



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Warszawie

LWA – 4101-015-04/2014  
P/14/033

Tekst ujednolicony

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Warszawie  
ul. Filtrowa 57, 02-056 Warszawa  
T +48 22 444 57 72, F +48 22 444 57 62  
lwa@nik.gov.pl  
Adres korespondencyjny: Skr. poczt. P-14, 00-950 Warszawa 1

## I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/14/033 – Nadawanie uprawnień do kierowania pojazdami.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Warszawie
Kontrolerzy	Kontrolę, na podstawie art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli <sup>1</sup> , przeprowadzili: 1. Grzegorz Odziemkowski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 91727 z 18 sierpnia 2014 r. 2. Bogdan Gorzałkowski, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 92807 z 22 września 2014 r. [dowód: akta kontroli str. 1-4]
Jednostka kontrolowana	Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Ostrołęce <sup>2</sup> , ul. Rolna 30, 07-410 Ostrołęka.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Dariusz Mierzejewski, pełniący obowiązki Dyrektora Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Ostrołęce <sup>3</sup> [dowód: akta kontroli str. 5-6]

## II. Ocena kontrolowanej działalności

### Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości<sup>4</sup> działalność WORD w zakresie objętym kontrolą.

### Uzasadnienie oceny ogólnej

Ocena pozytywna została sformułowana na podstawie ustaleń kontroli wskazujących na prawidłowe przygotowywanie i przeprowadzanie egzaminów teoretycznych i praktycznych na prawo jazdy. Ośrodek został wyposażony we wszystkie niezbędne elementy określone w § 3 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 lipca 2012 r. w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach<sup>5</sup>. Egzaminatorzy zatrudnieni w Ośrodku posiadali ważne legitymacje oraz orzeczenia lekarskie i psychologiczne. Dokumentacja związana z przeprowadzaniem egzaminów była sporządzana rzetelnie, a plany egzaminów i listy osób zakwalifikowanych na egzamin były przechowywane zgodnie z § 35 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia w sprawie egzaminowania. Ewidencja analityczna przychodów i kosztów prowadzona była zgodnie z art. 119 ust. 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym<sup>6</sup>.

Zidentyfikowane przez NIK nieprawidłowości polegały na:

- niedostosowaniu placu manewrowego do wymagań określonych w § 5 pkt 3 rozporządzenia w sprawie egzaminowania,

<sup>1</sup> Dz. U. z 2012 r., poz. 82 ze zm. – dalej także ustawa o NIK.

<sup>2</sup> Dalej także *WORD* lub *Ośrodek*.

<sup>3</sup> Dalej także *Dyrektor*.

<sup>4</sup> Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

<sup>5</sup> Dz. U. z 2012 r. poz. 995 ze zm.; dalej *rozporządzenie w sprawie egzaminowania*.

<sup>6</sup> Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 ze zm. – dalej także *Prawo o ruchu drogowym*.

- nieusunięciu linii na placu manewrowym stanowiących pozostałość po poprzednich stanowiskach, co może utrudniać prawidłowe wykonywanie manewrów podczas egzaminu.

## **1. Spełnianie wymagań dotyczących wyposażenia, warunków lokalowych oraz placu manewrowego.**

Opis stanu  
faktycznego

1.1. WORD wyposażony został we wszystkie niezbędne elementy, określone w § 3 rozporządzenia w sprawie egzaminowania. Ośrodek posiada między innymi pomieszczenie do przechowywania dokumentacji związanej z przeprowadzaniem egzaminów, pomieszczenie przeznaczone do zapisywania osób na egzamin (biuro obsługi klienta), pomieszczenie dla egzaminatorów, salę egzaminacyjną, poczekalnię, toaletę, a także plac manewrowy i system teleinformatyczny umożliwiający obsługę i przeprowadzenie egzaminu państwowego.

Sala do przeprowadzania części teoretycznej egzaminu spełnia wymogi § 4 rozporządzenia w sprawie egzaminowania, tj. jest oświetlona, ogrzewana i przewietrzana, oznaczona stosowną informacją, odizolowana od innych pomieszczeń oraz wyposażona w 12 komputerowych stanowisk dla egzaminowanych i 1 stanowisko dla egzaminatora. W sali nie zamieszczono żadnych plansz lub innych przedmiotów mogących stanowić pomoc dla osób egzaminowanych.

Plac manewrowy przeznaczony do sprawdzania umiejętności wykonywania zadań wchodzących w skład części praktycznej egzaminu zlokalizowany został bezpośrednio przy Ośrodku. Plac, na którym wyznaczono odpowiednie stanowiska, jest wyłączony z ruchu dla innych pojazdów.

Na części placu manewrowego, przeznaczonej do prowadzenia egzaminu na kategorię „B” i „C” prawa jazdy, znajdowały się widoczne linie (w kolorze szarym), które stanowią pozostałość po poprzednich stanowiskach. Linie wyznaczające aktualne stanowiska miały kolor żółty stosownie do postanowień § 29 pkt 1 rozporządzenia w sprawie egzaminowania.

Na placu manewrowym widoczne są linie, które stanowią pozostałość po poprzednich stanowiskach. Należy zaznaczyć, że problem ten został podniesiony w skardze złożonej 26 lutego 2013 r. do Marszałka Województwa Mazowieckiego przez jednego ze zdających w związku z egzaminem na prawo jazdy kategorii „C”. Zdający twierdził, że nieprawidłowe wykonanie jednego z zadań wynikało właśnie z istnienia „starych” linii. Wprawdzie skarga została uznana za niezasadną, tym nie mniej fakt, że poprzednie linie wyznaczające stanowiska są widoczne stanowił argument zdającego podniesiony w skardze.

[dowód: akta kontroli str. 28-41]

Według stanu na 24 września 2014 r. WORD dysponował 27 pojazdami egzaminacyjnymi, w tym; 13 samochodami osobowymi marki Fiat, dwoma samochodami ciężarowymi marki Scania, pięcioma motocyklami, czterema przyczepami i po jednym skuterze, motorowerze i ciągniku rolniczym. Wszystkie pojazdy posiadały aktualne badania techniczne.

Oględziny ośmiu samochodów służących do prowadzenia egzaminów na kategorię „B” prawa jazdy wykazały, że spełniały one wymagania określone w art. 24 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. *o kierujących pojazdami*<sup>7</sup>. Samochody wyposażone były w urządzenia do rejestrowania przebiegu egzaminu odpowiadające warunkom określonym w § 7 ust. 1 rozporządzenia w sprawie egzaminowania.

[dowód: akta kontroli str. 28-41, 49-50]

<sup>7</sup> Dz. U. z 2014 r. poz. 600 ze zm.; dalej *ustawa o kierujących*.

W okresie objętym kontrolą<sup>8</sup> pojazdy wykorzystywane do egzaminowania brały udział w czterech kolizjach (we wszystkich przypadkach na placu manewrowym)<sup>9</sup>, których skutkiem było: uszkodzenie zderzaka tylnego, lamp światła cofania i błotnika przedniego, uszkodzenie tylnej klapy, reflektora i zderzaka, uszkodzenie tylnych drzwi i zarysowanie prawych tylnych drzwi.

Spośród czterech samochodów uczestniczących w kolizjach, dwa zostały sprzedane<sup>10</sup>.

[dowód: akta kontroli str. 51, 54-55]

Dyrektor WORD wyjaśnił, że nie przeprowadzono badań technicznych po naprawie tych pojazdów, ponieważ były to naprawy lakiernicze.

[dowód: akta kontroli str. 54-55]

Podpisy elektroniczne umożliwiające dostęp do zgromadzonych w systemie teleinformatycznym danych przekazane zostały bezpośrednio egzaminatorom przez Polską Wytwórnę Papierów Wartościowych<sup>11</sup> po okazaniu dowodu osobistego. Pomiędzy PWPW-Sigillum PCCE, a każdym z egzaminatorów zawarta została umowa o świadczenie usług certyfikacyjnych.

[dowód: akta kontroli str. 59-68]

W styczniu 2013 r. do obsługi systemu egzaminacyjnego Ośrodek wdrożył system dostarczony przez Polską Wytwórnę Papierów Wartościowych S.A.<sup>12</sup>

O wyborze systemu PWPW zadecydowała możliwość elektronicznej wymiany informacji ze starostwami.

