



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Rzeszowie

LRZ.410.022.03.2021

Kamil Kalinka – Dyrektor

Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Tarnobrzegu
ul. Sikorskiego 86A, 39-400 Tarnobrzeg

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/21/033 – System szkolenia kandydatów na kierowców

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Tarnobrzegu, ul. Sikorskiego 86A, 39-400 Tarnobrzeg ¹ .
Kierownik jednostki kontrolowanej	Kamil Kalinka – Dyrektor WORD w okresie od 8 lipca 2014 r. do 8 marca 2018 r. oraz od 12 grudnia 2018 r. W okresie od 9 marca 2018 r. do 11 grudnia 2018 r. obowiązki Dyrektora pełnił Pan Marek Ożga – Zastępca Dyrektora WORD. <p style="text-align: right;">(akta kontroli tom I str. 9-15)</p>
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	Lata 2018-2021 (do 30 września) z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem lub po tym okresie, które mają związek z działaniami objętymi kontrolą.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o <i>Najwyższej Izbie Kontroli</i> ² .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Rzeszowie.
Kontrolerzy	<ol style="list-style-type: none">1. Witold Pałasz – doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr LRZ/131/2021 z 4 listopada 2021 r.2. Roman Tadla – główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LRZ/130/2021 z 4 listopada 2021 r.3. Jacek Wolan – główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LRZ/139/2021 z 22 listopada 2021 r.4. Sławomir Kochman – główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LRZ/140/2021 z 22 listopada 2021 r. <p style="text-align: right;">(akta kontroli tom I str. 1-8)</p>

¹ Zwany dalej „WORD” lub „Ośrodek”.

² Dz. U. z 2020 r. poz. 1200 ze zm., dalej: ustawa o NIK.

II. Ocena ogólna³ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Dyrektor WORD podejmował w latach 2018-2021 działania celem prawidłowego przygotowania kadrowego, organizacyjnego i technicznego Ośrodka do przeprowadzania egzaminów państwowych na prawo jazdy.

WORD dysponował odpowiednimi warunkami lokalowymi oraz pojazdami egzaminacyjnymi w liczbie umożliwiającej obsługę zaplanowanych egzaminów. Zapewniono odpowiednie urządzenia rejestrujące egzaminy państwowe w kategorii B. Stanowiska egzaminacyjne do zadania *Ruszanie z miejsca oraz jazda pasem ruchu do przodu i do tyłu* do egzaminów na kategorię B i B1 w części wymiarów nie spełniały wymagań określonych w tabeli nr 10 załącznika nr 2 do rozporządzenia w sprawie egzaminowania⁴.

Egzaminatorzy w Ośrodku zatrudniani byli w badanym okresie na podstawie umów o pracę, po przedłożeniu zaświadczeń o dokonaniu wpisu do ewidencji egzaminatorów oraz orzeczenia lekarskiego i psychologicznego. Wszyscy egzaminatorzy corocznie uczestniczyli w warsztatach doskonalenia zawodowego oraz przedkładali w wymaganych terminach oświadczenia majątkowe. Stan zatrudnienia egzaminatorów wynikał z bieżących potrzeb oraz zapotrzebowania kadrowego na poszczególne kategorie prawa jazdy. W WORD prawidłowo przechowywano dokumentację egzaminacyjną.

W WORD nie analizowano zdawalności egzaminów na prawo jazdy wyliczonej dla poszczególnych egzaminatorów, pod kątem ustalenia przyczyn znacznej rozpiętości w zdawalności pomiędzy egzaminatorami o najwyższych i najniższych wskaźnikach zdawalności. Zdawalność na kategorię B w 2019 r. dla egzaminatora o najwyższej zdawalności wynosiła 66,67%, a dla egzaminatora o najniższej zdawalności 13,92%.

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli w WORD w okresie objętym kontrolą prawidłowo przygotowywano plany egzaminów i listy osób zakwalifikowanych na egzamin, a także przestrzegano zasad przeprowadzania części teoretycznej egzaminu. Prawidłowo reagowano na zdarzenia o charakterze korupcyjnym, kierując stosowne zawiadomienia do właściwych organów państwowych.

W kontroli stwierdzono jednak nierzetelne dokonanie trzech błędnych wpisów do systemu SI WORD podając za przyczynę niezdania egzaminu *Osoba egzaminowana zaproponowała egzaminatorowi przyjęcie korzyści majątkowej lub osobistej w zamian za uzyskanie pozytywnego wyniku egzaminu państwowego* (kod 1.3), mogących sugerować o wystąpieniu działań korupcyjnych.

Najwyższa Izba Kontroli stwierdziła, że przeprowadzone w WORD kursy dla kandydatów na instruktorów lub wykładowców, a także dla kandydatów na egzaminatorów i egzaminatorów, odbyły się zgodnie z obowiązującymi przepisami.

³ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej. W niniejszym wystąpieniu zastosowano ocenę opisową, tak dla oceny ogólnej jak i ocen cząstkowych.

⁴ 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 r. poz. 1206, ze zm.), zwanego dalej: „rozporządzeniem w sprawie egzaminowania”.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe⁵ kontrolowanej działalności

OBSZAR

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

Opis stanu faktycznego

1.1 a, b)

W WORD zapewniono warunki lokalowe wymagane § 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 czerwca 2019 r. w sprawie egzaminowania.

Pomieszczenia biurowe WORD wykorzystywane przez osoby ubiegające się o uzyskanie uprawnienia do kierowania pojazdami zlokalizowane były na parterze budynku, w wydzielonej części holu.

Umiejscowione były tam trzy stanowiska przeznaczone do zapisywania się na egzaminy państwowe, kandydatów na kierowców i kierowców. Stanowiska te dostępne były dla klientów bezpośrednio z holu. Wyposażone były w biurka z kontenerami, fotele obrotowe dla pracowników, krzesła dla klientów, szybę oddzielającą pracowników od klientów. W części dla klientów, stanowiska oddzielone były od siebie zabudową meblową. Zabudowa ta oraz układ stanowisk zapewniały indywidualność każdego stanowiska. Stanowiska obsługiwane były przez pracowników Biura Obsługi WORD. Pracownicy zajmowali miejsca na stanowiskach przechodząc z pokoju biurowego Biura Obsługi. Wejście do tego pokoju prowadziło z korytarza niedostępnego dla klientów, oddzielonego od holu przeszklonymi drzwiami. W szafach pokoju Biura Obsługi przechowywana była dokumentacja papierowa związana z przeprowadzaniem egzaminów państwowych, którą stanowiły:

- protokoły egzaminacyjne z 2021 r.,
- informacje przekazywane do starostw powiatowych, o zdanych egzaminach w 2021 r., a także – przygotowane do przekazania do archiwum – informacje o zdanych egzaminach w latach 2019 – 2020,
- informacje przekazywane do innych wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, dotyczące rezygnacji ze zdawania egzaminów w WORD w Tarnobrzegu,
- informacje przekazywane do starostw powiatowych, o braku przystąpienia do egzaminu w ciągu jednego roku od daty niezdanego egzaminu (za 2021 r. oraz przygotowane do przekazania do archiwum za lata 2019–2020),
- plany egzaminów z 30 ostatnich dni,
- listy osób zakwalifikowanych na egzamin w 30 ostatnich dniach,
- kserokopie świadectw kwalifikacji osób, które nie osiągnęły minimalnego wieku uprawniającego do przystąpienia do egzaminów na kategorię prawa jazdy C, C+E, D (z lat 2019 – 2021),
- kserokopie dokumentacji przeprowadzonych zajęć praktycznych dla osób egzaminowanych na pojeździe ośrodka szkolenia, gdy kurs podstawowy przeprowadzany był w innym ośrodku (z 2021 r.).

