów w związku z nieobecnością jednego egzaminatora; 5 lutego 2021 r. jeden egzaminator przeprowadził dziesięć egzaminów w związku z nieobecnością innego egzaminatora; 17 marca 2021 r. jeden egzaminator przeprowadził dziesięć egzaminów praktycznych kat. „B” w związku z nieobecnością trzech egzaminatorów; 24 marca 2021 r. dwaj egzaminatorzy przeprowadzili po 10 egzaminów praktycznych kat. „B” w związku z nieobecnością innego egzaminatora.

⁹⁶ Z tego: 30 z 2019 r. (po pięć z każdego miesiąca okresu lipiec-grudzień); 11 z 2020 r. (po jednej z każdego miesiąca, w których przeprowadzano egzaminy); dziewięć z 2021 r. (po jednej z każdego miesiąca okresu styczeń-wrzesień).

spowodowało zmniejszenie środków przeznaczonych na BRD⁹⁷, nie spowodowało natomiast odejść egzaminatorów z pracy.

(akta kontroli str. 1145-1154, 1404-1411)

2.1.c. Oględziny⁹⁸ pięciu losowo wybranych zapisów egzaminów w zakresie uprawnień prawa jazdy kat. B⁹⁹ wykazały, że egzaminy zostały utrwalone w sposób umożliwiający prawidłowe odtworzenie obrazu i dźwięku. W każdym przypadku egzaminator przed rozpoczęciem egzaminu, zgodnie z § 26 pkt 4 rozporządzenia w sprawie egzaminowania, podał swoje imię i nazwisko. Numer rejestracyjny pojazdu oraz data i godzina były widoczne na nagraniu.

WORD nie posiadał w okresie objętym kontrolą umów serwisowych zapewniających weryfikację stanu technicznego oraz utrzymanie w sprawności urządzeń rejestrujących przebieg egzaminów, pomimo że gwarancja na dostarczone w 2017 r. systemy upłynęła w 2019 r. Zadania te realizował starszy specjalista ds. analiz, do którego zakresu czynności¹⁰⁰ należało m.in.: sprawowanie bieżącego nadzoru nad stanem technicznym i działaniem urządzeń rejestrujących przebieg egzaminów praktycznych w pojazdach egzaminacyjnych oraz dokonywanie zgłoszeń uszkodzeń lub awarii urządzeń rejestrujących w pojazdach egzaminacyjnych, z uwzględnieniem warunków ich gwarancji i serwisu. Do zadań tego pracownika należało także: przeglądanie i odtwarzanie zarejestrowanych egzaminów w pojazdach egzaminacyjnych oraz ocena jakości nagranego obrazu i dźwięku, a także prowadzenie rejestru uwag dot. nagrań, dokonywanie napraw i usuwanie usterek urządzeń rejestrujących w pojazdach egzaminacyjnych.

W Rejestrze awarii, uszkodzeń i uwag dot. działania urządzeń rejestrujących w okresie objętym kontrolą odnotowano jedno zdarzenie¹⁰¹ polegające na nieuruchomieniu się rejestracji w samochodzie ciężarowym.

W latach 2018-2021 (do 30 września) nie wystąpiły przypadki awarii urządzeń rejestrujących przebieg egzaminów na kategorię B.

(akta kontroli str. 326-329, 1287-1290, 1294-1302, 1404-1411, 1531-1540)

Egzaminatorzy nadzorujący wyjaśnili, że w latach 2018-2021 egzaminy nie były prowadzone na drogach szybkiego ruchu z powodu braku takiego wymogu prawnego oraz braku takich dróg w obszarze przeprowadzania egzaminów przez WORD. Ponadto wskazali, że aktualnie zadania egzaminacyjne obejmują jazdę w zakręcie, natomiast hamowanie awaryjne realizowane jest w zakresie kategorii AM, A1, A2, i A, jednak nie obejmuje ono jego wykonania z włączonymi, a następnie wyłączonymi systemami ABS/ESP.

Egzaminatorzy nadzorujący wyjaśnili ponadto, że w okresie objętym kontrolą wystąpiły dwa przypadki nieprawidłowej oceny zadań egzaminacyjnych przez egzaminatorów, z tego: jeden w 2019 r. dotyczył zadania wykonywanego w ruchu drogowym: „Parkowanie prostopadłe (wyjazd przodem – wyjazd tyłem)” oraz jeden w 2020 r. dotyczył zadania wykonywanego na placu manewrowym „Ruszanie z miejsca oraz jazda pasem ruchu do przodu i tyłu”.

(akta kontroli str. 1294-1302)

2.1.d. Oględziny 11 zapisów egzaminów, w tym sześciu zakończonych wynikiem negatywnym¹⁰² oraz pięciu zapisów egzaminów zakończonych wynikiem

⁹⁷ Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

⁹⁸ Przeprowadzone 2 grudnia 2021 r. oraz 13 grudnia 2021 r.

⁹⁹ W dniach: 29 listopada 2021 r. w godz. 14:30 do 15:15 samochód nr 14; 23 listopada 2021 r. w godz. 08:40 do 09:15 samochód nr 08; w godz. 9:02 do 9:49 samochód nr 04; w dniu 22 listopada 2021 r. w godz. 09:37 do 09:51 samochód nr 21 oraz w godz. 11:30 do 12:02 samochód nr 07.

¹⁰⁰ Z 30 stycznia 2014 r.

¹⁰¹ W dniu 14 czerwca 2018 r.

pozytywnym¹⁰³ wykazały, że dobór tras egzaminacyjnych (podczas egzaminu w ruchu drogowym) zapewniał przeprowadzenie w określonym czasie wszystkich wymaganych podczas tej części egzaminu zadań.

(akta kontroli str. 1287-1290)

2.1.e. Istniejący w strukturze WORD Wydział Przeprowadzania Egzaminów nie tworzył planów kontroli egzaminatorów. Dokonywanie przeglądów i kontroli nagrań egzaminów praktycznych przez egzaminatora nadzorującego ujęte zostało w corocznych planach kontroli zarządczej. Kontrole te wobec wszystkich egzaminatorów, jak wyjaśnił Dyrektor, były wykonywane na podstawie przeglądów i kontroli nagrań egzaminów praktycznych, corocznie w liczbie 50 - przez egzaminatora nadzorującego. W zakres tych kontroli wchodziło wrywkowe przeglądanie nagrań, w tym także w związku ze składanymi wnioskami przez osoby egzaminowane oraz przy składanych skargach i odwołaniach. Wnioski z tych przeglądów były w formie ustnej na bieżąco przekazywane egzaminatorom. Dodał, że mając na uwadze komfort zdawania egzaminu, tj. aby nie tworzyć dodatkowej atmosfery stresu wobec osób egzaminowanych, egzaminatorzy nadzorujący nie uczestniczyli fizycznie podczas egzaminu w ruchu drogowym.