[dowód: akta kontroli str. 54-55, 69-86]

System SI WORD dostarczony przez PWPW został zainstalowany 25 stycznia 2013 r., natomiast pierwsze egzaminy odbyły się 28 stycznia 2013 r.

Okres od 24 do 26 stycznia 2013 r. wykorzystano na 3-dniowe warsztaty dla egzaminatorów oraz przeprowadzenie szkolenia z nowego systemu.

[dowód: akta kontroli str. 54-55, 69-86]

Od dnia zainstalowania nowego systemu do 30 czerwca 2014 r. nie wystąpiły awarie, które uniemożliwiałyby przeprowadzenie egzaminu.

[dowód: akta kontroli str. 54-55, 87]

Ustalone  
nieprawidłowości

1. Plac manewrowy WORD nie został odgrodzony od pozostałej części Ośrodka, tj. budynku administracyjnego i dwóch garaży. Wymóg odgrodzenia placu manewrowego od pozostałej części ośrodka egzaminowania wynika z § 5 pkt 3 rozporządzenia w sprawie egzaminowania.

[dowód: akta kontroli str. 28-41]

Zastępca Dyrektora WORD wyjaśnił między innymi, że *usytuowanie poszczególnych budynków oraz placu manewrowego występuje od ponad 10 lat za wyjątkiem drugiego budynku WORD, który został wybudowany w późniejszym terminie. Projekt rozmieszczenia placu manewrowego oraz budynków uwzględniał powierzchnię działki możliwą do wykorzystania, funkcjonalność i możliwość realizacji wszystkich zadań egzaminacyjnych oraz w głównej mierze bezpieczeństwo osób egzaminowanych. W 2013 r. zostały wprowadzone nowe zadania egzaminacyjne na kategorii motocyklowe, do wykonania których, jest niezbędna przestrzeń*

<sup>8</sup> Kontrolą objęto lata 2012-2014 (do dnia zakończenia kontroli NIK).

<sup>9</sup> Wszystkie kolizje dotyczyły samochodów osobowych (Fiat Punto Evo) wykorzystywanych do egzaminów na kategorię „B”.

<sup>10</sup> Fiat Punto Evo o nr rejestr. WO 35160 sprzedany 12 sierpnia 2014 r., Fiat Punto Evo o nr rejestr. WO 35158 sprzedany 12 sierpnia 2014 r.

<sup>11</sup> Sigillum Polskie Centrum Certyfikacji Elektronicznej; dalej „PWPW-Sigillum PCCE.”

<sup>12</sup> Dalej PWPW.

umożliwiająca i gwarantująca realizację tych zadań oraz bezpieczeństwo osób zdających. Dlatego też, nie istnieje techniczna możliwość aby oddzielić na stałe od garaży czy też od budynku głównego stanowiska do realizacji zadania „ominięcie przeszkody”. Plac manewrowy przeznaczony do realizacji zadań egzaminacyjnych jest ogrodzony od parkingu dla klientów WORD jak również budynek główny odgradza go od parkingu dla pojazdów pracowników. Ponadto w czasie przeprowadzania egzaminów praktycznych na kategorii motocyklowe występują dodatkowe czasowe odgradzenia mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa osób egzaminowanych. Dotychczas w trakcie przeprowadzanych egzaminów praktycznych na kategorii motocyklowe czy też pozostałych kategorii praw jazdy nie doszło do żadnych zdarzeń, w których ucierpiałyby osoby oczekujące na egzamin praktyczny. W okresie letnim gdy ilość zdających się zwiększa, dokonywane są czasowe odgradzenia placu manewrowego za pomocą pachołków od ławek, na których oczekują osoby zdające.

[dowód: akta kontroli str. 44]

Odnosząc się do powyższych wyjaśnień należy stwierdzić, że przepisy rozdziału 2 rozporządzenia w sprawie egzaminowania nie przewidują odstępstw od wymagań jakim powinny odpowiadać ośrodki egzaminowania, w tym wymagań dotyczących odgradzenia placu manewrowego.

NIK nie podziela zdania Pana Dyrektora, iż odgradzenie placu manewrowego od pozostałej części WORD (tj. budynku administracyjnego i dwóch garaży) jest technicznie niemożliwe i uniemożliwi przeprowadzenie egzaminu praktycznego na kategorii motocyklowe.

2. Na placu manewrowym widoczne są linie, które stanowią pozostałość po poprzednich stanowiskach. Może to utrudniać osobom egzaminowanym prawidłowe wykonywanie manewrów.

Zastępca Dyrektora wyjaśnił, że linie te są zamalowane farbą koloru szarego, który jest zbliżonym kolorem do koloru kostki brukowej. Pomimo zamalowania „starych” linii były również podejmowane próby ich usunięcia za pomocą środków chemicznych tj. rozpuszczalnika. Ponadto podejmowano próby ich usunięcia także za pomocą palnika gazowego, co również nie dało żądanych rezultatów gdyż kostka zaczynała pękać. Brak możliwości trwałego usunięcia „starych” linii jest spowodowany najprawdopodobniej tym, że farba wsiąkała w strukturę kostki. Ewentualne wykonanie piaskowania spowodowałoby zniszczenie wierzchniej struktury kostki i mogłoby doprowadzić do tego, że kostka nasiąkałaby wodą, a w okresie zimowym przy ujemnych temperaturach następowałoby jej uszkodzenie. Zamalowywania starych linii są dokonywane sukcesywnie i regularnie gdy uwidaczniają się stare linie po byłych stanowiskach pomimo, że są one i tak mało widoczne i nie powinny wprowadzać w błąd osób egzaminowanych.

[dowód: akta kontroli str. 47]

Zdaniem NIK, należy podjąć skuteczne działania w celu wyeliminowania widoczności pozostałości poprzednich linii.

[dowód: akta kontroli str. 48, 327-332]

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

System teleinformatyczny SI WORD dostarczony przez PWPW został zainstalowany 25 stycznia 2013 r., co uniemożliwiło przeprowadzanie egzaminów według nowych zasad od 19 stycznia 2013 r.<sup>13</sup>, tj. jest od dnia wejścia w życie ustawy o kierujących.

Dyrektor WORD w Ostrołęce wyjaśnił, że PWPW nie było w stanie zainstalować tego systemu wcześniej, gdyż WORD w Ostrołęce przed zmianą przepisów pracował w godz. 5<sup>00</sup> – 23<sup>00</sup>, także w soboty, a nawet w niedziele; było zbyt duże

<sup>13</sup> Pierwsze egzaminy odbyły się 28 stycznia 2013 r.

*ryzyko zachwiania danych podczas migracji bazy a czas na migrację między godz. 23<sup>00</sup> – 5<sup>00</sup> był zbyt krótki dla dostawcy nowego systemu. Ponadto w pierwszych dniach wejścia w życie nowych przepisów o egzaminowaniu było bardzo mało chętnych do przystąpienia do egzaminu teoretycznego. Dla osób egzaminowanych nie miało znaczenia, czy egzaminy odbyły się 19 czy 28 stycznia 2013 r., dlatego, że wszyscy chcieli zdawać według starych zasad.*

*Tak więc ośrodek nie był w stanie przeprowadzać egzaminów od dnia 19 stycznia 2013 r. Problem w płynnym przejściu na nowy system wynikał ze wzmożonej ilości egzaminów według starego systemu, co w sposób znaczny wydłużało czas pracy WORD, a rażąco skracало czas możliwy do zainstalowania i wdrożenia nowego programu.*

[dowód: akta kontroli str. 54-55]

#### Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność w zbadanym obszarze.

## 2. Przeprowadzanie egzaminu państwowego.

Opis stanu  
faktycznego

**2.1.** Ośrodek sporządzał plany egzaminów na cały dzień oraz imienne listy osób zakwalifikowanych na nie na konkretną godzinę.

Egzamin teoretyczny prowadzony był dla maksymalnie 12 osób jednocześnie. Na sali nie było innych osób, niż określone w § 18 ust. 1 i 2 rozporządzenia w sprawie egzaminowania.

Zgodnie z § 22 ust.1 i 2 rozporządzenia w sprawie egzaminowania, wydruki wyników egzaminów przekazywano osobie egzaminowanej na jej życzenie.