Pomieszczenie archiwum usytuowano na parterze budynku. Wejście do archiwum było bezpośrednio z korytarza dostępnego z holu budynku. W szafach ustawionych wzdłuż ściany po lewej stronie od wejścia zarchiwizowano oprawione protokoły egzaminacyjne z poszczególnych miesięcy lat poprzedzających 2021 r. Na regałach

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

ustawionych w środkowej części pomieszczenia oraz wzdłuż ściany po prawej stronie od wejścia została zarchiwizowana – między innymi – pozostała dokumentacja dotycząca egzaminów.

Pomieszczenie przeznaczone do przeprowadzania części teoretycznej egzaminu państwowego usytuowano także na parterze budynku. Wejście do pomieszczenia prowadziło z korytarza dostępnego z holu budynku. Drzwi wejściowe oznaczono informacją „Sala egzaminacyjna”. Wejście przez te drzwi było jedynym możliwym sposobem dostania się do sali egzaminacyjnej. Sala ta nie posiadała okien. Na podstawie oględzin *Projektu architektoniczno-budowlanego budynku biurowego wraz z najazdem samochodowym WORD*, opracowanym w marcu 2001 r., ustalono, że powierzchnia sali wynosiła 31,4 m². Salę wyposażono w 20 oddzielnych stanowisk komputerowych dla osób egzaminowanych. Stanowiska rozmieszczono w trzech rzędach. W rzędzie przy ścianie po przeciwnej stronie od wejścia urządzono osiem stanowisk, w rzędzie środkowym oraz najbliższym drzwi wejściowych – po sześć stanowisk. Każde stanowisko złożone było z blatu o wymiarach 70 cm x 60 cm, krzesła oraz szafki na komputer. Na blatach każdego stanowiska znajdował się monitor oraz „myszka”. Odległość pomiędzy stanowiskami w rzędzie wynosiła 50 cm. Stanowisko dla egzaminatora urządzono po lewej stronie od wejścia do sali, wzdłuż środkowego rzędu stanowisk dla osób egzaminowanych. Wyposażono je w biurko z komputerem oraz krzesło. Stanowisko to usytuowano w sposób umożliwiający obserwację każdego stanowiska dla osób egzaminowanych. Na ścianie za stanowiskiem egzaminatora zawieszono tablicę szkolną. Do ściany po przeciwnej stronie przymocowano wieszaki ubraniowe. W sali nie znajdowały się inne – poza wymienionymi – meble i przedmioty. Salę wyposażono w podwieszany sufit. W suficie podwieszanym umieszczono klimatyzator, cztery kwadratowe panele sufitowej wentylacji grawitacyjnej oraz pięć kwadratowych paneli oświetleniowych. Oświetlenie sali było dobre. Ogrzewanie pomieszczenia zapewniały dwa grzejniki kompaktowe umocowane na ścianie po przeciwnej stronie od wejścia oraz system klimatyzacji.

Pomieszczenie dla osób oczekujących na egzamin zlokalizowano na parterze budynku. Dostępne było bezpośrednio z holu poprzez przejście o szerokości 200 cm oraz zejście o jeden stopień. W bocznej części przejścia wykonano pochylnię umożliwiającą dostęp osobom na wózkach inwalidzkich. Z pomieszczenia dla osób oczekujących na egzamin prowadziło bezpośrednio wyjście na plac manewrowy. Przeszklona ściana pomieszczenia od strony placu manewrowego umożliwiała jego obserwację. Pomieszczenie wyposażono w 17 ławek tapicerowanych, dwu i trzyosobowych, usytuowanych przy ścianie od strony holu budynku oraz wzdłuż środkowej części pomieszczenia. Pomiędzy ławkami, ustawionymi wzdłuż środkowej części pomieszczenia były cztery niskie prostokątne stoliki. Przy przeszklonej ścianie od strony placu manewrowego umieszczono ekran, na którym prezentowany był film instruktażowy objaśniający wybrane sytuacje drogowe w Tarnobrzegu.

Z korytarza przy holu budynku udostępniono trzy toalety dla klientów WORD: damską, dla osób niepełnosprawnych, męską. Toaletę dla osób niepełnosprawnych wyposażono w urządzenia umożliwiające korzystanie z niej przez osoby na wózkach inwalidzkich. Toaletę damską wyposażono w dwie umywalki oraz cztery kabiny, a męską – w dwie umywalki, dwie kabiny, dwa pisuary. We wszystkich toaletach, stanowiska z umywalkami wyposażono w pojemniki na mydło w płynie i ręczniki papierowe. Stan techniczny urządzeń w toaletach, płytek ceramicznych i powłoki malarskiej – bardzo dobry.

Pięć pomieszczeń biurowych na piętrze budynku⁶ przeznaczono wyłącznie dla egzaminatorów, Ponadto trzy stanowiska pracy dla egzaminatorów (na pierwszym piętrze) znajdowały się w trzech pokojach biurowych Wydziału Szkoleń.

Zgodnie z przepisem § 4 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia w sprawie egzaminowania sala przeznaczona do przeprowadzania części teoretycznej egzaminu państwowego powinna być oświetlona, ogrzewana i przewietrzana.

(akta kontroli tom I str. 16-51, 52-74)

Dyrektor WORD Kamil Kalinka wyjaśnił, że przewietrzanie sali egzaminacyjnej odbywa się przy pomocy sprawnej wentylacji grawitacyjnej i systemu klimatyzacji. Przepisy rozporządzenia w sprawie egzaminowania nie precyzują, w jaki sposób pomieszczenie to powinno być przewietrzane. Zamontowana klimatyzacja i wentylacja w zupełności wystarcza do sprawnej wymiany powietrza w sali. W sali egzaminacyjnej panuje odpowiednia temperatura, nie utrzymują się nieprzyjemne zapachy i nie ma wilgoci.

(akta kontroli tom I str. 75-96)

1.1 c)

Plac manewrowy w WORD usytuowany był⁷ w bezpośrednim sąsiedztwie budynku. Wjazd i wyjazd z placu zabezpieczony był szlabanami dwuramiennymi. Przy szlabanach znajdowały się znaki drogowe B1 „zakaz ruchu w obu kierunkach”. Poniżej znaków umieszczono trzy białe tablice z napisami w kolorze czarnym: „nie dotyczy pojazdów WORD”, „plac manewrowy”, „zakaz wstępu osobom nieupoważnionym”.