Dyrektor stwierdził także, że realizowanie przez egzaminatorów nadzorujących bieżącego oraz okresowego nadzoru polegało na rozstrzyganiu problemów merytorycznych egzaminatorów (np. w zakresie interpretacji przepisów), udzielaniu wyjaśnień na uwagi wnoszone przez osoby egzaminowane, dokonywaniu wyjaśnień na wnioski osób egzaminowanych z wykorzystaniem nagranych materiałów z przebiegu egzaminu oraz sporządzaniu odpowiedzi na złożone skargi lub odwołania, a także osobistym (fizycznym) nadzorze egzaminów praktycznych na placu manewrowym.

Obowiązujące w okresie objętym kontrolą zarządzenie¹⁰⁴ w sprawie Regulaminu kontroli wewnętrznej w WORD przewidywało, że w przypadku kontroli egzaminów, Naczelnik Wydziału Przeprowadzania Egzaminów jest informowany o postępowaniu kontrolnym przez pracownika zatrudnionego na stanowiska kontroli wewnętrznej i analiz. Zgodnie z tą procedurą, kontrolujący winien był przekazać dokonane ustalenia egzaminatorowi nadzorującemu a ten, w terminie pięciu dni roboczych, powinien dokonać oceny na piśmie i przekazać ją kontrolującemu.

W trakcie oględzin¹⁰⁵ przeprowadzonych przez kontrolera NIK, pracownik na stanowisku ds. kontroli wewnętrznej oświadczył, że zapisy lub dyski do przeglądu zapisów wybierane były losowo lub celowo, gdy wynikało to ze zlecenia Dyrektora. Przegląd nagrań przebiegu egzaminów praktycznych dokonywany był m.in. pod kątem ewentualnych negatywnych zachowań egzaminatora lub egzaminowanego, ale także sposobu doboru przez egzaminatora trasy egzaminu, porównania trasy dobieranej przez egzaminatora i sposobu przeprowadzenia egzaminu w ostatniej godzinie pracy, w porównaniu do godzin wcześniejszych. Pracownik ds. kontroli wewnętrznej dodał, że z przeglądu nie była sporządzana notatka lub raport dla Dyrektora WORD jeżeli nie stwierdzono negatywnych zjawisk. Oświadczył także, że

¹⁰² Z 29 listopada 2021 r. w godz. od 14:30 do 15:15 samochodem nr 14; z 15 listopada 2021 r. w godz. od 7:50 do 8:09 samochodem nr 09; z 10 listopada 2021 r. w godz. od 7:25 do 8:00 samochodem nr 12; z 10 listopada 2021 r. w godz. od 14:00 do 14:31 samochodem nr 08; z 8 listopada 2021 r. w godz. od 11:31 do 12:31 samochodem nr 04; z 5 listopada 2021 w godz. od 11:35 do 11:50 samochodem nr 08.

¹⁰³ Dwóch z 23 listopada 2021 r. (w godz. od 8:40 do 9:15 samochodem nr 08 oraz w godz. od 9:02 do 9:49 samochodem nr 04), dwóch z 17 listopada 2021 r. (w godz. od 8:40 do 9:10 samochodem nr 11 oraz w godz. 7:25 do 8:08 samochodem nr 08) oraz jednego w dniu 22 listopada 2021 r. w godz. 11:30 do 12:02 samochodem nr 07).

¹⁰⁴ Nr 19/10 Dyrektora WORD z 30 września 2010 r. (zmienione zarządzeniem nr 4/14 Dyrektora WORD).

¹⁰⁵ W dniu 23 listopada 2021 r.

w kontrolowanym okresie, nie dokonywał przeglądów zapisów w okresie od końca marca do połowy kwietnia 2021 r. z powodu nieobecności w pracy.

Podczas oględzin przedłożono raporty z analiz dokonanych w roku 2018 obejmujące:

- analizę porównawczą egzaminów praktycznych kat. B prawa jazdy za III kwartał 2016, 2017 i 2018 roku;
- analizę najkrócej trwających egzaminów we wrześniu 2018 r.;
- wnioski do protokołu nr 1/18 z przebiegu egzaminu na prawo jazdy 10 lutego 2018 r. godz. od 8:29 do 9:18;
- analizę porównawczą egzaminów praktycznych kat. B prawa jazdy za I kwartał 2016, 2017 i 2018 roku sporządzoną 11 czerwca 2018 r.;
- analizę porównawczą egzaminów praktycznych kat. B prawa jazdy za II kwartał 2016, 2017 i 2018 roku (sporządzoną 24 sierpnia 2018 r.).

Pracownik ds. kontroli wewnętrznej okazał za 2019 r. następujące dokumenty:

- informację z przeglądu jakości nagrań egzaminacyjnych;
- wnioski do protokołu nr 2/19 z wjazdu na teren WORD pojazdem prywatnym bez zgody Dyrektora (sporządzone 27 maja 2019 r.);
- protokół nr 3/19 z czynności wyjaśniających nieprawidłowy zapis dot. czasu przebiegu egzaminu praktycznego (sporządzony 23 grudnia 2019 r.);
- analizę wykorzystania placu manewrowego na kat. C oraz C+E (sporządzone 18 grudnia 2019 r.).

Do kontroli okazano dokumenty sporządzone w 2021 r. obejmujące:

- informację z przeglądów przeprowadzonych egzaminów w kwietniu 2021 r. (z 23 kwietnia 2021 r. g. 7:18; godz. 8:34; z 13 kwietnia 2021 r. godz. 11:35; z 26 kwietnia 2021 r. g. 7:48; godz. 8:34; godz. 11:10; z 24 kwietnia 2021 r. godz. 8:40; godz. 9:30),
- informację dotyczącą zdawalności egzaminatorów z okresów maj-czerwiec oraz sierpień-wrzesień 2021 r.

Prowadzony w WORD Rejestr przeglądu dysków z nagraniami egzaminów praktycznych na kat. B nie zawierał wpisów w latach 2018-2020 (ostatni wpis z przeglądu zamieszczono pod datą: 9 października 2017 r.). W rejestrze tym odnotowano sześć wpisów z przeglądów wykonanych w 2021 r. (pierwszy pod datą: 27 września 2021 r.¹⁰⁶).

Liczba złożonych w WORD wniosków o wgląd do zapisu z egzaminu praktycznego w latach 2018, 2019, 2020 oraz 2021 wyniosła, odpowiednio: 20, 12, 14 oraz 15¹⁰⁷. Każdy z nich został odnotowany w ewidencjach wniosków o odtworzenie przebiegu egzaminów praktycznych. Liczba udzielonych wyjaśnień wraz z zapoznaniem wnioskodawcy z nagraniem wyniosła, odpowiednio: 20, 11, 12 i 15¹⁰⁸. W każdym z tych przypadków wnioskodawca potwierdził zapoznanie się z nagraniem oraz udzielenie mu wyjaśnień przez egzaminatora nadzorującego. W trzech przypadkach¹⁰⁹, w związku z niestawieniem się wnioskodawcy w WORD, wnioski zostały przekazane do Marszałka jako skarga.