Nie wystąpiły przypadki przesunięcia egzaminu praktycznego na inny termin (godzinę) z powodu awarii pojazdów lub braku ich odpowiedniej liczby.

[dowód: akta kontroli str. 88, 90]

**2.2.** Oględziny pojazdów egzaminacyjnych oraz analiza dokumentacji 32 losowo wybranych egzaminów na kategorię „B” prawa jazdy z okresu od 2 do 21 października 2014 r. wykazały, że przebieg wszystkich egzaminów (części praktycznej) został zarejestrowany za pomocą rejestratorów M4-401MB. Rejestratory umieszczone były w bagażniku i uniemożliwiały ingerencję w zapis. Uruchamianie i zatrzymywanie następowało bez ingerencji egzaminatora.

Wszystkie zapisy egzaminów były czytelne (obraz i głos), tj. możliwe jest odczytanie danych o dacie egzaminu, nazwisk egzaminatora i osoby egzaminowanej, numeru rejestracyjnego samochodu oraz przebiegu trasy.

W żadnym przypadku w pojeździe egzaminacyjnym, podczas praktycznej części egzaminu, nie przebywały inne osoby niż określone w § 18 ust. 4-6 rozporządzenia w sprawie egzaminowania. Wszyscy egzaminatorzy posiadali ważne legitymacje.

[dowód: akta kontroli str. 28-41, 91-98]

WORD nie dysponował danymi dotyczącymi natężenia ruchu na trasach egzaminacyjnych mimo, że dane takie są w posiadaniu Urzędu Miasta Ostrołęki. Egzaminatorzy dobierali trasy przebiegu egzaminu praktycznego w oparciu o doświadczenie zawodowe oraz znajomość topografii miasta.

[dowód: akta kontroli str. 104, 113, 123]

Analiza zarejestrowanych 32 egzaminów praktycznych wykazała, że we wszystkich przypadkach część trasy egzaminacyjnej przebiegała ulicami, na których natężenie ruchu (w godzinach szczytu) wynosiło co najmniej 400 pojazdów na godzinę na jeden pas ruchu.

[dowód: akta kontroli str. 91-98, 123]

Przebieg trasy egzaminacyjnej w zakresie kategorii AM prawa jazdy, określony przez WORD, został zaakceptowany 14 lutego 2013 r. przez Marszałka Województwa w dniu, a plan z przebiegiem tej trasy wywieszony w ogólnodostępnym miejscu w holu Ośrodka – stosownie do § 25 ust. 2 rozporządzenia w sprawie egzaminowania.

W okresie od 19 stycznia 2013 r. do dnia 14 lutego 2013 r. nie były przeprowadzone egzaminy teoretyczne i praktyczne w zakresie kategorii „AM” prawa jazdy.

[dowód: akta kontroli str. 28-41, 114-121, 126-129]

W celu prawidłowego przeprowadzenia zadań egzaminacyjnych, dla których wymagane jest uzyskanie określonej prędkości, stosowano w Ośrodku urządzenie „zestaw do pomiaru prędkości średniej i najazdowej” Seria 83. Urządzenie posiada świadectwo kalibracji z 22 lipca 2013 r.

[dowód: akta kontroli str. 131-136, 138-139]

W okresie od 19 stycznia 2013 r. do dnia 30 września 2014 r. nie wystąpiły przypadki aby Dyrektor WORD występował do starosty z wnioskiem o skierowanie osoby egzaminowanej na egzamin sprawdzający kwalifikacje w zakresie dotychczas posiadanych uprawnień, a także przypadki kierowania przez egzaminatorów do właściwego starosty wniosków o wydanie decyzji w sprawie skierowania osób na badania lekarskie, w związku z zastrzeżeniami co do stanu zdrowia osoby przystępującej do egzaminu. Nie było również sytuacji, aby egzaminowane osoby niepełnosprawne występowały do WORD z wnioskiem o uczestnictwo w egzaminie dodatkowego egzaminatora, który nadzorował by egzamin. Stwierdzono natomiast, że w tym samym okresie instruktorzy prowadzący naukę jazdy trzykrotnie uczestniczyli w części praktycznej egzaminu. Nie wystąpiły przypadki odmowy uczestnictwa instruktora w egzaminie.

[dowód: akta kontroli str. 99-101, 104-105]

Protokoły egzaminacyjne, zgodnie z § 34 ust. 2 i 4 rozporządzenia w sprawie egzaminowania, po przeprowadzeniu wszystkich egzaminów w danym dniu, były sporządzane w tym dniu, a następnie zatwierdzane przez Dyrektora WORD najpóźniej dnia następnego.

[dowód: akta kontroli str. 156-161 ]

W okresie od 19 stycznia 2013 r. do 22 sierpnia 2014 r. miało miejsce 12 620 przypadków przerwania egzaminów przez egzaminatora z powodów określonych w § 12 ust. 2 i 3 oraz § 16 rozporządzenia w sprawie egzaminowania, z czego 11 389 (90,2%) dotyczyło egzaminów na kategorię B<sup>14</sup>.

Najczęstszą przyczyną przerwania egzaminu na kategorię B było: najechanie albo potrącenie pachołka lub tyczki (2 616 przypadków, tj. 23,0%), dwukrotne nieprawidłowe wykonania zadania na placu (1 771 przypadków, tj. 15,6%), przejechanie kołem przez linie wyznaczające zewnętrzne krawędzie stanowisk (1 345 przypadków, tj. 11,8%), nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniu (1 047 przypadków, tj. 9,2%) oraz zachowanie osoby zdającej zagrażające bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego (1 228 przypadków, tj. 10,8%).

[dowód: akta kontroli str. 140]

Analiza dokumentacji dotyczącej 100 niezaliczonych egzaminów praktycznych wykazała, że najczęstszymi przyczynami ich niezaliczenia było najechanie lub potrącenie pachołka lub tyczki (31%), przejechanie kołem przez linie wyznaczające zewnętrzne krawędzie stanowisk (15%), zakończenie egzaminu przed wykonaniem wszystkich zadań w przypadku, gdy zachowanie osoby zdającej zagraża

<sup>14</sup> Z tego 6 291 (55,2%) dotyczyło części praktycznej egzaminu na placu manewrowym, a 5 098 (44,8%) jazdy w mieście.

bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego (9%), dwukrotne nieprawidłowe wykonanie zadania (7%), nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniu (7%), ruszanie z miejsca do przodu na wzniesieniu (6%), niezastosowanie się do sygnałów świetlnych (5%). W 2 przypadkach egzamin przerwano na wniosek osoby zdającej.

[dowód: akta kontroli str. 162-168]

**2.3.** Dyrektor WORD wyznaczył zarówno koordynatora jak i egzaminatora nadzorującego.

Do zadań koordynatora należało m.in.: kontrola dokumentacji osób przystępujących do egzaminu, koordynowanie pracy egzaminatorów, sporządzanie planów egzaminów i nadzór nad eksploatacją pojazdów egzaminacyjnych.

Do zadań egzaminatora nadzorującego należało m.in.: dokonywanie analiz wyników egzaminów, nadzorowanie pracy egzaminatorów w zakresie prawidłowości przeprowadzania egzaminów państwowych i kontrola dokumentacji egzaminowania. Egzaminator nadzorujący pełnił jednocześnie funkcję kierownika Wydziału Egzaminowania i kierownika Wydziału Administracyjno – Technicznego.

[dowód: akta kontroli str. 17-20, 26-27]

W okresie od 19 stycznia 2013 r. do 30 czerwca 2014 r. egzaminator nadzorujący nie przeprowadzał żadnych egzaminów praktycznych na prawo jazdy.

[dowód: akta kontroli str. 177-178, 438]

Nadzór nad egzaminatorami sprawowany był poprzez prowadzenie wewnętrznych kontroli bezpośrednich (udział w egzaminie) oraz kontroli pośrednich (analiza nagrań z przebiegu egzaminu). Do innych działań realizowanych w ramach nadzoru należało:

- zainstalowanie na placu manewrowym kamer rejestrujących przebieg egzaminów praktycznych w zakresie wszystkich kategorii,
- zainstalowanie w samochodach ciężarowych urządzeń rejestrujących przebieg egzaminu,
- analizowanie zdawalności w odniesieniu do poszczególnych egzaminatorów,
- przeprowadzanie rozmów z osobami egzaminowanymi po zakończeniu egzaminu praktycznego w celu uzyskania informacji dotyczących przebiegu i oceny poprzednio odbytych egzaminów.