Po placu manewrowym nie odbywał się ruch pieszych, nie prowadzono na nim prac remontowych, nie był on wykorzystywany jako parking dla pojazdów innych niż egzaminacyjne, a lokalizacja garaży lub hal Ośrodka umożliwiała dojazd do nich bez konieczności przejazdu przez ten plac.

Od strony północnej, plac manewrowy w części ograniczony został budynkiem WORD, a w części przyległej do parkingu przy budynku – metalowymi panelami ogrodzeniowymi o wysokości 123 cm. Od strony wschodniej i południowej plac ogrodzony był siatką metalową o wysokości 190 cm, a od strony zachodniej – metalowymi panelami ogrodzeniowymi o wysokości 230 cm. Plac był wyasfaltowany, powierzchnia asfaltu równa, gładka i bez ubytków. Sporadycznie występowały pęknięcia asfaltu, niepowodujące istotnych nierówności nawierzchni.

Na placu urządzono następujące stanowiska zadań egzaminacyjnych:

- trzy stanowiska do zadania *Ruszanie z miejsca oraz jazda pasem ruchu do przodu i do tyłu* (do egzaminów na kategorie B i B1 prawa jazdy),
- dwa stanowiska do zadania *Ruszanie z miejsca oraz jazda pasem ruchu do przodu i do tyłu* (do egzaminów na pozostałe kategorie prawa jazdy),
- jedno stanowisko do zadania *Ruszanie z miejsca do przodu na wzniesieniu*,
- dwa stanowiska do zadania *Parkowanie skośne*,
- dwa stanowiska do zadania *Parkowanie prostopadłe*,
- jedno stanowisko do zadania *Parkowanie równoległe*,
- po jednym stanowisku do zadań: *Przemieszczanie motocykla, Jazda po łukach w kształcie cyfry osiem, Ominięcie przeszkody, Slalom szybki, Slalom wolny*.

Trzy stanowiska do zadania *Ruszanie z miejsca oraz jazda pasem ruchu do przodu i do tyłu*, przeprowadzanego w ramach egzaminów na kategorie B i B1 prawa jazdy,

⁶ Budynek WORD ma jedno piętro.

⁷ Oględziny placu manewrowego WORD przeprowadzone w trybie art. 39 ustawy o NIK.

wyznaczono liniami ciągłymi w kolorze białym oraz tyczkami o wysokości 152 cm, włożonymi w gumowe pachołki o wysokości 50 cm. Szerokość linii wyznaczających stanowiska: 12–13 cm. Pachołki ustawiono w sposób nieograniczający widoczność pól do wykonywania zadań egzaminacyjnych.

Pomiary stanowisk egzaminacyjnych⁸ wykazały, że stanowiska do zadania *Ruszenie z miejsca oraz jazda pasem ruchu do przodu i do tyłu* na kategorii B i B1 prawa jazdy w części wymiarów nie odpowiadały wymaganiom określonym w Tabeli nr 10 załącznika nr 2 do rozporządzenia w sprawie egzaminowania.

Stanowisko *po stronie wschodniej* nie odpowiadało wymogom określonym w Tabeli 10 załącznika nr 2 do rozporządzenia w sprawie egzaminowania dla następujących odcinków i promieni:

- odcinek a - odległość pomiędzy wewnętrzną krawędzią końcowej linii pola zatrzymania pojazdu (pozycja początkowa i końcowa), a środkiem pachołka wyznaczającego początek zewnętrznego łuku pasa ruchu: 30,53 m (wymagane 30,5 m),
- odcinek c – odległość pomiędzy wewnętrzną krawędzią końcowej linii pola zatrzymania pojazdu (pozycja początkowa i końcowa), a środkiem pachołka wyznaczającego początek wewnętrznego łuku pasa ruchu: 27,44 m (wymagane 27,5 m),
- odcinek d – odległość pomiędzy środkiem pachołka wyznaczającego koniec wewnętrznego łuku pasa ruchu a wewnętrzną krawędzią końcowej linii pola zatrzymania pojazdu na końcu pasa ruchu: 5,85 m (wymagane 6 m),
- odcinek e - odległość pomiędzy środkiem pachołka wyznaczającego koniec zewnętrznego łuku pasa ruchu a wewnętrzną krawędzią końcowej linii pola zatrzymania pojazdu na końcu pasa ruchu: 8,92 m (wymagane 9 m),
- odcinek f1 - długość pola zatrzymania pojazdu w pozycji początkowej i końcowej (odległość pomiędzy wewnętrznymi krawędziami linii wyznaczających pole): 5,01 m (wymagane 5 m),
- odcinek f2 - długość pola zatrzymania pojazdu na końcu pasa ruchu (odległość pomiędzy wewnętrznymi krawędziami linii wyznaczających pole): 5,02 m (wymagane 5 m),
- promień r – promień wewnętrznego łuku pasa ruchu: 6,00 m – 6,01 m (wymagane 6 m),
- promień R – promień zewnętrznego łuku pasa ruchu: 6,00 m – 6,10 m (wymagane 6 m).

Stanowisko *środkowe* nie odpowiadało wymogom określonym w Tabeli 10 załącznika nr 2 do rozporządzenia w sprawie egzaminowania dla następujących odcinków i promieni:

- odcinek a: 30,47 m (wymagane 30,5 m),
- odcinek b - szerokość pola zatrzymania pojazdu w pozycji początkowej i końcowej (odległość pomiędzy wewnętrznymi krawędziami linii wyznaczających pole): 2,99 m (wymagane 3 m),
- odcinek c: 27,45 m (wymagane 27,5 m),
- odcinek d: 5,92 m (wymagane 6 m),
- odcinek f1: 5,02 m (wymagane 5 m),
- odcinek f2: 5,01 m (wymagane 5 m),
- promień r: 6,00 m – 6,01 m (wymagane 6 m),
- promień R: 6,00 m – 6,01 m (wymagane 6 m).

⁸ Oględziny w trybie art. 39 ustawy o NIK przeprowadzone w dniu 10 listopada 2021 r.

Stanowisko *po stronie zachodniej* nie odpowiadało wymogom określonym w Tabeli 10 załącznika nr 2 do rozporządzenia w sprawie egzaminowania dla następujących odcinków i promieni:

- odcinek d: 5,90 m (wymagane 6 m),
- odcinek f1: 5,01 m (wymagane 5 m),
- odcinek f2: 5,02 m (wymagane 5 m),
- odcinek g: 3,02 m (wymagane 3 m),
- promień r: 5,98 m – 6,00 m (wymagane 6 m),
- promień R: 6,00 m – 6,01 m (wymagane 6 m).

Ogłędziny placu manewrowego WORD wykazały ponadto, że liniami ciągłymi białymi, żółtymi i niebieskimi wyznaczono stanowiska do zadań *Ruszanie z miejsca oraz jazda do przodu i do tyłu, Parkowanie skośne, Parkowanie prostopadłe*, wykonywanych w ramach egzaminów na prawa jazdy kategorii B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E, T.