Dyrektor wyznaczył dwóch egzaminatorów nadzorujących, którzy spełniali wymagania określone w § 3 ust. 2 i § 62 rozporządzenia w sprawie egzaminowania.

¹⁰⁶ W tym jeden w okresie do 30 września 2021 r.

¹⁰⁷ W tym 10 w okresie do 30 września 2021 r.

¹⁰⁸ Tamże.

¹⁰⁹ Z tego: jeden złożony w 2019 r. oraz dwa w 2020 r.

Egzaminatorzy ci posiadali uprawnienia do egzaminowania na prawo jazdy kategorii A, B, C, D, E oraz co najmniej dwuletnie doświadczenie w przeprowadzaniu egzaminów w tych kategoriach. Jeden z egzaminatorów był zatrudniony w WORD od 1998 r. a drugi od 2008 r.

Przeprowadzanie przez egzaminatorów nadzorujących doraźnych kontroli realizowanych poprzez analizę nagrań z egzaminów przeprowadzonych przez wybranych egzaminatorów, w związku ze składanymi przez egzaminowanych skargami, potwierdzała dokumentacja tych skarg.

W okresie objętym kontrolą do WORD wpłynęło 17 skarg, z tego: sześć¹¹⁰ w 2018 r., cztery w 2019 r., sześć w 2020 r. oraz jedna w 2021 r. (do 30 września). Każda z nich dotyczyła egzaminu praktycznego¹¹¹ i została ujęta w rejestrze skarg. Dotyczyły one egzaminów przeprowadzonych przez różnych egzaminatorów, z tym, że dwukrotnie wystąpiły skargi na sześciu egzaminatorów: w 2018 r.¹¹² oraz 2019 r.¹¹³; w 2018 r.¹¹⁴ oraz 2019 r.¹¹⁵; w 2019 r.¹¹⁶ oraz 2020 r.¹¹⁷; w 2019 r.¹¹⁸ oraz 2020 r.¹¹⁹; w 2020 r.¹²⁰ oraz 2021 r.¹²¹; dwukrotnie w 2020 r.¹²².

W 2018 r. trzy skargi zostały rozpatrzone przez Marszałka negatywnie. Odnośnie jednej z nich, Marszałek stwierdził brak podstaw do rozpatrzenia. W jednym przypadku stwierdził, że skarga została złożona po terminie i nie zostanie rozpatrzona, a w jednym przypadku egzamin został unieważniony.

Trzy skargi złożone w 2019 zostały rozpatrzone przez marszałka województwa negatywnie, a w jednym przypadku egzamin został unieważniony. Cztery skargi złożone w 2020 r. zostały rozpatrzone negatywnie. Jeden egzamin został unieważniony. Jedna skarga została wycofana przez skarżącego przed jej przekazaniem Marszałkowi. W 2021 – do 30 września, złożona została jedna skarga, którą Marszałek rozpatrzył negatywnie.

W wyniku skarg unieważnione zostały cztery egzaminy¹²³, z tego: po jednym w 2018 r. oraz 2019 r. a także dwa w 2020 r. (z tego jedno na wniosek Dyrektora WORD). Analiza tych skarg wykazała, że w każdym przypadku egzaminator nadzorujący sporządzał ocenę materiału uzyskanego z monitoringu placu manewrowego lub z urządzenia rejestrującego przebieg egzaminu, a także ocenę zaistniałej sytuacji stanowiącej przedmiot odwołania lub skargi. Dotyczyły one:

– niezasadnego przerwania jednego egzaminu, który stanowił 0,1% ogólnej liczby egzaminów praktycznych przeprowadzonych przez egzaminatora w 2018 r. (998 egzaminów). W trakcie tego egzaminu kierujący zespołem pojazdów ciężarowych wykonując skręt w lewo na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną, w ocenie egzaminatora, wymusił pierwszeństwo przejazdu na tym skrzyżowaniu. W opinii

¹¹⁰ W tym jedna dotyczyła dwóch egzaminów praktycznych przeprowadzonych w dwóch kolejno następujących po sobie dniach.

¹¹¹ Dziewięć w zakresie kategorii B (dwie w 2018 r., po trzy w 2019 r. oraz 2020 r., jedna w 2021 r.); siedem w zakresie kategorii C+E (trzy w 2018 r., jedna w 2019 r., dwie w 2020 r., jedna w 2021 r.); po jednej w zakresie kategorii B+E oraz A (odpowiednio w 2018 r. oraz 2020 r.);

¹¹² Dot. kat. C+E.

¹¹³ Dot. kat. B.

¹¹⁴ Dot. kat. B+E.

¹¹⁵ Dot. kat. C+E.

¹¹⁶ Dot. kat. B.

¹¹⁷ Tamże.

¹¹⁸ Tamże.

¹¹⁹ Tamże.

¹²⁰ Dot. kat. A.

¹²¹ Dot. kat. C+E.

¹²² Dot. kat. C+E oraz B.

¹²³ W latach 2018-2021 (do 30.09) w WORD przeprowadzono łącznie 151,8 tys. egzaminów teoretycznych i praktycznych.

Marszałka oceniającego nagranie przebiegu egzaminu sekunda po sekundzie, egzaminator niezasadnie przerwał egzamin albowiem dopiero po 4 sekundach od awaryjnego zatrzymania pojazdu ciężarowego po jego prawej stronie zarejestrowano nadjeżdżający pojazd osobowy.

– nieprawidłowej oceny przez egzaminatora zadania obejmującego wykonanie manewru „Parkowanie prostopadłe (wjazd przodem – wyjazd tyłem)”, co miało wpływ na negatywny wynik egzaminu. Egzamin ten stanowił 0,4% ogólnej liczby egzaminów praktycznych przeprowadzonych przez egzaminatora w 2019 r. (245 egzaminów). Z opinii egzaminatora nadzorującego wynikało, że kandydat na kierowcę, oprócz innych naruszeń przepisów ruchu drogowego, dwukrotnie nieprawidłowo wykonał parkowanie prostopadłe. W jednym przypadku brak było możliwości opuszczenia pojazdu przez pasażera, a w drugim przypadku, pojazd nie został prawidłowo zaparkowany w wyznaczonym miejscu, tj. wewnątrz stanowiska. W ocenie Marszałka, osoba egzaminowana spełniła warunki prawidłowego wykonania zadania uwzględniając ściśle brzmienie kryteriów określonych w tabeli nr 7 (w poz. 11), stanowiącej załącznik nr 2 do rozporządzenia w sprawie egzaminowania. Zgodnie z tymi kryteriami: „po zaparkowaniu musi być możliwość opuszczenia pojazdu przez kierowcę i pasażera z obydwu stron pojazdu, a pojazd musi być zaparkowany w sposób zgodny z przepisami ruchu drogowego (należy sprawdzić możliwość opuszczenia pojazdu)”.