W okresie od 19 stycznia 2013 r. do 30 czerwca 2014 r. przeprowadzono łącznie 178 kontroli bezpośrednich (w tym 121 w 2013 r. i 57 w 2014 r.) oraz 278 kontroli pośrednich (w tym 176 w 2013 r. i 102 w 2014 r.).

W trakcie przeprowadzonych kontroli stwierdzono, że w dwóch przypadkach egzaminator poinformował osobę egzaminowaną o nieprawidłowo wykonanym zadaniu, a nie odznaczył tego w arkuszu przebiegu egzaminu praktycznego.

Na okoliczność przeprowadzonych kontroli bezpośrednich i pośrednich sporządzane były protokoły kontroli. Protokoły kontroli podpisywał kontrolujący oraz osoba kontrolowana.

[dowód: akta kontroli str. 171-175, 177-178]

Zastępca Dyrektora WORD wyjaśnił m.in., że *zdaniem kontrolującego nie były to działania celowe i świadome mające jakikolwiek wpływ na przebieg egzaminu lub jego ocenę. Z zainteresowanym egzaminatorem przeprowadzona była stosowna rozmowa, w trakcie której zwrócono uwagę na popełnione niedociągnięcia. Ponadto egzaminator ten nie posiada przydzielonej dodatkowej kategorii do egzaminowania, co w jakimś stopniu stanowi konsekwencję popełnionych niedociągnięć.*

[dowód: akta kontroli str. 177-178]

**2.4.** Z informacji udzielonych przez Prokuratora Okręgowego w Ostrołęce oraz przez Komendanta Miejskiego Policji w Ostrołęce wynika, że:



- od 2010 r. Prokuratura Okręgowa zarejestrowała cztery sprawy o korupcję dotyczące działalności WORD. W żadnej z tych spraw nie postawiono zarzutów pracownikom Ośrodka;
- od 2010 r. Komenda Miejska Policji prowadziła jedno postępowanie karne w sprawie o korupcję związaną z WORD. W postępowaniu tym sporządzono zarzuty wobec dwóch osób, przy czym nie były to osoby zatrudnione w Ośrodku.  
[dowód: akta kontroli str. 184, 186]

**2.5.** Z analizy ankiet przeprowadzonych wśród 14 egzaminatorów WORD wynika (na podstawie 9 odpowiedzi) m.in., że żaden z egzaminatorów nie spotkał się w ciągu ostatnich 12 miesięcy z sugestią (propozycją) otrzymania korzyści majątkowych w związku z egzaminowaniem kandydatów na kierowców.

Jeden z egzaminatorów podał natomiast, że w czasie swojej pracy raz otrzymał propozycję natury korupcyjnej (ale nie w ciągu ostatnich 12 miesięcy). Zgłosił ten fakt do prokuratury. Śledztwo zostało umorzone mimo, że sytuacja została nagrana na kamerę.

Dwóch ankietowanych egzaminatorów zgłosiło natomiast następujące problemy dotyczące egzaminowania kandydatów na kierowców:

- bardzo częste zmiany w przepisach (Prawo o ruchu drogowym),
- niespójne przepisy regulujące proces egzaminowania np. § 33 pkt 1 i 2 w odniesieniu do § 13 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia w sprawie egzaminowania – w tym samym przypadku (§ 13 ust. 1 pkt 3) przyjmuje się, że osoba nie przystąpiła do egzaminu i jednocześnie uzyskała wynik negatywny (sprzeczność),
- logiczne sprzeczności w przepisach – z jednej strony wprowadzenie bardziej rygorystycznych zasad dotyczących egzaminowania, a z drugiej ograniczenie wymogów do minimum. Przykład: egzamin na kategorii motocyklowe, gdzie zasady zostały silnie zastrzone (slalom wolny, szybki, omijanie przeszkody itd.), a po kilku miesiącach ustawodawca dopuszcza poruszanie się motocyklem (125 cm<sup>3</sup>) dla osób posiadających kategorię „B”,
- niejasne, często dwuznaczne, albo wręcz błędne pytania w części teoretycznej egzaminu.

[dowód: akta kontroli str. 189-220]

Z analizy 4 ankiet przeprowadzonych wśród 40 losowo wybranych osób egzaminowanych wynika m.in., że:

- w każdym przypadku po zakończeniu egzaminu praktycznego egzaminator omówił szczegółowo wyniki tej części egzaminu, a jeśli wynik był negatywny podał przyczyny jego uzyskania<sup>15</sup>, a także przekazał zdającemu oryginał wypełnionego arkusza przebiegu tego egzaminu;
- w każdym przypadku przed przystąpieniem do części praktycznej egzaminu egzaminator upewniał się, że zasady egzaminu są dla zdającego zrozumiałe;
- w żadnym przypadku uzyskanie przez ankietowanych prawa jazdy nie wiązało się z udzieleniem korzyści materialnej (osobistej);
- 1 osoba ankietowana spotkała się z sugestią ze strony osób związanych z egzaminowaniem z propozycją wręczenia korzyści materialnych w zamian za pozytywny wynik egzaminu.

Jeden z ankietowanych (który egzamin teoretyczny zdał za trzecim razem, a praktyczny za czwartym razem) stwierdził, że *pytania na egzaminie teoretycznym są absurdalne i nie sprawdzają wiedzy potrzebnej do uzyskania prawa jazdy*. Podał ponadto, że w jednym z ośrodków egzaminowania (nie dotyczy WORD w Ostrołęce) egzaminatorzy specjalnie stresują osobę egzaminowaną przed i w trakcie egzaminu.

[dowód: akta kontroli str. 189-220]

<sup>15</sup> W 1 przypadku nie udzielono odpowiedzi na to pytanie.

**2.6.** W okresie od 19 stycznia do 20 sierpnia 2014 r. część praktyczna egzaminu praktycznego na kategorię „B” prawa jazdy przeprowadzana była dwoma rodzajami pojazdów, tj. Fiatem Panda i Fiatem Punto. Osoba egzaminowana w trakcie ustalania terminu egzaminu części praktycznej w Biurze Obsługi Klienta dokonywała wyboru rodzaju pojazdu i na takim pojeździe był przeprowadzany egzamin.

[dowód: akta kontroli str. 39-41, 106-107]

W ww. okresie osoby egzaminowane na kategorię „C” i „D” prawa jazdy zgłaszały chęć odbycia części praktycznej egzaminu na pojazdach ośrodka szkolenia kierowców<sup>16</sup>. We wszystkich zgłoszonych przypadkach egzamin odbył się na pojeździe OSK. Nie wystąpiły przypadki odmowy przeprowadzenia części praktycznej egzaminu na pojazdach zapewnionych przez OSK lub osobę egzaminowaną.

[dowód: akta kontroli str. 108-109]

**2.7.** Według stanu na 24 września 2014 r. WORD dysponował 12 samochodami osobowymi marki FIAT (Fiat Punto i Fiat Panda), z których 8 służyło do prowadzenia egzaminów na kategorię „B” prawa jazdy, a 4 m.in. do prowadzenia egzaminów na kategorie „A”, „A1”, „A2” i „AM”. Ww. pojazdy zostały nabyte przez WORD w latach 2010 – 2014, w tym 2 (Fiat Punto EVO) w ramach przetargu nieograniczonego przeprowadzonego w 2010 r.<sup>17</sup> Pozostałe pojazdy zostały nabyte nieodpłatnie poprzez wymianę używanych samochodów na nowe w ramach 6 umów zawartych przez WORD z dealerem<sup>18</sup> w latach 2007-2010. Zawarcie tych umów poprzedzone było przeprowadzeniem przetargu nieograniczonego.

[dowód: akta kontroli str. 49-50, 222-260]

Samochody zakupione przez WORD we wrześniu 2010 r. w ramach przetargu nieograniczonego spełniały kryteria określone w § 43 ust. 4 pkt 4b lit. b rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia<sup>19</sup>.