Liniami ciągłymi białymi i żółtymi wyznaczono stanowisko do zadania *Parkowanie równoległe*, wykonywanego w ramach egzaminów na prawa jazdy kategorii C1, C, D1, D. Poszczególnymi kolorami zróżnicowano wymiary stanowisk, potrzebne do przeprowadzenia egzaminów na poszczególne grupy kategorii prawa jazdy. Szerokość linii wyznaczających stanowiska 12–13 cm. Stanowiska wyznaczone były tyczkami o wysokości 200 cm, włożonymi w gumowe pacholki o wysokości 50 cm.

Stanowisko do zadania *Ruszanie z miejsca do przodu na wzniesieniu* usytuowano w południowej części placu manewrowego, wzdłuż kierunku wschód – zachód. Podłoże stanowiska było wyasfaltowane, powierzchnia asfaltu równa i bez ubytków. Boki stanowiska ograniczono murkiem betonowym z nakładkami z dachówki. Wysokość murku wraz z nakładkami od 17 cm na początku wzniesienia do 24 cm w jego środkowej (płaskiej) części. Długość wzniesienia zarówno po stronie wschodniej jak i zachodniej (odległość od początku wzniesienia do początku części płaskiej) wynosiła 1608 cm. Szerokość stanowiska, bez uwzględnienia murku ograniczającego) wynosiła 504 cm⁹. Kąt nachylenia wzniesienia (obliczony ze wzoru na tangens kąta) wynosił 3 stopnie. W odległości 1500 cm od początku wzniesienia (zarówno po stronie wschodniej jak i zachodniej) był pas wyznaczony białą linią przerywaną, oznaczający miejsce zatrzymania pojazdu w czasie wykonywania zadania.

(akta kontroli tom I str. 55-74)

Dyrektor WORD wyjaśnił, że plac manewrowy WORD remontowany był w 2012 r. Na placu została ułożona wtedy nowa nawierzchnia bitumiczna, wykonano również nowe oznakowanie zgodnie ze szczegółową specyfikacją placu manewrowego z lutego 2012 r. oraz na podstawie projektu oznakowania poziomowego. Zgodnie z projektem wykonawczym popękana nawierzchnia betonowa placu została ustabilizowana siatką i na to nałożono nową warstwę bitumiczną. Od tego czasu stanowiska egzaminacyjne w zakresie kategorii B i B1 nie były zmieniane. Różnice, które zostały stwierdzone w trakcie oględzin placu dokonanych przez kontrolera NIK wynikają z eksploatacji placu manewrowego oraz warunków atmosferycznych. *Pomimo uwzględnienia w pracach projektowych oraz podczas przebudowy wzmocnienia siatką konstrukcji nawierzchni bitumicznej, natężenie ruchu na placu manewrowym i warunki atmosferyczne miały i mają duży wpływ na powłokę asfaltową, co przejawia się w widocznych pęknięciach i odkształceniach. Plac manewrowy zbudowany jest na podłożu niejednorodnym. Jego podbudowę stanowi*

⁹ W Tabeli nr 11 załącznika nr 2 do rozporządzenia w sprawie egzaminowania szerokość wzniesienia powinna wynosić co najmniej: 3 m dla kategorii AM, A1, A2, A, B1, B, C1, C, D1, D oraz 3,5 m dla kategorii B+E, C1+E, C+E, D1+E, D+E, T.

popękany beton i płyty betonowe, co również przyczynia się do nadmiernej pracy nawierzchni. W okresie od 1 stycznia 2018 r. do 30 września 2021 r. na ww. stanowiskach odbyło się 70.874 egzaminów. W okresie od momentu przebudowy placu manewrowego i jego oddania do użytkowania tj. od 7 maja 2012 r. do 30 września 2021 r. na stanowiskach kat B, B1 odbyło się w sumie 238.724 egzaminów. Należy również zaznaczyć, że na placu manewrowym odbywają się 7 dni w tygodniu jazdy próbne. Przez stanowiska do egzaminów praktycznych kat. B, B1 przejeżdżają również pojazdy ciężarowe w celu ustawienia się do zaparkowania. Naszym zdaniem przedstawione powyżej fakty są przyczyną nieznacznych rozbieżności w wymiarach stanowisk egzaminacyjnych.

(akta kontroli tom I str. 75-96)

1.1 d)

W kontroli ustalono, że Ośrodek w okresie objętym kontrolą dysponował pojazdami egzaminacyjnymi w licznie umożliwiającej obsługę zaplanowanych egzaminów państwowych (stosownie do wymogów § 3 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia w sprawie egzaminowania).

Według stanu na dzień 30 listopada 2021 r. WORD posiadał łącznie 36 pojazdów egzaminacyjnych:

- dwa motocykle do egzaminu na kategorię A, dwa na kategorię A1, dwa na kategorię A2,
- trzy motorowery do egzaminów na kategorię AM,
- 16 samochodów osobowych do egzaminu na kategorię B,
- dwa samochody ciężarowe, jeden ciągnik siodłowy, jedną naczepę, dwie przyczepy do egzaminu na kategorię C, C+E,
- jeden samochód osobowy i jedną przyczepę do egzaminu na kategorię B+E,
- jeden autobus do egzaminu na kategorię D,
- jeden ciągnik rolniczy i jedną przyczepę do egzaminu na kategorię T.

WORD dodatkowo miał również na wyposażeniu jeden samochód osobowy¹⁰, który wykorzystywany był do szkolenia kandydatów na kierowców na kategorię B. Pojazd ten nie posiadał urządzeń technicznych służących do zapisywania obrazu i dźwięku.

W 2018 r. i 2019 roku WORD dysponował 20 samochodami osobowymi wykorzystywanymi do celów egzaminacyjnych (kategoria B i pochodne).

W 2020 i w 2021 roku (do 30 września) liczba ta wynosiła 17 pojazdów.

Ilość przeprowadzonych w WORD w okresie objętym kontrolą egzaminów praktycznych na kategorię B i pochodne wyniosła:

- 22.472 w 2018 r. (w tym: 21.481 na pojazdach WORD¹¹ i 991 na pojazdach OSK¹²),
- 19.826 w 2019 r. (w tym: 18.763 na pojazdach WORD¹³ i 1.063 na pojazdach OSK),
- 16.124 w 2020 r. (w tym: 14.667 na pojazdach WORD¹⁴ i 1.457 na pojazdach OSK),
- 15.086 od 1 stycznia 2021 r. do 30 września 2021 r. (w tym: 13.040 na pojazdach WORD¹⁵ i 2.046 na pojazdach OSK).

(akta kontroli tom I str. 97-102, 103-111)

¹⁰ Samochód ten wykazany był na stanie majątkowym WORD w całym okresie objętym kontrolą.