– nieprawidłowej oceny przejazdu pojazdu przez torowisko kolejowe oraz poruszania się pojazdem po placu manewrowym. Oba egzaminy stanowiły 0,2% ogólnej liczby egzaminów przeprowadzonych przez egzaminatora w 2020 r. (1 032 egzaminy). W trakcie pierwszego egzaminu egzaminator ocenił, że kierujący nie upewnił się przed wjazdem na oznakowany przejazd kolejowy, czy nie zbliża się do niego pojazd szynowy. W opinii egzaminatora, kierujący spojrział w prawo będąc już pod zaporą. Po dokonaniu szczegółowej analizy nagrania egzaminu, które w kluczowym momencie obejmowało sekwencję 3-sekundową, Marszałek ocenił, że egzaminator błędnie ocenił sytuację drogową, a w chwili gdy kierujący spojrział w prawo, pojazd znajdował się jeszcze przed zaporą. W drugim przypadku, na wniosek kandydata na kierowcę, w WORD przeprowadzono postępowanie wyjaśniające w zakresie przebiegu egzaminu praktycznego na placu manewrowym. Stwierdzono, że w trakcie poruszania się pasem ruchu do przodu i do tyłu nastąpiło przewrócenie pachotka na stanowisku wyznaczonego pola zatrzymania. W wyniku analizy dodatkowego zapisu z monitoringu placu manewrowego, ustalono, że przewrócenie pachotka było spowodowane podmuchem wiatru, a nie niewłaściwym wykonaniem zadania przez osobę egzaminowaną. W tej sprawie Dyrektor WORD wystąpił do Marszałka o unieważnienie egzaminu załączając dowody zgromadzone w ww. sprawie.

Wystąpił jeden przypadek wycofania skargi na proces egzaminowania. Dotyczyło to części praktycznej egzaminu na placu manewrowym 22 sierpnia 2020 r.¹²⁴. Przygotowana w WORD i podpisana przez Dyrektora korespondencja¹²⁵ do Marszałka datowana na 31 sierpnia 2020 r. zawierała m.in. notatkę służbową egzaminatora przeprowadzającego egzamin, ocenę zaistniałej sytuacji stanowiącej przedmiot odwołania sporządzoną przez egzaminatora nadzorującego oraz płytę DVD z nagraniem z przebiegu egzaminu. Skarga nie została wysłana w związku z wpływem, 1 września 2020 r. rezygnacji z jej złożenia. W dniu 19 października 2020 r. kandydat na kierowcę, którego dotyczyło odwołanie zapisał się ponownie na egzamin, z którego otrzymał wynik pozytywny 28 października 2020 r.

¹²⁴ Odwołanie to wpłynęło w dniu 24 sierpnia 2020 r.

¹²⁵ Znak WPE.07.17.2020/199.

(akta kontroli str. 324-325, 330-334, 1192-1219, 1260-1270, 1287-1290, 1328, 1341, 1355, 1404-1411, 1498-1524, 1531-1540, 1597-1608)

2.1.f. Dyrektor poinformował, że w Ośrodku w okresie objętym kontrolą nie wystąpiły przypadki proponowania egzaminatorowi przyjęcia korzyści materialnej w zamian za uzyskanie pozytywnego wyniku egzaminu.

Z informacji uzyskanej przez NIK od Komendanta Powiatowego Policji w Pile wynika, że w latach 2018-2021 (do 30 września) jednostka ta¹²⁶ oraz jednostki jej podległe nie prowadziły postępowań karnych wobec pracowników WORD. Natomiast Wydział Do Walki z Przeszłością Gospodarczą KPP w Pile prowadził w 2018 r. jedno postępowanie przygotowawcze w sprawie poświadczania nieprawdy przez osobę uprawnioną poprzez wystawienie przez jeden z OSK świadectwa potwierdzającego uzyskanie kwalifikacji wstępnej przyspieszonej kat. C po odbyciu szkolenia przez nieustaloną osobę, które to szkolenie zostało przeprowadzone niezgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 kwietnia 2010 r. w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy, tj. o czyn z art. 271 § 1 Kodeksu karnego¹²⁷. Postępowanie to zostało umorzone¹²⁸ wobec braku danych dostatecznie uzasadniających podejrzenie popełnienia przestępstwa.

(akta kontroli str. 285-287, 1585-1587, 1592-1594)

Z informacji uzyskanej przez NIK od Prokuratora Rejonowego w Pile wynikało, że w okresie objętym kontrolą Prokuratura nie prowadziła postępowań karnych wobec pracowników WORD. Natomiast prowadziła jedno postępowanie dotyczące funkcjonowania ośrodków szkolenia kierowców zlokalizowanych na terenie powiatu pilskiego o czyn przestępstwa intelektualnego, którym mowa w art. 271 § 3 Kodeksu karnego. Postępowaniem były objęte dwa OSK oraz jeden wykładowca. Postępowanie zostało zawieszono.

(akta kontroli str. 1588-1589, 1595)

Z informacji uzyskanej przez kontrolerów NIK od Zastępcy Naczelnika Wydziału Operacyjno-Śledczego Delegatury Centralnego Biura Antykorupcyjnego w Poznaniu¹²⁹ wynikało, że w okresie objętym kontrolą Delegatura CBA w Poznaniu nie prowadziła postępowań karnych w sprawach o czyny określone w art. 228-231 oraz art. 271 Kodeksu karnego wobec pracowników WORD.

(akta kontroli str. 1590-1591, 1596)

W okresie objętym kontrolą egzaminy przeprowadzało dwóch egzaminatorów nadzorujących¹³⁰, w tym Naczelnik Wydziału Przeprowadzania Egzaminów.

Przeprowadzanie egzaminów nie było określone w umowach o pracę ww. egzaminatorów jednak ustalono w nich dodatek zadaniowy w związku z posiadaniem uprawnień do przeprowadzania egzaminów na prawo jazdy.

W poszczególnych latach okresu objętego kontrolą, tj. w latach 2018-2021 (do 30 września), liczba osób objętych egzaminami teoretycznymi oraz liczba przeprowadzonych przez te osoby egzaminów praktycznych (a także ich zdawalność) wyniosły odpowiednio:

a) egzaminy teoretyczne:

– Naczelnik Wydziału Przeprowadzania Egzaminów: 1 739 w 2018 r. (zdawalność: 56,41%); 2 502 w 2019 r. (zdawalność: 53,44%) i 140 w 2020 r. (zdawalność: 57,14%) oraz 440 w 2021 r. (zdawalność: 53,86%),

¹²⁶ Dalej: KPP w Pile.

¹²⁷ Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (tj. Dz. U. z 2021 r. poz. 2345 z późn. zm.), dalej: Kodeks karny.

¹²⁸ W dniu 7 listopada 2018 r.

¹²⁹ Dalej: Delegatura CBA w Poznaniu.

¹³⁰ W przypadku braku możliwości ich przeprowadzenia przez innych egzaminatorów.