[dowód: akta kontroli str. 240-260]

Dyrektor WORD wyjaśnił, że *głównym kryterium wymiany samochodów egzaminacyjnych było kierowanie się zasadą, aby samochody egzaminacyjne były w dobrym stanie technicznym.*

*Przy ostatnim przetargu wybór marki/modelu pojazdu egzaminacyjnego nie był uzgadniany z przedstawicielami OSK, ponieważ obowiązek konsultacji w tym zakresie wszedł 19 stycznia 2013 r.*

[dowód: akta kontroli str. 106-107]

Ustalone  
nieprawidłowości

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

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

1. WORD nie dysponuje danymi dotyczącymi natężenia ruchu na trasach egzaminacyjnych mimo, że dane takie są w posiadaniu Urzędu Miasta Ostrołęki. Egzaminatorzy dobierali trasy przebiegu egzaminu praktycznego w oparciu o doświadczenie zawodowe oraz znajomość topografii miasta. Zgodnie z § 25 ust. 1 rozporządzenia w sprawie egzaminowania egzaminator dobiera trasę przejazdu w trakcie egzaminu w taki sposób, aby natężenie ruchu (w godzinach szczytu) na elementach drogi określonych w tabeli nr 7 załącznika nr 2 do rozporządzenia nie było mniejsze niż 400 pojazdów na godzinę na jeden pas

<sup>16</sup> Dalej także OSK.

<sup>17</sup> Koszt zakupu tych samochodów wyniósł łącznie 89,0 tys. zł brutto (tj. 44,5 tys. zł za 1 sztukę).

<sup>18</sup> We wszystkich przypadkach umowy zawarto z tą samą firmą.

<sup>19</sup> Dz. U. z 2013 r., poz. 951 ze zm.

ruchu (nie dotyczy egzaminów prowadzonych w zakresie prawa jazdy kategorii AM i T).

[dowód: akta kontroli str. 104-105, 113, 123]

Zastępca Dyrektora WORD wyjaśnił, że egzaminatorzy przeprowadzający egzamin praktyczny w ruchu drogowym wybierając trasę egzaminacyjną uwzględniali przede wszystkim konieczność realizacji zadań egzaminacyjnych. Zadania egzaminacyjne, które powinny być zrealizowane usytuowane były w takich miejscach, że dojazd do nich odbywał się drogami o dużym natężeniu ruchu. Egzaminatorzy tutejszego WORD są osobami doświadczonymi w prowadzeniu egzaminów (doświadczenie zawodowe wynosi powyżej 5 lat), doskonale więc znają topografię miasta i wiedzą jakie jest natężenie ruchu. Ponadto miasto Ostrołęka nie jest dużym miastem, a ilość zadań egzaminacyjnych do realizacji oraz czas trwania egzaminu sprawiają, że egzamin prowadzony był głównymi ulicami miasta gdzie natężenie ruchu jest dosyć duże.

[dowód: akta kontroli str. 113]

Zdaniem NIK, dobór tras egzaminacyjnych pod kątem natężenia ruchu powinien następować w oparciu o wiarygodne dane (pomiar), a nie jedynie na podstawie doświadczenia zawodowego egzaminatorów. Należy zaznaczyć, że dane dotyczące natężenia ruchu w Ostrołęce są dostępne w Urzędzie Miasta.

- Przebieg trasy egzaminacyjnej w zakresie kategorii AM prawa jazdy, określony przez WORD 6 lutego 2013 r., został zaakceptowany przez Marszałka Województwa 14 lutego 2013 r., tj. 26 dni po wejściu w życie nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami.

[dowód: akta kontroli str. 114-121]

Zastępca Dyrektora WORD wyjaśnił, że w okresie od 21 stycznia 2013 r. do 4 kwietnia 2013 r. wstrzymano okresowo przeprowadzanie egzaminów praktycznych na kategorii „A”, „A1”, „A2” oraz także kategorię „AM” prawa jazdy, z uwagi na niewłaściwe warunki atmosferyczne uniemożliwiające przeprowadzanie egzaminów w zakresie tych kategorii. Stosowna informacja pisemna do Marszałka Województwa w załączeniu. W związku z tym, że zachodziła konieczność wytyczenia przebiegu trasy egzaminacyjnej i nie odbywały się egzaminy praktyczne na kategorię „AM” dlatego też, dokonano uzgodnienia trasy egzaminacyjnej dopiero w dniu 14 lutego 2013 r.

[dowód: akta kontroli str. 126-129]

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w badanym obszarze.

### 3. Kwalifikacje osób przeprowadzających egzaminy.

3.1. W okresie od 19 stycznia 2013 r. do 30 czerwca 2014 r. w WORD zatrudnionych było łącznie 16 egzaminatorów (wszyscy przed 19 stycznia 2013 r.), przy czym 2 z nich w 2013 r. przeszło na emeryturę.

Wszyscy pozostali egzaminatorzy zatrudnieni byli na podstawie umowy o pracę, w tym 3 w wymiarze pełnego etatu. Spośród 14 egzaminatorów zatrudnionych w WORD według stanu na 30 czerwca 2014 r., 12 posiadało uprawnienia do przeprowadzania egzaminów w 4 kategoriach, a 2 w 3 kategoriach. W 4 przypadkach zawarte z tymi egzaminatorami umowy o pracę pozwalały na przeprowadzanie egzaminów w 2 kategoriach, a w 8 przypadkach – w 1 kategorii. W okresie objętym kontrolą każdy z egzaminatorów posiadał ważną legitymację.

[dowód: akta kontroli str. 268-270]

Opis stanu  
faktycznego

Wszyscy egzaminatorzy WORD posiadali orzeczenia lekarskie i psychologiczne, przy czym dla 7 orzeczenia te wystawione zostały przez uprawnionych lekarzy po 19 stycznia 2014 r. (w tym dla 2 egzaminatorów po 20 lipca 2014 r.)<sup>20</sup>.

[dowód: akta kontroli str. 268-270, 292]

W związku z rozwiązaniem w 2013 r. z 2 egzaminatorami umowy o pracę<sup>21</sup>, WORD wygzekwował od nich zwrot legitymacji i pieczętek.

[dowód: akta kontroli str. 268-270, 285-287, 293-294]

**3.2.** Egzaminatorzy, którzy w dniu 30 czerwca 2014 r. byli zatrudnieni w Ośrodku, uczestniczyli (w styczniu 2013 r.) zgodnie z art. 63 ust. 1 pkt 2 ustawy o kierujących, w warsztatach doskonalenia zawodowego, o których mowa w art. 62 ust. 3 pkt 2 tej ustawy. Warsztaty przeprowadzone były według planu szkolenia zatwierdzonego 21 stycznia 2013 r. przez Marszałka Województwa Mazowieckiego. Zajęcia praktyczne zrealizowane zostały w zakresie 1 kategorii („B”) prawa jazdy stosownie do postanowień § 45 ust. 4 rozporządzenia w sprawie egzaminowania.

Po zakończonych warsztatach i wydaniu egzaminatorom zaświadczeń potwierdzających ich uczestnictwo, kopie tych zaświadczeń przesłane zostały<sup>22</sup> m.in. do Urzędu Marszałkowskiego w Warszawie.

[dowód: akta kontroli str. 301-307, 296-298]

Ustalone  
nieprawidłowości

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

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

1. Spośród 14 egzaminatorów zatrudnionych w WORD według stanu na 30 czerwca 2014 r., sześciu przedstawiło orzeczenia lekarskie i psychologiczne w zakresie obowiązującym przed nowelizacją *ustawy o kierujących pojazdami*, która weszła w życie 19 stycznia 2013 r. tj. o braku przeciwwskazań do kierowania pojazdem zamiast orzeczeń o braku przeciwwskazań do wykonywania czynności egzaminatora<sup>23</sup>.

Ww. egzaminatorzy, od dnia wystawienia orzeczenia do 30 czerwca 2014 r. (a w przypadku jednego egzaminatora od dnia wystawienia orzeczenia, tj. w okresie od 24 lipca 2014 r. do 30 września 2014 r.) przeprowadzili łącznie 2 481 egzaminów teoretycznych i 2 290 egzaminów praktycznych na prawo jazdy. Zgodnie z art. 58 ust. 1 pkt 4 i 5 *ustawy o kierujących* egzaminatorem jest osoba, która posiada ważne orzeczenie lekarskie i psychologiczne o braku przeciwwskazań (zdrowotnych i psychologicznych) do wykonywania czynności egzaminatora.