¹¹ 2,94 egzaminów dziennie na jeden pojazd przy uwzględnieniu 365 dni w roku (21.481/20=1.074,05/365 dni=2,94 egzaminów dziennie).

¹² Ośrodek Szkolenia Kierowców.

¹³ 2,57 egzaminów dziennie na jeden pojazd przy uwzględnieniu 365 dni w roku (18.763/20=938,15/365 dni=2,57 egzaminów dziennie).

¹⁴ 2,36 egzaminów dziennie na jeden pojazd przy uwzględnieniu 365 dni w roku (14.667/17=862,74/365 dni=2,36 egzaminów dziennie).

¹⁵ 2,10 egzaminów dziennie przy uwzględnieniu 365 dni w roku (13.040/17=767,05/365 dni=2,10).

Dyrektor WORD wyjaśnił, że Ośrodek zawsze dysponował i dysponuje wystarczającą ilością pojazdów egzaminacyjnych, a ich ilość umożliwia przeprowadzenie egzaminów dla wszystkich chętnych do przystąpienia do egzaminów na prawo jazdy wszystkich kategorii.

(akta kontroli tom I str. 112-114)

Zgodnie z przepisem § 11 pkt 3 rozporządzenia w sprawie egzaminowania ośrodek egzaminowania wyznacza termin egzaminu państwowego przez wskazanie daty i godziny przeprowadzenia egzaminu, wyznaczona data egzaminu nie może przekraczać 30 dni od dnia, w którym ją wyznaczono.

Spośród osób, które po raz pierwszy przystąpiły do egzaminu na kategorię B losowo wybrano po pięć osób z miesiąca: lipca, sierpnia, września, października, listopada, grudnia 2019 r., po jednej osobie z każdego miesiąca 2020 r. oraz po jednej osobie ze stycznia, lutego, marca, kwietnia, maja, czerwca, lipca, sierpnia, września 2021 r. Łącznie analizą objęto 51 osób, w tym 30 osób z 2019 r., 12 osób z 2020 r. oraz dziewięć osób z 2021 r.

Ustalono, że w każdym przypadku wyznaczony termin egzaminu nie był późniejszy niż 30 dni od dnia, w którym go wyznaczono (w analizowanej próbie było to od 2 do 22 dni).

(akta kontroli tom I str. 115-120)

Wszystkie pojazdy egzaminacyjne i pojazd szkoleniowy, pozostające w dyspozycji WORD (łącznie 37 pojazdów)¹⁶ były sprawne i spełniały wymagania określone w art. 24 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami¹⁷ oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia¹⁸.

(akta kontroli tom I str. 121-127)

W okresie objętym kontrolą 11 pojazdów WORD brało udział w kolizjach. Dodatkowo jeden pojazd miał szkodę parkingową zlikwidowaną z ubezpieczenia AC. W kontroli nie stwierdzono wypadków z udziałem pojazdów WORD.

Wymienione powyżej pojazdy to samochody egzaminacyjne wykorzystywane do egzaminu praktycznego na kategorię B prawa jazdy.

Dyrektor WORD wyjaśnił, że na podstawie posiadanych przez Ośrodek dokumentów nie da się ustalić czy samochody, które były uszkodzone i zostały poddane naprawom blacharsko-lakierniczym miały jednocześnie zatrzymane dowody rejestracyjne. Z danych uzyskanych ze strony www.historiapojazdu.gov.pl wynika, że żaden z tych pojazdów nie miał zatrzymanego dowodu rejestracyjnego.

(akta kontroli tom I str. 128-130)

1.1 e)

Oględziny pojazdów egzaminacyjnych WORD wykorzystywanych do przeprowadzania egzaminów w zakresie uprawnień prawa jazdy kategorii B i pochodne (17 sztuk) wykazały, że pojazdy te wyposażone były w urządzenia techniczne służące do zapisu obrazu i dźwięku.

Pojazdy WORD wyposażone były w dwie kamery wewnętrzne o kącie widzenia 45 stopni lub więcej. Jedna kamera skierowana była na drogę przed pojazdem i rejestrowała obraz widoczny do przodu (przez przednią szybę), natomiast druga skierowana była na kierowcę pojazdu egzaminacyjnego. Obok kamery skierowanej

¹⁶ Ustaleń w tym zakresie dokonano w trakcie oględzin w dniu 7 grudnia 2021 r. przeprowadzonych na podstawie art. 39 ustawy o NIK oraz kontroli funkcjonariusza Komendy Miejskiej Policji w Tarnobrzegu dokonanej na zlecenie NIK na podstawie art. 12 pkt 3 ustawy o NIK.

¹⁷ Dz. U. z 2021 r. poz. 162, zwana dalej ustawą „o kierujących”.

¹⁸ Dz. U. z 2016 r. poz. 2022 ze zm.

na kierowcę pojazdu zamontowany był monitor do podglądu stanu nagrywania dla egzaminatora. Zapisywany obraz z kamer zawierał datę, dokładny czas przeprowadzonego egzaminu, prędkość, lokalizację GPS, numer rejestracyjny pojazdu egzaminacyjnego.

Uniemożliwiona była ingerencja w zapis na informatycznym nośniku danych (rejestratorze). Rejestrator znajdował się w bagażniku lub w schowku pojazdu egzaminacyjnego. Funkcja zapisu obrazu i dźwięku uruchamiana i zatrzymywana była bez ingerencji egzaminatora (włączenie następowało po uruchomieniu zapłonu silnika, a wyłączenie po wyłączeniu silnika - po pięciu minutach). Kamery umożliwiały egzaminatorowi podgląd rejestrowanego obrazu i były wyposażone we wskaźnik informujący o aktywności funkcji rejestrowania, aby egzaminator w trakcie trwania części praktycznej egzaminu miał możliwość sprawdzenia, czy nie nastąpiła awaria urządzenia powodująca brak możliwości nagrywania jego przebiegu.

Klucze do rejestratorów przechowywane były w zamkniętej na klucz drewnianej szafie (pokój egzaminatorów koordynatorów). Dostęp do haseł w rejestratorach posiadał jeden użytkownik (Administrator systemu). Hasła (zestawienie w formie wydrukowanej) przechowywane były w pokoju zajmowanym przez Administratora systemu w sejfie metalowym zamkniętym na zamek cyfrowy.

Równoległe z obrazem rejestrowany był dźwięk wewnątrz pojazdu egzaminacyjnego, poprzez mikrofon wbudowany w kamerę lub mikrofon zainstalowany wewnątrz pojazdu.

W ramach oględzin pojazdów szczegółowymi badaniami objęto 10 nagrań z egzaminu praktycznego¹⁹ z miesiąca listopada 2021 r. Do tego celu losowo wybrano dwa samochody egzaminacyjne i po pięć dni z przeprowadzonymi na nich egzaminami praktycznymi:

- w dniach: 16, 17, 23, 24, 25 listopada 2021 r. podczas egzaminu przeprowadzonego na pierwszym samochodzie osobowym,
- w dniach 16, 17, 18, 22, 23 listopada 2021 r. podczas egzaminu przeprowadzonego na drugim samochodzie osobowym.