– Egzaminator nadzorujący: 6 242 w 2018 r. (zdawalność: 54,13%); 6 283 w 2019 r. (zdawalność: 55,02%), 1 245 w 2020 r. (zdawalność: 63,45%) i 938 w 2021 r. zdawalność: 59,7%,

b) egzaminy praktyczne:

– Naczelnik Wydziału Przeprowadzania Egzaminów: dziewięć w 2018 r. (zdawalność: 44,44%); 10 w 2019 r. (zdawalność: 50,0%), 56 w 2020 r. (zdawalność: 53,57%) i 86 w 2021 r. (zdawalność: 50,0%),

– Egzaminator nadzorujący: 97 w 2020 r. (zdawalność: 44,12%) i 58 w 2021 r. (zdawalność: 48,28%). Egzaminator nie przeprowadził żadnego egzaminu w latach 2018-2019.

Ogólna zdawalność egzaminów w WORD wyniosła:

a) egzaminy teoretyczne: 54,63% w 2018 r.; 55,09% w 2019 r.; 60,57% w 2020 r.; 57,14% w 2021 r. (do 30 września).

b) egzaminy praktyczne: 35,83% w 2018 r.; 35,38% w 2019 r.; 33,81% w 2020 r.; 35,43% w 2021 r. (do 30 września).

Odnosząc się do faktu przeprowadzenia przez egzaminatora nadzorującego w latach 2018 oraz 2019 odpowiednio 37% oraz 42% wszystkich egzaminów teoretycznych Dyrektor WORD wyjaśnił, że wynikało to z przydzielania mu wszystkich egzaminów teoretycznych w danym dniu w związku z nieobecnością egzaminatora. Natomiast przydzielanie przeprowadzania egzaminatorom nadzorującym egzaminów w latach 2020-2021 wynikało z: nieobecności egzaminatora ujętego w planie z przyczyn losowych lub sytuacji gdy z różnych powodów egzamin się przedłużał i prowadzący go egzaminator nie zdążył przeprowadzić poprzedniego egzaminu przed zaplanowanym (wyznaczonym) terminem kolejnego egzaminu.

(akta kontroli str. 1325-1379, 1532-1540)

2.1.g. W 2018 r. spośród wszystkich 18 876 zarejestrowanych przyczyn niezaliczenia egzaminu praktycznego 16 237 dotyczyło kat. B i B1 a 388 kat. A i kategorii pochodnych.

Głównymi przyczynami niezaliczenia egzaminów w kategorii A, A1, A2, AM było:

- najechanie albo potrącenie pachołka lub tyczki – 167 przypadków (43,0%),
- dwukrotne nieprawidłowe wykonanie zadania, o którym mowa w poz. 2-10 tabeli nr 2 stanowiącej załącznik nr 2 do rozporządzenia w sprawie egzaminowania – 59 przypadków (15,2%),
- jazda po łukach w kształcie cyfry 8 – 31 przypadków (8,0%),
- na wniosek osoby egzaminowanej – 26 przypadków (6,7%),
- slalom wolny (jazda pomiędzy 5 bramkami ustawionymi na placu manewrowym) – 19 przypadków (4,9%),
- zakończenie egzaminu przed wykonaniem wszystkich zadań w przypadku, gdy zachowanie osoby zdającej zagraża bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego – 17 przypadków (4,4%). Pozostałe przyczyny stanowiły mniej niż 4% wszystkich powodów niezaliczenia egzaminów.

Z kolei, głównymi przyczynami niezaliczenia egzaminów w kat. B i B1 było:

- zakończenie egzaminu przed wykonaniem wszystkich zadań w przypadku, gdy zachowanie osoby zdającej zagraża bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego – 3 142 przypadki (19,4%),
- dwukrotne nieprawidłowe wykonanie zadania, o którym mowa w poz. 2-10 tabeli nr 2 załącznik nr 2 do rozporządzenia – 2 250 przypadków (13,9%),

- najechanie albo potrącenie pachołka lub tyczki – 2 033 przypadki (12,5%),
- na wniosek osoby egzaminowanej – 1 837 przypadków (11,3%),
- nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniu – 1 477 przypadków (9,1%),
- niezastosowanie się do sygnałów świetlnych – 1 036 przypadków (6,4%)¹³¹.

W 2019 r. na ogółem 16 412 przyczyn przerwania i zakończenia egzaminu 356 dotyczyło kat. A i pochodne a 13 599 kategorii B i B1.

Głównymi przyczynami niezaliczenia egzaminów w kategorii A, A1, A2, AM było:

- najechanie albo potrącenie pachołka lub tyczki – 103 przypadki (28,9%),
- dwukrotne nieprawidłowe wykonanie zadania, o którym mowa w poz. 2-10 tabeli nr 2 załącznik nr 2 do rozporządzenia w sprawie egzaminowania – 55 przypadków (15,5%),
- na wniosek osoby egzaminowanej – 48 przypadków (13,5%),
- zakończenie egzaminu przed wykonaniem wszystkich zadań w przypadku, gdy zachowanie osoby zdającej zagraża bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego – 25 przypadków (7,0%),
- ślalom wolny (jazda pomiędzy 5 bramkami ustawionymi na placu manewrowym) – 23 przypadki (6,5%),
- przejechanie kołem przez linie wyznaczające zewnętrzne krawędzie stanowisk – 23 przypadki (6,5%),
- jazda po łukach w kształcie cyfry 8 – 22 przypadki (6,2%),

Z kolei głównymi przyczynami niezaliczenia egzaminów w kat. B i B1 było:

- zakończenie egzaminu przed wykonaniem wszystkich zadań w przypadku, gdy zachowanie osoby zdającej zagraża bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego – 2 183 przypadki (16,1%),
- na wniosek osoby egzaminowanej – 1 692 przypadki (12,4%),
- dwukrotne nieprawidłowe wykonanie zadania, o którym mowa w poz. 2-10 tabeli nr 2 załącznik nr 2 do rozporządzenia – 1 641 przypadków (12,1%),
- najechanie albo potrącenie pachołka lub tyczki – 1 549 przypadków (11,4%),
- nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniu – 1 100 przypadków (8,1%),
- niezastosowanie się do sygnałów świetlnych – 821 przypadków (6,0%),
- zachowanie osoby egzaminowanej mogące skutkować kolizją lub wypadkiem drogowym – 705 przypadków (5,2%).¹³²

W 2020 r. na ogółem 15 193 przyczyny przerwania i zakończenia egzaminu 412 dotyczyło kat. A i pochodnych, a 12 473 kat. B i B1.

Głównymi przyczynami niezaliczenia egzaminów w kat. A, A1, A2, AM było:

- najechanie albo potrącenie pachołka lub tyczki – 71 przypadków (17,2%),
- dwukrotne nieprawidłowe wykonanie zadania, o którym mowa w poz. 2-10 tabeli nr 2 załącznik nr 2 do rozporządzenia w sprawie egzaminowania – 59 przypadków (14,3%),
- na wniosek osoby egzaminowanej – 48 przypadków (11,7%),
- jazda po łukach w kształcie cyfry 8 – 46 przypadków (11,2%),

¹³¹ Pozostałe przyczyny stanowiły mniej niż 4% wszystkich powodów niezaliczenia egzaminów.

¹³² Tamże.