[dowód: akta kontroli str. 268-270, 271-283, 292]

Z wyjaśnień Zastępcy Dyrektora WORD wynika między innymi, że od 19 stycznia 2013 r., podstawą kierowania egzaminatorów na badania lekarskie był art. 34 ust. 1 i 3 w zw. z art. 58 i art. 60 *ustawy o kierujących*. Dopiero 20 lipca 2014 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Zdrowia z 17 lipca 2014 r. w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców. Do tego czasu tj. do 20 lipca 2014 r. orzeczenia lekarskie wykonywane były na podstawie dotychczasowego przepisu wykonawczego, tj. rozporządzenia Ministra Zdrowia z 7 stycznia 2004 r. w sprawie badań lekarskich kierowców i osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami. Poprzednie wzory orzeczeń lekarskich starano się dostosować do nowych regulacji ustawowych.

<sup>20</sup> Dotyczyło to 5 orzeczeń lekarskich i 7 orzeczeń psychologicznych.

<sup>21</sup> Przeszli na emeryturę.

<sup>22</sup> 11 lutego 2013 r.

<sup>23</sup> W tym pięciu egzaminatorów, którym orzeczenia psychologiczne i lekarskie wystawiono w okresie od 19 stycznia 2013 r. do 20 lipca 2014 r. i jeden egzaminator, któremu orzeczenia te wystawiono po 20 lipca 2014 r.

*Z uwagi na okres przejściowy ws. wzorów druków orzeczeń po przeprowadzonym badaniu egzaminatorzy składali orzeczenia lekarskie z adnotacją lekarza z aktualną podstawą prawną, na podstawie której przeprowadzono badania egzaminatorów, sugerowano się głównie adnotacją lekarza dlatego przyjęto orzeczenia. W tej sytuacji uznano, że stan zdrowia zezwalał na wykonywanie czynności egzaminatora, a lekarz podpisując się stwierdził brak jakichkolwiek przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania pracy na tym stanowisku. Od dnia wejścia w życie ustawy o kierujących, tj. od 19 stycznia 2013 r. do chwili obecnej nie został wprowadzony nowy wzór druku orzeczenia lekarskiego dla egzaminatorów.*

*Analogiczna sytuacja wystąpiła w sprawie badań psychologicznych, ponieważ do 20 lipca 2014 r. na podstawie art.137 ustawy o kierujących, obowiązywało rozporządzenie Ministra Zdrowia z 1 kwietnia 2005 r. w sprawie badań psychologicznych kierowców i osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz wykonujący pracę na stanowisku kierowcy. Orzeczenia psychologiczne wydawane były na obowiązujących w tym czasie normatywnych drukach stanowiących załączniki do rozporządzenia. Nowe wzory orzeczeń psychologicznych weszły w życie z dniem 20 lipca 2014 r. zgodnie z rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 8 lipca 2014 r. w sprawie badań psychologicznych osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, kierowców oraz osób wykonujących pracę na stanowisku kierowcy.*

*Z uwagi na okres przejściowy ws. wzorów druków orzeczeń sugerowano się głównie adnotacją psychologa z aktualną podstawą prawną, na podstawie której przeprowadzono badania egzaminatorów, dlatego przyjęto orzeczenia.*

*Kopie orzeczeń lekarskich i psychologicznych były niezwłocznie przesyłane do Urzędu Marszałkowskiego. Urząd nie zgłaszał zastrzeżeń do tych orzeczeń.*

[dowód: akta kontroli str. 291]

#### Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w badanym obszarze.

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

4.1.. Protokoły egzaminów przeprowadzonych w 2013 r. zostały zszyte w książki (zestawione miesiącami), a na ostatniej stronie zawarto adnotację Dyrektora o liczbie stron i protokołów oraz jego podpis i pieczętę (§ 35 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia w sprawie egzaminowania). Sporządzane przez WORD plany egzaminów i listy osób zakwalifikowanych na egzamin były przechowywane zgodnie z § 35 ust. 1 pkt 2 ww. rozporządzenia.

[dowód: akta kontroli str. 308, 313-321]

W latach 2013-2014 (do 24 października) WORD nie prowadził kursów kwalifikacyjnych dla egzaminatorów.

[dowód: akta kontroli str. 323]

Wszyscy egzaminatorzy oraz pracownicy Biura Obsługi Klienta i dyrektorzy wyposażeni zostali w zestawy do składania bezpiecznego podpisu elektronicznego. Zestawy te przekazane zostały bezpośrednio egzaminatorom przez PWPW<sup>24</sup>. Pomiędzy PWPW-Sigillum PCCE, a każdym z egzaminatorów zawarta została umowa o świadczenie usług certyfikacyjnych.

Kontrolę prawidłowości stosowania zestawów, przydzielonych poszczególnym egzaminatorom prowadzono poprzez stały nadzór koordynatora nad wprowadzaniem przez egzaminatorów do systemu teleinformatycznego wyników

Opis stanu  
faktycznego

<sup>24</sup> Sigillum Polskie Centrum Certyfikacji Elektronicznej; dalej „PWPW-Sigillum PCCE”

egzaminów (komputer obsługiwany przez egzaminatorów znajdował się w bezpośrednim sąsiedztwie stanowiska koordynatora).

[dowód: akta kontroli str. 59-68, 145, 309-310]

**4.2.** Zapis egzaminów praktycznych prowadzonych w WORD dokonywany był na dyski SSD o pojemności 120 GB, które były zamykane odpowiednim kluczem w dedykowanych kieszeniach umieszczonych we wnętrzu rejestratora. Dodatkowo cały rejestrator obudowany jest metalową konstrukcją, do której dostęp możliwy jest tylko przy wykorzystaniu drugiego specjalnego klucza. Klucze posiadał informatyk i egzaminator nadzorujący.

Używane przez Ośrodek rejestratory posiadają funkcję monitorowania poprawności zapisu video i w przypadku np. krótkotrwałego zaniku sygnału z kamery informują o tym określone sygnały dźwiękowe. Dodatkowo w samochodach egzaminacyjnych umieszczono monitory LCD, na których egzaminator ma podgląd rejestrowanego egzaminu w czasie rzeczywistym. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości egzaminator może przerwać egzamin. Rejestratory nie posiadają żadnych przycisków funkcyjnych umożliwiających odtwarzanie, nadpisywanie lub kasowanie zarejestrowanych materiałów.

Rejestratory skonfigurowane są do automatycznego nadpisywania najstarszych nagrań. Wymiana nośników następuje w momencie stwierdzenia awarii. Zapasowe i uszkodzone nośniki (do czasu zniszczenia) znajdują się w szafie metalowej zamykanej na klucz w pokoju administratora bezpieczeństwa informacji.

[dowód: akta kontroli str. 28-36, 326]

**4.3.** WORD prowadził rejestr skarg dotyczących przebiegu egzaminu. W okresie 2013-2014 (do 2 października) wpłynęło 5 skarg (w tym 3 złożone do WORD, 2 przysłane do załatwienia przez Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego). Cztery skargi dotyczyły przebiegu egzaminu, a 1 niedopuszczenia do egzaminu z powodu utraty ważności dowodu osobistego. Dyrektor WORD przesłał<sup>25</sup> do Urzędu skargi wraz z wyjaśnieniami i niezbędną dokumentacją, w tym m.in. z zapisem przebiegu egzaminu, tj. dokumentację wskazaną w art. 68 ust. 2 ustawy o kierujących.

W trzech przypadkach skargi uznane zostały za bezzasadne, a dwie nie zostały rozpatrzone do dnia zakończenia kontroli NIK.

[dowód: akta kontroli str. 327-331, 332]

**4.4.** Każdy z zatrudnionych egzaminatorów złożył oświadczenia o swoim stanie majątkowym za 2012 r. i 2013 r. w terminie wskazanym w art. 10 ust. 4 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ograniczeniu prowadzenia działalności gospodarczej przez osoby pełniące funkcje publiczne<sup>26</sup>. Dwie osoby, które rozwiązały umowę o pracę w związku z przejściem na emeryturę złożyły oświadczenia w dniu opuszczenia stanowiska egzaminatora.

[dowód: akta kontroli str. 285-287, 334-338]

W kontrolowanym okresie czterech egzaminatorów podjęło dodatkową pracę<sup>27</sup>. Każdy z nich uzyskał zgodę Dyrektora WORD. Nie zachodziły przypadki, o których mowa w art. 57 i art. 63 ust. 4 ustawy o kierujących pojazdami.