Na każdym z analizowanych 10 nagrań widoczna była data i dokładny czas przeprowadzania egzaminu, numer rejestracyjny pojazdu, prędkość poruszania się samochodu, lokalizacja GPS. Zapisany obraz był dobrej lub bardzo dobrej jakości.

W przypadku pierwszego pojazdu zapisane rozmowy pomiędzy egzaminatorem i zdającym (w każdym z analizowanych dni) były dobrej jakości. Nie było trudności ze zrozumieniem treści rozmowy pomiędzy egzaminatorem a osobą zdającą egzamin praktyczny.

W przypadku drugiego pojazdu zapisany dźwięk w nagraniu w każdym z analizowanych dni był bardzo niskiej jakości (uszkodzony był mikrofon w samochodzie). Na skutek uszkodzenia mikrofonu znacznie utrudnione lub niemożliwe było zrozumienie treści rozmowy pomiędzy egzaminatorem a osobą zdającą.

W WORD niemożliwym było przeprowadzenie oględzin nagrań zapisów obrazu i dźwięku egzaminów praktycznych zakończonych złożeniem skargi. W latach 2018-2021 (do 30.09.2021 r.) do WORD w Tarnobrzegu wpłynęło 28 skarg na wynik egzaminu praktycznego na kategorię B i pochodne, złożonych przez osoby zdające ten egzamin. Zapisy obrazu i dźwięku nagrane na nośnikach elektronicznych po rozstrzygnięciu tych skarg zostały skasowane.

(akta kontroli tom I str. 131-135)

¹⁹ Art. 54 ust. 2 ustawy o *kierujących* stanowi, że zapis z praktycznej części egzaminu przechowuje się przez okres 21 dni od dnia przeprowadzenia egzaminu.

Dyrektor WORD wyjaśnił, że weryfikacja i sprawdzenie poprawności działania systemu nagrywającego obraz i dźwięk w samochodach egzaminacyjnych przeprowadzana jest na bieżąco podczas kontroli systemu przez Administratora systemu, kontroli egzaminów praktycznych przez Egzaminatora Nadzorującego poprzez zgrywanie materiału video z pojazdów egzaminacyjnych, zgrywania materiału video z pojazdów egzaminacyjnych w przypadku skarg na egzamin praktyczny, a także - gdy egzaminator zgłasza jakiegokolwiek usterki systemu nagrywającego. W pojeździe, w którym dokonano oględzin nagrań z egzaminu praktycznego dźwięk był zły jakości, co było spowodowane uszkodzeniem mikrofonu. Mikrofon został natychmiast wymieniony. Ostatnia kontrola dokonana w dniu 10 listopada 2021 r. wykazała, że mikrofon w tym samochodzie działał prawidłowo. Administrator od 11 do 21 listopada 2021 przebywał na kwarantannie w związku z zakażeniem COVID-19 i nie był w stanie przeprowadzić kontroli systemu w tym okresie.

Zastępca Dyrektora WORD Marek Oźga w sprawie przechowywania rejestratorów w pojazdach egzaminacyjnych wyjaśnił, że rejestratory to urządzenia, które na stałe zamontowane są w pojazdach egzaminacyjnych, nośniki danych w postaci kart SD zamykane są na klucz w samych rejestratorach, a dodatkowo w metalowych skrzynkach lub schowkach pojazdów egzaminacyjnych. Same pojazdy są zamykane na klucz na placu egzaminacyjnym, odgrodzonym od pozostałej części Ośrodka i pod stałym nadzorem pracowników WORD i agencji ochrony. Klucze do rejestratorów przechowywane są w Ośrodku w pomieszczeniu zabezpieczonym przed dostępem osób nieupoważnionych.

(akta kontroli tom I str. 136-144, 368-369)

Urządzenia techniczne służące do zapisu obrazu (jedna kamera skierowana na drogę przed pojazdem i druga na kierowcę) i dźwięku zamontowane były również w dwóch samochodach ciężarowych (C, C+E), ciągniku siodłowym (C+E) oraz autobusie (D).

Dyrektor WORD wyjaśnił, że podczas egzaminów na kategorię A, A1, A2, AM egzaminy są rejestrowane, ale tylko w ruchu drogowym przez pojazd poruszający się za motocyklem. Zdarza się, że pojazd jadący za motocyklem nie posiada rejestratora, wtedy taki egzamin nie jest rejestrowany. W ciągniku rolniczym podczas egzaminów na kategorię T prawa jazdy nie stosuje się z rejestracji, ze względu na duże drgania występujące w tym pojeździe (były próby zamontowania rejestratora, jednak obraz z kamer był nieczytelny).

(akta kontroli tom I str. 145-158)

1.1 f)

Na 37 pojazdów będących w dyspozycji WORD według stanu na dzień 30 września 2021 r. 28 zostało zakupionych w latach 2006-2017, natomiast trzy w latach 2018-2021 (do 30 września 2021 r.). Sześć pojazdów WORD według stanu na dzień 30 września 2021 r. było wynajętych od firm zewnętrznych, w tym dwa w 2017 r., a cztery w latach 2019-2020.

Pojazdy zakupione przez WORD w okresie objętym kontrolą to dwa motocykle (jeden w 2018 r.²⁰ i drugi w 2019 r.²¹) do przeprowadzania egzaminu na kategorię A1 (koszt zakupu to 22.900 zł brutto za każdy z motocykli²²) oraz jeden motorower

²⁰ Data zakupu: 14.12.2018 r.

²¹ Data zakupu: 20.03.2019 r.

²² Przed zakupem motocykli skierowano zapytania ofertowe odpowiednio do czterech i trzech sprzedawców (4 grudnia 2018 r. i 13 marca 2019 r.).

do przeprowadzania egzaminu na kategorię AM (zakupiony w dniu 9 marca 2021 r. za kwotę 6.690 zł brutto²³).

W 2018 r. WORD wynajmował siedem pojazdów, w tym: pięć pojazdów osobowych i dwie przyczepy. Miesięczna stawka czynszu wynosiła 1.090 zł dla samochodu i 1.230 zł dla przyczepy (brutto). Koszt wynajmu tych pojazdów w 2018 r. wyniósł ogółem 80.160 zł brutto.

W 2019 r. WORD wynajmował pięć, a następnie cztery samochody osobowe, dwa samochody ciężarowe²⁴ i jedną przyczepę. Miesięczna stawka czynszu dla samochodu osobowego wynosiła od 1.090 zł do 1.100 zł brutto, dla samochodu ciężarowego 4.920 zł brutto oraz 1.230 zł brutto dla przyczepy. Koszt wynajmu tych pojazdów w 2019 r. wyniósł ogółem 101.454,70 zł brutto.

W 2020 r. WORD wynajmował siedem pojazdów, w tym: cztery samochody osobowe oraz trzy przyczepy. Miesięczna stawka czynszu dla samochodu osobowego wynosiła 1.100 zł brutto, dla dwóch przyczep po 1.230 zł brutto oraz 615 zł brutto dla jednej przyczepy. Koszt wynajmu tych pojazdów w 2020 r. wyniósł ogółem 74.120 zł brutto.