- niezastosowanie się do sygnałów świetlnych – 34 przypadki (8,3%),
- zakończenie egzaminu przed wykonaniem wszystkich zadań w przypadku, gdy zachowanie osoby zdającej zagraża bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego – 27 przypadków (6,6%).
- slalom wolny (jazda pomiędzy 5 bramkami ustawionymi na placu manewrowym) – 24 przypadki (5,8%),
- slalom szybki (jazda pomiędzy pachołkami ustawionymi na placu manewrowym) – 23 przypadki (5,6%).¹³³

Głównymi przyczynami niezaliczenia egzaminów w kat. B i B1 były:

- na wniosek osoby egzaminowanej – 1 840 przypadków (14,8%),
 - spowodowanie kolizji lub wypadku drogowego lub zachowanie osoby egzaminowanej mogące skutkować kolizją lub wypadkiem drogowym - 1 459 przypadków (11,7%),
 - najechanie albo potrącenie pachołka lub tyczki – 1 446 przypadków (11,6%),
 - dwukrotne nieprawidłowe wykonanie zadania, o którym mowa w poz. 2-10 tabeli nr 2 załącznik nr 2 do rozporządzenia -1 347 przypadków (10,8%),
 - zakończenie egzaminu przed wykonaniem wszystkich zadań w przypadku, gdy zachowanie osoby zdającej zagraża bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego –1 150 przypadków (9,2%),
 - nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu: na skrzyżowaniu – 988 przypadków (7,9%),
 - niezastosowanie się do sygnałów świetlnych – 698 przypadków (5,6%),
 - ruszanie z miejsca do przodu na wzniesieniu – 629 przypadków (5,0%).
- Pozostałe poniżej 4%.

W 2021 r. (do 30 września) na ogółem 12 551 przyczyn przerwania i zakończenia egzaminu 416 dotyczyło kat. A i pochodnych, a 10 124 przypadków kat. B i B1.

Głównymi przyczynami niezaliczenia egzaminów w kategorii A, A1, A2, AM było:

- najechanie albo potrącenie pachołka lub tyczki- 75 przypadków (18,0%),
- na wniosek osoby egzaminowanej – 59 przypadków (14,2%),
- dwukrotne nieprawidłowe wykonanie zadania, o którym mowa w poz. 2-10 tabeli nr 2 załącznik nr 2 do rozporządzenia w sprawie egzaminowania – 49 przypadków (11,8%),
- jazda po łukach w kształcie cyfry 8 – 37 przypadków (8,9%),
- ominięcie przeszkody – 27 przypadków (6,5%),
- slalom wolny (jazda pomiędzy 5 bramkami ustawionymi na placu manewrowym) – 21 przypadków (5,1%). Pozostałe poniżej 4%.

Z kolei, w kat. B i B1 głównymi przyczynami zakończenia i niezaliczenia egzaminu było:

- na wniosek osoby egzaminowanej – 1 425 przypadków (14,1%),
- najechanie albo potrącenie pachołka lub tyczki – 1 151 przypadków (11,4%),
- zakończenie egzaminu przed wykonaniem wszystkich zadań w przypadku, gdy zachowanie osoby zdającej zagraża bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego – 1 109 przypadków (11,0%),

¹³³ Tamże.

- spowodowanie kolizji lub wypadku drogowego lub zachowanie osoby egzaminowanej mogące skutkować kolizją lub wypadkiem drogowym – 1 033 przypadki (10,2%),
- dwukrotne nieprawidłowe wykonanie zadania, o którym mowa w poz. 2-10 tabeli nr 2 załącznik nr 2 do rozporządzenia w sprawie egzaminowania – 1 015 przypadków (10,0%),
- nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu: na skrzyżowaniu – 771 przypadków (7,6%),
- niezastosowanie się do sygnałów świetlnych – 514 przypadków (5,1%),
- ruszanie z miejsca do przodu na wzniesieniu – 511 przypadków (5,0%).

Ponadto analiza 50¹³⁴ arkuszy przebiegu części praktycznej egzaminu państwowego, z tego sześciu na prawo jazdy kategorii A i jej pochodne oraz 44 kategorii B, wykazała że:

- egzamin został zakończony w 24 przypadkach na placu manewrowym natomiast w pozostałych 26 przypadkach w ruchu drogowym;
- części praktycznej egzaminu państwowego w ruchu drogowym nie można było przeprowadzić z powodu kierowania pojazdem na placu manewrowym przez osobę egzaminowaną w sposób pozwalający stwierdzić¹³⁵, że jej zachowanie zagraża bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego lub naraża ona swoje życie i zdrowie na uszczerbek, w 21 przypadkach, z tego: w 14¹³⁶ z powodu dwukrotnego nieprawidłowego wykonania zadań, o których mowa w poz. 2¹³⁷ oraz w poz. 6¹³⁸ tabeli nr 2 załącznika nr 2 do rozporządzenia w sprawie egzaminowania¹³⁹; w pięciu¹⁴⁰, z powodu najechania albo potrącenia pachotka lub tyczki¹⁴¹; w dwóch¹⁴² z powodu przejechania kołem przez linie wyznaczające zewnętrzne krawędzie stanowisk¹⁴³;
- egzaminator przerwał egzamin państwowy w 29 przypadkach, z tego: w siedmiu¹⁴⁴ (trzech na placu manewrowym oraz czterech w ruchu drogowym) na wniosek osoby egzaminowanej¹⁴⁵; w pięciu¹⁴⁶ z powodu zachowania osoby egzaminowanej mogącego skutkować kolizją lub wypadkiem drogowym¹⁴⁷; w pięciu¹⁴⁸ z powodu nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniu¹⁴⁹; w

¹³⁴ W odniesieniu do zdających po raz pierwszy w okresie od 2 listopada 2021 r. do 15 listopada 2021 r.

¹³⁵ Zgodnie z § 12 ust. 2 rozporządzenia w sprawie egzaminowania.

¹³⁶ Na podstawie przepisów § 12 ust. 3 pkt 3 rozporządzenia w sprawie egzaminowania.

¹³⁷ Tj. Ruszanie z miejsca oraz jazda pasem ruchu do przodu i tyłu (w dziewięciu przypadkach).

¹³⁸ Tj. Ruszanie z miejsca do przodu na wzniesieniu (w pięciu przypadkach).

¹³⁹ W pięciu przypadkach dotyczyło to zadania Ruszanie z miejsca do przodu na wzniesieniu, natomiast w dziewięciu przypadkach zadania.

¹⁴⁰ Na podstawie przepisów § 12 ust. 3 pkt 2 rozporządzenia w sprawie egzaminowania.

¹⁴¹ W każdym przypadku podczas wykonywania zadania Ruszanie z miejsca oraz jazda pasem ruchu do przodu i do tyłu.

¹⁴² Na podstawie przepisów § 12 ust. 3 pkt 1 rozporządzenia w sprawie egzaminowania.

¹⁴³ W każdym przypadku podczas wykonywania zadania Ruszanie z miejsca oraz jazda pasem ruchu do przodu i do tyłu.