[dowód: akta kontroli str. 284-287]

**4.5.** W latach 2013-2014 (do 21 października) WORD, zgodnie z § 37 rozporządzenia w sprawie egzaminowania, sporządził 4 półroczne informacje o uzyskanych przez osoby egzaminowane wynikach egzaminów na prawo jazdy<sup>28</sup>. Informacje te wysłano Marszałkowi Województwa Mazowieckiego i Marszałkowi

<sup>25</sup> Od jednego do czterech dni po przyjęciu skargi.

<sup>26</sup> Dz. U. z 2006 r. nr 216 poz.1584 ze zm.

<sup>27</sup> Łącznie z egzaminatorem, który przeszedł na emeryturę w 2013 r.

<sup>28</sup> Za 2012 r., za I półrocze 2013 r., za 2013 r., za I półrocze 2013 r.

Województwa Podlaskiego (w odniesieniu do egzaminatorów będących w ich ewidencji) oraz starostom powiatowym (w odniesieniu do instruktorów i ośrodków szkolenia kierowców, będących w ich ewidencji i rejestrze).

[dowód: akta kontroli str. 347-360]

Według wyjaśnień Zastępcy Dyrektora WORD wyniki egzaminów były systematycznie analizowane przez egzaminatorów nadzorujących. Analizie poddano ww. informacje półroczne oraz wydruki miesięczne zdawalności w odniesieniu do każdego egzaminatora.

[dowód: akta kontroli str. 363]

Ustalone  
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w zbadanym obszarze.

## 5. Finansowanie zadań związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego.

Opis stanu  
faktycznego

5.1. WORD prowadzi szczegółową ewidencję analityczną przychodów i kosztów pozwalającą na wyodrębnienie działalności związanej ze szkoleniem lub egzaminowaniem, jako działalności oświatowej i odrębnie dla każdej innej działalności – zgodnie z art. 119 ust. 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym<sup>29</sup>.

W latach 2013-2014 (do 30 czerwca) Ośrodek, poza wynajmem powierzchni użytkowej, nie prowadził innej działalności gospodarczej. Przychody z wynajmu wyniosły w 2013 r. – 35,4 tys. zł, a do 30 czerwca 2014 r. – 14,5 tys. zł i przeznaczone zostały na działalność statutową.

[dowód: akta kontroli str. 364-377]

5.2. W latach 2010-2014 (do 19 sierpnia) WORD nie był kontrolowany przez Regionalną Izbę Obrachunkową.

[dowód: akta kontroli str. 378-383]

5.3. W latach 2013-2014 (do 19 sierpnia) przedstawiciele Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego przeprowadzili 2 kontrole kompleksowe Ośrodka w zakresie prawidłowości prowadzenia egzaminów państwowych<sup>30</sup> oraz 1 kontrolę dotyczącą prawidłowości prowadzenia gospodarki finansowej<sup>31</sup>.

[dowód: akta kontroli str. 378-383]

Kontrole dotyczące prawidłowości przeprowadzania egzaminów nie wykazały żadnych nieprawidłowości<sup>32</sup>.

[dowód: akta kontroli str. 384-417]

W wyniku kontroli WORD, przeprowadzonej w zakresie prawidłowości gospodarki finansowej, w wystąpieniu pokontrolnym<sup>33</sup> zadowolająco oceniono jedynie ustalenie w Ośrodku dokumentacji opisującej przyjęte zasady rachunkowości. Negatywnie oceniono *prowadzenie gospodarki finansowej, w związku z brakiem nadzoru nad realizacją procedur kontroli zarządczej w zakresie opisanych operacji finansowych i gospodarczych, w szczególności w zakresie: zaniechania pobierania wynagrodzenia przysługującego prawem, wydatkowania środków publicznych*

<sup>29</sup> Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 ze zm.; dalej *Prawo o ruchu drogowym*.

<sup>30</sup> W czerwcu 2013 r. i w lipcu 2014 r.

<sup>31</sup> Od września do listopada 2013 r.

<sup>32</sup> Kontrole obejmowały następujący zakres: warunki niezbędne do przeprowadzenia egzaminów; prowadzenie dokumentacji związanej z przeprowadzaniem egzaminów; prawidłowość przeprowadzenia części teoretycznej i praktycznej egzaminów; spełnienie wymagań przez egzaminatorów; pozostała działalność Ośrodka związana z przeprowadzaniem egzaminów.

<sup>33</sup> Podpisany przez Członka Zarządu

*z naruszeniem zasady celowości i racjonalności, nieprowadzenia ksiąg pomocniczych majątku Ośrodka, prawidłowości sporządzania sprawozdań z zakresu operacji finansowych.*

[dowód: akta kontroli str. 418-423]

W odpowiedzi na wystąpienie pokontrolne Dyrektor Ośrodka wniósł do Marszałka Województwa o ponowne przeanalizowanie ww. wystąpienia w kontekście ekspertyzy biegłego rewidenta w zakresie prowadzenia rachunkowych ksiąg pomocniczych środków trwałych.

Z treści pisma Marszałka Województwa, skierowanego do Dyrektora Ośrodka, wynikało, że ponowna analiza dotycząca sposobu i prawidłowości prowadzenia tych ksiąg, dokonana przez radcę prawnego Urzędu Marszałkowskiego, nie potwierdziła oceny dokonanej w wystąpieniu pokontrolnym. Marszałek poinformował ponadto, że nietrafność oceny potwierdzona została przez Prokuratora Rejonowego w Ostrołęce, który prowadząc czynności wyjaśniające odmówił wszczęcia postępowania w tej sprawie.

[dowód: akta kontroli str. 424-437]

**5.4.** W latach 2010-2014 (do 30 czerwca) WORD przeprowadził na wszystkie kategorie łącznie 74 988 egzaminów teoretycznych i 104 160 egzaminów praktycznych (łącznie z egzaminami poprawkowymi), w tym: w 2010 r. – 14 594 egzaminów teoretycznych i 23 279 praktycznych, w 2011 r. – 16 347 teoretycznych i 25 165 praktycznych, w 2012 r. – 19 626 teoretycznych i 30 068 praktycznych, w 2013 r. – 16 646 teoretycznych i 19 239 praktycznych, a do 30 czerwca 2014 r. – 7 774 egzaminów teoretycznych i 6 409 praktycznych.

[dowód: akta kontroli str. 438]

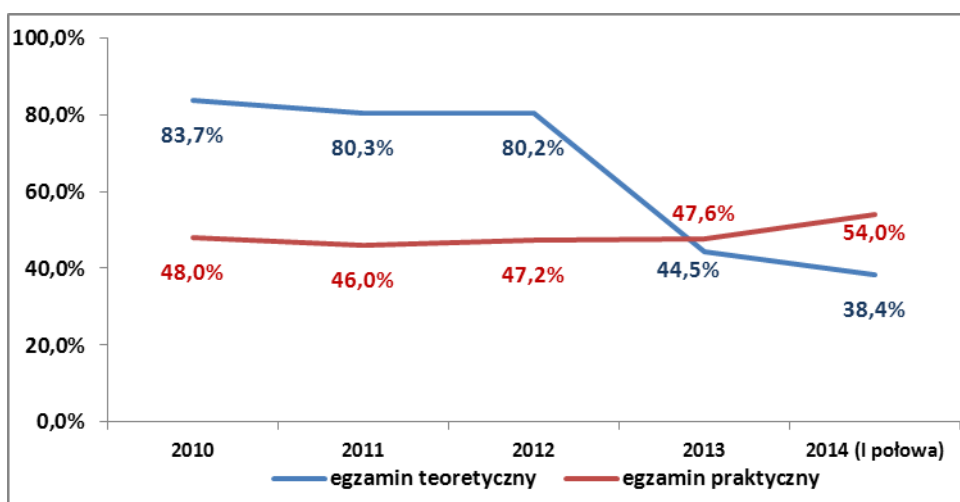
W latach 2010-2014 (do 30 czerwca) całkowite przychody Ośrodka z tytułu przeprowadzenia egzaminów praktycznych (dla wszystkich kategorii) wyniosły łącznie 13 260,0 tys. zł, w tym 2010 r. – 2 768,0 tys. zł, w 2011 r. – 3 027,0 tys. zł, w 2012 r. – 3 679,0 tys. zł, w 2013 r. – 2.814,0 tys. zł, a do 30 czerwca 2014 r. – 972,0 tys. zł. Przychody z tytułu egzaminów na kategorię „B” w 2010 r. wyniosły 2 238,0 tys. zł, w 2011 r. – 2 336,0 tys. zł, w 2012 r. – 2 717,0 tys. zł, w 2013 r. – 2 314,0 tys. zł, a do 30 czerwca 2014 r. – 758,0 tys. zł.