W 2021 r. (do 30 września) WORD wynajmował sześć pojazdów, w tym: cztery samochody osobowe i dwie przyczepy. Miesięczna stawka czynszu wynosiła 1.100 zł brutto dla samochodu osobowego, 1.230 zł brutto dla jednej przyczepy i 615 zł brutto dla drugiej przyczepy. Koszt wynajmu tych pojazdów w 2021 r. (do 30 września) wyniósł ogółem 56.205 zł brutto.

Łączne koszty z tytułu wynajmu pojazdów egzaminacyjnych WORD w latach 2018-2021 (do 30 września) wyniosły 311.939,70 zł brutto.

Samochody osobowe wynajmowane były na okresy 12 miesięczne. W umowach zapisano, że w przypadku odstąpienia od umowy przez najemcę z przyczyn zależnych od wynajmującego, najemcy przysługują kary umowne w wysokości 50% ofertowej ceny czynszu brutto za jeden pojazd pomnożonej przez 12 miesięcy.

(akta kontroli tom I str. 149-262)

Dyrektor WORD wyjaśnił, że pojazdy Ośrodka nie są wymieniane z regularną częstotliwością. Przy decyzji o wymianie głównie ma wpływ stan faktyczny wykorzystywanych pojazdów, w tym wiek oraz zużycie wyposażenia pojazdu. WORD przy zakupie nowych pojazdów nie stosuje kryterium marki/modelu, specyfikacja przygotowywana jest w taki sposób, aby spełnione były warunki dopuszczające dany pojazd do egzaminowania na konkretną kategorię pojazdu. Brane są pod uwagę wymiary zewnętrzne, moc silnika, rodzaj skrzyni biegów. Marka i model są sprawą nieistotną i nie są konsultowane z przedstawicielami ośrodków szkolenia kierowców.

Dyrektor WORD wyjaśnił, że w pierwszym kwartale 2022 r. zaplanowano wymianę pojazdów do przeprowadzania egzaminów praktycznych na kategorię B prawa jazdy. Otwarcie ofert z przetargu nieograniczonego pod nazwą „*Najem długoterminowy samochodów osobowych do przeprowadzania praktycznych egzaminów państwowych na kategorię B prawa jazdy na potrzeby Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Tarnobrzegu*” odbyło się 2 sierpnia 2021 r.

Dyrektor WORD wyjaśnił ponadto, że w najbliższym czasie nie jest planowana wymiana pojazdów wykorzystywanych do przeprowadzania egzaminów na pozostałych kategoriach.

(akta kontroli tom I str. 136-144)

²³ Przed zakupem motoroweru dokonano rozeznania rynku, ustalenia wartości szacunkowej oraz dostępności serwisu. Na tę okoliczność Kierownik Wydziału Gospodarczo-Technicznego WORD w dniu 5 marca 2021 r. sporządził notatkę zatwierdzoną następnie przez Zastępcę Dyrektora WORD.

²⁴ Jeden pojazd w okresie od 18 lutego 2019 r. do 11 lipca 2019 r., a drugi od 12 lipca 2019 r. do 18 sierpnia 2019 r.

W 2021 r. WORD zawarł umowę najmu długoterminowego 18 samochodów osobowych z oferentem wyłonionym w postępowaniu przetargowym przeprowadzonym w trybie przetargu nieograniczonego.

W wyniku ogłoszenia tego postępowania do WORD wpłynęły trzy oferty: pierwsza w kwocie 784.848,96 zł brutto, druga w kwocie 578.793,60 zł brutto, trzecia w kwocie 686.880 zł brutto. Jako najkorzystniejszą wybrano ofertę dostawcy za kwotę 578.793,60 zł brutto. W pracach Komisji przetargowej do wyboru dostawcy samochodów w tym postępowaniu uczestniczył przedstawiciel Polskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców w Piastowie. Wniosek w tej sprawie skierowała ww. organizacja do WORD w dniu 22 lutego 2021 r.²⁵, a Dyrektor WORD zarządzeniem z dnia 22 czerwca 2021 r. włączył przedstawiciela tej organizacji do składu Komisji przetargowej, powołanej do wyboru najkorzystniejszej oferty w tym postępowaniu.

W dniu 27 września 2021 r. z dostawcą, który zaoferował najtańszą ofertę zawarto umowę najmu długoterminowego 18 fabrycznie nowych samochodów osobowych marki PEUGEOT 208 ACTIVE PACK przystosowanych do przeprowadzania praktycznych egzaminów państwowych na kategorię B prawa jazdy.

Umowa została zawarta na okres 48 miesięcy, liczony od daty odbioru ostatniego z samochodów potwierdzonej protokołem zdawczo-odbiorczym podpisanym przez strony bez uwag i zastrzeżeń. Umowa nie przewidywała skrócenia okresu najmu samochodów.

Wynagrodzenie wykonawcy wynosiło 578.793,60 zł brutto za cały okres obowiązywania umowy (miesięcznie 669,90 zł za jeden pojazd, 12.058,20 zł za 18 pojazdów).

Wykonawca zobowiązał się do dostarczenia zamawiającemu wszystkich, w pełni sprawnych samochodów w terminie do pięciu miesięcy od daty zawarcia umowy. Wykonawca zobowiązany był dostarczyć samochody z oponami stosownymi do sezonu i zapewnić dla każdego samochodu komplet nowych kół z ogumieniem przeznaczonym do jazdy w warunkach zimowych i letnich. W umowie przewidziano, że średniomiesięczny przebieg samochodu wyniesie do 1.500 km, przy czym przekroczenie tej wielkości, albo jej niedotrzymanie nie uprawniało wykonawcy do jakichkolwiek roszczeń wobec zamawiającego.

W okresie najmu wykonawca zobowiązał się do jednokrotnej wymiany wszystkich samochodów oraz zapewnienia dla każdego pojazdu pakietu ubezpieczeniowego (OC, AC, NNW, Assistance). Wykonawca zobowiązany był również do ponoszenia przeglądów i napraw (koszty robocizny oraz materiałów i części) oraz zapewnienia samochodu zastępczego w ramach usługi Assistance.

Przed zawarciem umowy wykonawca tytułem należytego wykonania umowy wniósł zabezpieczenie w formie pieniężnej w wysokości 5% wartości ofertowej brutto, tj. 28.939,68 zł (zabezpieczenie obejmowało okres realizacji umowy).

Odstąpienie od umowy w całości lub w części przez zamawiającego mogło nastąpić w następujących przypadkach:

- w razie wystąpienia istotnej zmiany okoliczności, że wykonanie umowy nie leży w interesie publicznym, czego nie można było przewidzieć w chwili zawarcia umowy (w terminie 30 dni od powzięcia wiadomości o powyższych okolicznościach),
- likwidacji, rozwiązania przedsiębiorstwa wykonawcy, nakazanego przez organ publiczny zajęcia majątku wykonawcy,
- niewydania przez wykonawcę samochodów w ustalonym w umowie terminie.