¹⁴⁴ Na podstawie przepisów § 16 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia w sprawie egzaminowania.

¹⁴⁵ W związku z manewrami: Przygotowanie do jazdy (trzykrotnie); Jazda drogami dwukierunkowymi jednojezdniowymi (dwukrotnie); Parkowanie prostopadle (wjazd przodem - wyjazd tyłem); Przejazd przez skrzyżowania oznakowane znakami ustalającymi pierwszeństwo przejazdu.

¹⁴⁶ Na podstawie przepisów § 16 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia w sprawie egzaminowania, w związku z zaistnieniem przesłanki określonej w poz. 1 tabeli nr 1 załącznika nr 2 do tego rozporządzenia.

¹⁴⁷ Dot. to, m.in. utraty kontroli toru jazdy w wyniku uderzenia w wysoki krawężnik podczas przejazdu przez skrzyżowanie, na którym ruch odbywał się wokół wyspy; niezachowania odstępu od pojazdu omijanego podczas jazdy drogą dwukierunkową jednojezdniową; niezachowania bezpiecznej odległości od innego pojazdu podczas zawracania doprowadziłby do uderzenia w ten pojazd.

¹⁴⁸ Na podstawie przepisów § 16 ust. 1 pkt 1; rozporządzenia w sprawie egzaminowania, w związku z zaistnieniem przesłanki określonej w poz. 10.1 tabeli nr 1 załącznika nr 2 do tego rozporządzenia.

czterech¹⁵⁰ z powodu niezastosowania się do znaku „linia podwójna ciągła”¹⁵¹; po jednym¹⁵², z powodu niezastosowania się do znaku „nakaz jazdy z prawej strony znaku”¹⁵³; nieustąpienia pierwszeństwa podczas zmiany pasa ruchu¹⁵⁴; nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu podczas włączania się do ruchu; nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu podczas cofania¹⁵⁵; nieustąpienia pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na oznakowanym przejściu; niezastosowania się do sygnałów świetlnych¹⁵⁶; niezastosowania się do znaków wskazujących dozwolone kierunki jazdy z pasa ruchu¹⁵⁷; spowodowania znacznego utrudnienia ruchu drogowego z powodu utraty panowania nad pojazdem¹⁵⁸.

Zgodnie z wyjaśnieniem egzaminatorów nadzorujących, do najczęściej popełnianych błędów przez zdających należało¹⁵⁹:

- na placu manewrowym: dwukrotne nieprawidłowe wykonanie zadania „Ruszanie z miejsca oraz jazda pasem ruchu do przodu i do tyłu”, najechanie albo potrącenie pachołka lub tyczki, dwukrotne nieprawidłowe wykonanie zadania „Ruszanie z miejsca do przodu na wzniesieniu, przejechanie kołem przez linie wyznaczające zewnętrzne krawędzie stanowisk,
- w ruchu drogowym: zachowanie osoby zdającej zagrażało bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu; zachowanie osoby egzaminowanej mogące skutkować kolizją lub wypadkiem drogowym; nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniu; niezastosowanie się do sygnałów świetlnych; niezastosowanie się do znaku „stop”.

Wskazując na zachowania zdających zagrażające bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego, egzaminatorzy nadzorujący wymienili¹⁶⁰: zachowanie osoby egzaminowanej mogące skutkować kolizją lub wypadkiem drogowym, nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniu, niezastosowanie się do sygnałów świetlnych, niezastosowanie się do znaku „stop”, nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu lub będącemu na oznakowanym przejściu dla pieszych, nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu podczas zmiany pasa ruchu, nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu podczas włączania się do ruchu.

(akta kontroli str. 1294-1318, 1609-1684)

Wygenerowane z SI WORD raporty o częstotliwości przyczyn zakończenia egzaminów w poszczególnych latach kontrolowanego okresu wykazały, że troje egzaminatorów jako przyczynę przerwania egzaminu w czterech przypadkach¹⁶¹ wskazało kod przerwania: 1.3, tj.: „Osoba egzaminowana zaproponowała

¹⁴⁹ Podczas przejazdu przez skrzyżowania: z sygnalizacją świetlną; równorzędne, na których ruch odbywa się wokół wyspy; oznakowane znakami ustalającymi pierwszeństwo przejazdu.

¹⁵⁰ Na podstawie przepisów § 16 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia w sprawie egzaminowania, w związku z zaistnieniem przesłanki określonej w poz. 9.7 tabeli nr 1 załącznika nr 2 do tego rozporządzenia.

¹⁵¹ Podczas manewrów: przejazdu przez skrzyżowania z sygnalizacją świetlną (dwukrotnie); wyprzedzanie; zawracanie.

¹⁵² Na podstawie: § 16 ust. 1 pkt 1. Tab. 1 w związku z zaistnieniem przesłanki określonej, odpowiednio w poz. 9.5, poz. 10.4, poz. 10.6, poz. 10.7, poz. 4, poz. 8.1, poz. 9.6, poz. 17 tabeli nr 1 załącznika nr 2 do tego rozporządzenia.

¹⁵³ Podczas zawracania na skrzyżowaniu.

¹⁵⁴ Podczas jazdy drogą dwukierunkową dwujezdniową.

¹⁵⁵ W trakcie parkowania prostopadłego (wjazd przodem - wyjazd tyłem);

¹⁵⁶ Podczas przejazdu przez skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną.

¹⁵⁷ Podczas zawracania na skrzyżowaniu.

¹⁵⁸ Dwukrotnie zgasł silnik pojazdu podczas jazdy drogą dwukierunkową jednojezdniową.

¹⁵⁹ W kolejności występowania (od najczęściej do najrzadziej występujących).

¹⁶⁰ Tamże.

¹⁶¹ Egzamin w dniu 15 marca 2019 r. o godz. 09:53 na kat. B oraz w dniu 14 lipca 2020 r. o godz. 13:50 na kat. B; egzamin w dniu 24 stycznia 2019 r. o godz. 17:15 na kat. C+E; egzamin w dniu 31 marca 2021 r. o godz. 13:58 na kat. B.

egzaminatorowi przyjęcie korzyści majątkowej lub osobistej w zamian za uzyskanie pozytywnego wyniku egzaminu państwowego”.

(akta kontroli str. 1319-1320.)

Dyrektor WORD wyjaśnił, że wszystkie te przypadki były każdorazowo wynikiem błędnego wyboru przez egzaminatora przyczyny przerwania egzaminu z listy w SI WORD. Jednocześnie przedłożył oświadczenie każdego z egzaminatorów sporządzone na okoliczność błędnego wskazania przyczyny przerwania egzaminu w systemie teleinformatycznym.