Przychody z tytułu egzaminów poprawkowych na kategorię „B” prawa jazdy stanowiły odpowiednio: 37,4%, 44,1%, 42,8%, 49,0%, 37,1% całkowitych przychodów z egzaminów praktycznych.

[dowód: akta kontroli str. 440]

Udział wyników pozytywnych w ogólnej liczbie przeprowadzonych egzaminów na kategorię „B” prawa jazdy wyniósł w 2010 r. – 83,7% dla egzaminów teoretycznych i 48,0% dla egzaminów praktycznych, w 2011 r. – odpowiednio 80,3% i 46,0%, w 2012 r. – 80,2% i 47,2%, w 2013 r. – 44,5% i 47,6%, a do 30 czerwca 2014 r. – 38,4% i 54,0% (wykres).





Z powyższego wykresu wynika, że obowiązująca do 19 stycznia 2013 r. forma egzaminów pozwalała na zdawanie egzaminu teoretycznego przez ponad 80% egzaminowanych i ok. 46% egzaminu praktycznego. Zmiana wprowadzona od 19 stycznia 2013 r. ustawą o kierujących spowodowała spadek zdawalności na egzaminach teoretycznych (44,5% w 2013 r. i 38,4% w I połowie 2014 r.) oraz wzrost zdawalność na egzaminach praktycznych do 54%.

[dowód: akta kontroli str. 340-346]

**5.5.** Dyrektor WORD nie zawierał ze starostami powiatowymi porozumienia w sprawie udziału przedstawicieli Ośrodka w kontroli działalności ośrodków szkolenia kierowców, gdyż żaden z nich nie występował z takim wnioskiem do WORD.

[dowód: akta kontroli str. 444-445]

Z wyjaśnień Zastępcy Dyrektora WORD wynika między innymi, że *zgodnie z art. 57 pkt. 4 ustawy o kierujących – egzaminator, o ile uczestniczyłby w kontroli działalności OSK nie mógłby przeprowadzić egzaminu dla osoby, która była wyszkolona w skontrolowanym OSK. Przepis prawny nie stanowi przy tym jak długi musi upłynąć czas od kontroli aby egzaminator mógł przeprowadzać egzaminy dla osób, które były szkolone w OSK, w którym uczestniczył w kontroli. Wielość takich kontroli spowodowałaby, że taki np. egzaminator zostałby wyeliminowany praktycznie z egzaminowania.*

[dowód: akta kontroli str. 445]

**5.6.** Koszty działalności szkoleniowej WORD wyniosły w 2010 r. - 150,0 tys. zł (tj. 4,1% kosztów ogółem), w 2011 r. - 95,0 tys. zł (2,5% kosztów ogółem), w 2012 r. - 59,0 tys. zł (1,4% kosztów ogółem), w 2013 r. - 40,0 tys. zł (1,1% kosztów ogółem), a do 30 czerwca 2014 r. - 6,0 tys. zł (0,4% kosztów ogółem).

Koszty wynagrodzeń dla prowadzących zajęcia szkoleniowe wyniosły w 2010 r. – 14,0 tys. zł, w 2011 r. – 37,0 tys. zł, w 2012 r. – 12,0 tys. zł, w 2013 r. – 8,0 tys. zł, a do 30 czerwca 2014 r. – 4,0 tys. zł i w porównaniu do kosztów działalności szkoleniowej ogółem stanowiły odpowiednio: 9,3%, 38,9%, 20,3%, 20,0%, 66,7%.

[dowód: akta kontroli str. 441]

W okresie od 19 stycznia 2013 r. do 30 czerwca 2014 r. w Ośrodku przeprowadzono 33 szkolenia dla osób naruszających przepisy ruchu drogowego, pięć szkoleń dla osób kierujących ruchem drogowym, dwa szkolenia dla kierowników OSK i jedno warsztaty doskonalenia zawodowego egzaminatorów nie zatrudnionych w WORD w Ostrołęce. W szkoleniach dla osób naruszających przepisy ruchu drogowego i dla osób kierujących ruchem drogowym pracownicy WORD nie prowadzili zajęć. W pozostałych szkoleniach brało udział łącznie sześciu egzaminatorów Ośrodka,

posiadających, poza wieloletnim doświadczeniem, również przygotowanie pedagogiczne.

[dowód: akta kontroli str. 448]

5.7. W latach 2010-2014 (do 30 czerwca) koszty poniesione przez WORD na działalność związaną z poprawą bezpieczeństwa w ruchu drogowym (BRD) wyniosły odpowiednio: 336,0 tys. zł, 203,0 tys. zł, 235,0 tys. zł, 201,0 tys. zł i 126,0 tys. zł, co w porównaniu do łącznych kosztów ponoszonych przez Ośrodek stanowiło: 9,1%, 5,4%, 5,6%, 5,5% i 8,7%.

[dowód: akta kontroli str. 449]

W okresie od 19 stycznia 2013 r. do 30 czerwca 2014 r., w ramach działań podejmowanych przez WORD na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, organizowano konkursy, olimpiady, turnieje i imprezy (w tym o zasięgu ogólnopolskim), współfinansowano utworzenie portalu edukacyjnego, prezentowano treści edukacyjne w lokalnej prasie, współpracowano z Ochotniczą Strażą Pożarną i Policją (m.in. poprzez przekazanie w formie darowizny sprzętu ratowniczego), współpracowano z Urzędem Marszałkowskim.

[dowód: akta kontroli str. 446-447]

Z wyjaśnień Zastępcy Dyrektora WORD wynika między innymi, że *nie jest możliwe określenie w sposób precyzyjny czy prowadzone przez WORD działania profilaktyczne i edukacyjne spowodowały czy też zapobiegły konkretnym zdarzeniom z udziałem konkretnych osób uczestniczących w naszych akcjach. Biorąc pod uwagę, że niektóre akcje miały zasięg wojewódzki, a nawet ogólnopolski, a partnerami tych akcji była Policja, Straż Pożarna, Kuratorium Oświaty, samorządy różnych szczebli oraz organizacje pozarządowe, jesteśmy przekonani, że świadomość odpowiedzialnego zachowania w ruchu drogowym, szczególnie z udziałem pieszych i rowerzystów wzrosła, gdyż mówią o tym statystyki policyjne, w których maleje liczba zabitych i ciężko rannych w wypadkach drogowych na terenie województwa mazowieckiego.*

[dowód: akta kontroli str. 446-447]

Ustalone  
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w zbadanym obszarze.

## IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, wnosi o:

- 1) podjęcie działań w celu dostosowania placu manewrowego do wymagań określonych w § 5 pkt 3 rozporządzenia w sprawie egzaminowania oraz wyeliminowanie starych linii tak, aby nie wprowadzały w błąd osób egzaminowanych;
- 2) egzekwowanie od egzaminatorów składania orzeczeń lekarskich i psychologicznych zawierających, zgodnie z art. 58 ust. 1 pkt 4 i 5 ustawy o kierujących, stwierdzenie o braku przeciwwskazań do wykonywania czynności egzaminatora.

## V. Pozostałe informacje i pouczenia

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla dyrektora WORD, a drugi do akt kontroli.

Prawo zgłoszenia  
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK przysługuje Panu Dyrektorowi 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 Warszawie.

Obowiązek  
poinformowania  
NIK o sposobie  
wykorzystania uwag  
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę Pana Dyrektora o poinformowanie NIK, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

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

Warszawa, 3 grudnia 2014 r.

Za zgodność z treścią uchwały nr KPK-KPO.443.008.2015 Zespołu Orzekającego Komisji Rozstrzygającej w Najwyższej Izbie Kontroli z dnia 27 stycznia 2015 r.

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Warszawie

Dyrektor  
Andrzej Panasiuk