(akta kontroli, str. 1492-1497, 1525-1530)

Dyrektor poinformował, że egzaminatorzy nie mogą zapoznać się z katalogiem pytań. Jedynie na wniosek osoby egzaminowanej, egzaminator: dokonuje wydruku arkusza odpowiedzi, w przypadku wyniku negatywnego udostępnia do wglądu pytania egzaminacyjne wraz z informacją o brzmieniu odpowiedzi prawidłowej, po zakończeniu egzaminu teoretycznego dla całej grupy ma możliwość wygenerowania pytań i odpowiedzi zawartych na wydrukowanym arkuszu odpowiedzi. Ośrodek nie posiada wiedzy na temat struktury testów egzaminacyjnych, tj. doboru pytań do tworzonego indywidualnego testu z ogólnej bazy pytań. Dodał, że egzaminatorzy nie zgłaszali uwag do treści pytań egzaminacyjnych. W WORD kontrola dostępu realizowana jest na wniosek Dyrektora WORD do Help Desku-u PWPW.

(akta kontroli, str. 285-287)

Łączne przychody WORD w latach 2018-2021 (do 30 września) wynosiły odpowiednio 5 872,5 tys. zł, 5 227,8 tys. zł, 4 754,1 tys. zł, 4 176,0 tys. zł. Na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, popularyzację zasad ruchu drogowego i podnoszenie kultury jazdy kierowców WORD przeznaczył 218,55 tys. zł w 2018 r., 245,49 tys. zł w 2019 r., 184,52 tys. zł w 2020 r. i do 30 września 2021 r. 144,94 tys. zł.

(akta kontroli, str. 65)

2.2. Kursy i warsztaty dla osób przygotowujących kandydatów na kierowców do egzaminu państwowego oraz osób egzaminujących tych kandydatów

2.2.a. W okresie objętym kontrolą w Ośrodku nie organizowano kursów dla kandydatów na instruktorów, wykładowców albo egzaminatorów. Dyrektor wyjaśnił, że było to spowodowane brakiem osób zainteresowanych odbyciem tego rodzaju szkolenia.

Sposób przeprowadzania warsztatów dla egzaminatorów zorganizowanych przez WORD opisano w pkt 1.2.e. niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

(akta kontroli str. 286, 288)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

Przekazane Marszałkowi sprawozdania z działalności za lata 2018-2020 oraz za pierwsze półrocze 2021 r. sporządzone zostały nierzetelnie. Plany działalności¹⁶² na lata 2018, 2019, 2020 oraz 2021 przewidywały osiągnięcie miernika¹⁶³ pn. „Egzaminator nadzorujący dokonuje wyrywkowego przeglądu nagrań i dokonuje ich analizy pod kątem przeprowadzenia egzaminów zgodnie z przepisami oraz z odpowiednim zachowaniem egzaminatorów” w liczbie 50 przeglądów.

¹⁶² Sporządzone w styczniu danego roku i przekazane do Departamentu Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego.

¹⁶³ Określonego w ramach zadania: „Przeglądy i kontrole nagranych egzaminów praktycznych” i służącego realizacji celu pn.: „Przeprowadzanie egzaminów państwowych zgodnie z przepisami”.

W sprawozdaniach z wykonania tych planów¹⁶⁴ Dyrektor WORD wykazał dokonanie przez egzaminatorów nadzorujących wyrywkowych przeglądów nagrań wraz z ich analizą¹⁶⁵, w liczbie: 56 w 2018 r. (tj. realizację miernika w 112%), oraz po 50 w każdym z lat: 2019-2020 (realizacja miernika w 100%), a także 20 wg stanu na 30 czerwca 2021, pomimo że udokumentowanych zostało odpowiednio: 26 (46,4%); 15 (30%), 18 (36%) oraz 6 przeglądów (30%).

(akta kontroli str. 1404-1411, 1498-1508, 1509-1524)

Dyrektor WORD wyjaśnił, że w liczbie przeprowadzonych przeglądów ujmowano, oprócz przeglądów udokumentowanych, także przeglądy nieudokumentowane, mające miejsce w przypadku złożenia przez osobę egzaminowaną ustnych uwag i zastrzeżeń do przebiegu egzaminu. NIK wskazuje na to, że brak udokumentowania tych czynności (w jakiegokolwiek formie), nie daje podstaw do uznania, że faktycznie miały one miejsce (brak jest śladu kontrolnego).

(akta kontroli str. 1531-1540, 1597-1608)

OCENA CZĄSTKOWA

Warunki i tryb przeprowadzania egzaminu państwowego, w skontrolowanym zakresie były zgodne z obowiązującymi przepisami. Przebieg skontrolowanych egzaminów państwowych został zarejestrowany w prawidłowy sposób, a trasy egzaminacyjne zapewniały wykonanie wszystkich zadań realizowanych podczas egzaminu państwowego. Dyrektor WORD przekazywał Marszałkowi bieżącą informację o przypadkach przekroczenia dopuszczalnej liczby egzaminów przez egzaminatora w ciągu doby. Egzaminatorzy nadzorujący dokumentowali czynności w ramach sprawowanego nadzoru nad pracą egzaminatorów, jednak tylko w zakresie egzaminów, na które została złożona skarga, odwołanie lub wnioski o wyjaśnienie przebiegu. Skutkowało to przekazaniem Marszałkowi nierzetelnych danych w sprawozdaniach z działalności za lata 2018-2020 oraz za pierwsze półrocze 2021 r. w tym zakresie.

III. Wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, wnosi o podjęcie działań mających na celu zapewnienie:

Wnioski

- 1) egzekwowania od egzaminatorów Ośrodka obowiązków w zakresie uzyskiwania wymaganych zgód na dodatkowe zatrudnienie, składania informacji, a także oświadczeń majątkowych, o których stanowi ustawa o kierujących pojazdami,
- 2) przechowywania nagrań z przeprowadzonych egzaminów państwowych praktycznych w zabezpieczonych pomieszczeniach Ośrodka,
- 3) zarchiwizowania dokumentacji przeprowadzonych kursów i ewidencji niezwłocznie po upływie 10 lat od daty jej wytworzenia,
- 4) terminowego poddawania pojazdów egzaminacyjnych okresowym badaniom technicznym oraz prowadzenia egzaminów wyłącznie przy wykorzystaniu pojazdów posiadających aktualne badania techniczne,
- 5) rzetelnego wykazywania w sprawozdaniach z działalności Ośrodka liczby przeglądów egzaminów dokonanych przez egzaminatorów nadzorujących.

¹⁶⁴ Sporządzone w styczniu roku następnego.

¹⁶⁵ Analiza pod kątem przeprowadzenia egzaminów zgodnie z przepisami oraz z odpowiednim zachowaniem egzaminatorów.

IV. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

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

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

Poznań, 16 lutego 2022 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Poznaniu

Kontrolerzy

Dyrektor
z up.



Klaudia Maria
Dziamaska
2022.02.16
13:57:37 +01'00'

specjalista kontroli państwowej



Elektronicznie
podpisany przez
Karolina Renata
Wirszyc-Sitkowska
Data: 2022.02.16
14:33:31 +01'00'

p.o. wicedyrektora Delegatury



Maciej Andrzej
Andrzejewski
2022.02.16
14:19:52
+01'00'

starszy inspektor kontroli państwowej