Wykonawca zobowiązany był do zapłaty kar umownych w przypadku odstąpienia od umowy przez zamawiającego lub wykonawcę z przyczyn zależnych od wykonawcy, w wysokości 10% wynagrodzenia umownego brutto. W takiej samej wysokości

²⁵ Powołując się na art. 53 ust. 5 ustawy o kierujących.

(10%) przewidziane były kary umowne za odstąpienie od umowy przez wykonawcę z przyczyn leżących po stronie zamawiającego.

(akta kontroli tom I str. 181-262)

1.2 a, b, c, d)

W WORD w okresie objętym kontrolą zatrudniano łącznie 30 egzaminatorów²⁶ (12 było egzaminatorami I stopnia²⁷, czterech II stopnia²⁸, pięciu III stopnia²⁹, dziewięciu IV stopnia³⁰). Wszyscy egzaminatorzy zatrudniani byli na podstawie umowy o pracę (na czas określony lub nieokreślony).

W umowach zawartych z egzaminatorami określano kategorię posiadanych uprawnień. Każdy egzaminator przeprowadzający egzaminy w WORD spełniał wymóg określony w art. 56 ust. 2 ustawy o *kierujących*. Uprawnienia emerytalne posiadało dwóch egzaminatorów.

Sześciu egzaminatorów posiadało zgodę na dodatkowe zatrudnienie (dotyczy lat 2013-2021). Egzaminatorzy ci skierowali do Dyrektora WORD wnioski o wyrażenie zgody na dodatkowe zatrudnienie i uzyskali taką zgodę. Dodatkowe zatrudnienie egzaminatorów polegało na: wykonywaniu pośrednictwa w zawieraniu umów ubezpieczeniowych, pośrednictwa w obrocie nieruchomościami (kupno, sprzedaż, wynajem, zarządzanie), udziału w sesji egzaminacyjnej Okręgowej Komisji Egzaminacyjnej w Krakowie³¹, wykonywaniu prac w charakterze biegłego sądowego do spraw techniki samochodowej i ruchu drogowego, pracy w Komisji egzaminacyjnej kandydatów na instruktorów i instruktorów powołanej przez Wojewodę Podkarpackiego³², pracy w charakterze członka Komisji wyborczej w wyborach do Parlamentu Europejskiego w 2014 r.

Zgodnie z wyjaśnieniami Dyrektora WORD dla jednego egzaminatora zgoda na dodatkową pracę związana była z wyborami do europarlamentu, dla drugiego z udziałem w sesji egzaminacyjnej OKE, pozostałe zgody dla czterech egzaminatorów zostały udzielone do czasu zakończenia danej działalności.

Zatrudnieni w Ośrodku egzaminatorzy złożyli oświadczenie, pod rygorem odpowiedzialności karnej wynikającej z art. 233 *Prawa karnego*, o osobach określonych w art. 63 ust. 6 ustawy o *kierujących*.

Od każdego egzaminatora wyegzekwowano złożenie (zgodnie z obowiązkiem określonym w art. 63 ust. 5 ustawy o *kierujących*) oświadczenia 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.

Zatrudnieni w Ośrodku egzaminatorzy składali w terminie do 31 marca oświadczenia o stanie majątkowym za 2018, 2019 i 2020 rok. Oświadczenia takie składane były również na dzień rozpoczęcia i zakończenia pracy egzaminatora.

Sześciu spośród 30 egzaminatorów zatrudnionych było na okres próbny, po czym zawarto z nimi umowę na czas określony lub nieokreślony.

²⁶ Spośród 30 egzaminatorów 27 było w wieku poniżej 65 lat, pozostałych trzech było w wieku odpowiednio: 65 lat, 66 lat, 67 lat (według stanu na 1 stycznia 2018 r.).

²⁷ Posiadali oni uprawnienia do kategorii A, B, B+E, C, D, C+E, T.

²⁸ Dwóch egzaminatorów posiadało uprawnienia do kategorii A, B, B+E, C, C+E, T, jeden do kategorii B, C, D, jeden do kategorii A, B, C.

²⁹ Jeden egzaminator posiadał uprawnienia do kategorii A, B, dwóch do kategorii A, B, B+E, T, dwóch do kategorii B, C, B+E, T.

³⁰ Sześciu egzaminatorów posiadało uprawnienia do kategorii B, trzech do kategorii B, B+E, T.

³¹ W zawodzie: mechanik pojazdów i elektromechanik samochodowy.

³² Art. 39 ust. 1 i 2 ustawy o *kierujących*.

Umowy z egzaminatorami zawierane były na pełny etat lub w niepełnym wymiarze czasu pracy (0,25 etatu, 0,33 etatu, 0,5 etatu, 0,75 etatu).

W niepełnym wymiarze czasu pracy³³ zatrudniano siedmiu egzaminatorów:

- pierwszy w wymiarze 0,33 etatu³⁴, następnie 0,5 etatu i kolejna umowa na 0,33 etatu,
- drugi w wymiarze pełnego etatu, następnie na 0,75 etatu i kolejna umowa na pełny etat,
- trzeci w wymiarze pełnego etatu, następnie na 0,75 etatu i dwie kolejne umowy na pełny etat,
- czwarty w wymiarze 0,75 etatu³⁵ i kolejna umowa na pełny etat,
- piąty w wymiarze pełnego etatu, następnie na 0,25 etatu, kolejna umowa na pełny etat oraz dwie kolejne umowy na 0,25 etatu,
- szósty na 0,5 etatu,
- siódmy na pełny etat³⁶, następnie na 0,5 etatu i kolejna umowa na 0,75 etatu.

W WORD nie funkcjonuje instytucja „mentora” przydzielanego początkującemu egzaminatorowi. W okresie objętym kontrolą na czas określony zatrudniono siedmiu egzaminatorów (sześciu IV stopnia, jeden I stopnia).

(akta kontroli tom I str. 263-290, 355-367; tom II str. 282-285)

Dyrektor WORD wyjaśnił, że przyjmowanie egzaminatorów do pracy odbywało się według potrzeb oraz możliwości finansowych Ośrodka. WORD zamieszcza na stronie internetowej ogłoszenia o naborze na stanowisko egzaminatora³⁷, Ośrodek sięga również po już sprawdzonych egzaminatorów pracujących w przeszłości w WORD. Wyboru egzaminatora dokonuje dyrektor Ośrodka, a komórka kadrowa przygotowuje umowę o pracę oraz inne wymagane dokumenty kadrowe.

(akta kontroli tom I str. 291-293)

Zatrudnienie egzaminatorów po 1 stycznia 2018 r. nastąpiło po przedłożeniu w dniu zatrudnienia zaświadczenia o dokonaniu wpisu do ewidencji egzaminatorów oraz ważnego orzeczenia lekarskiego i psychologicznego.

Orzeczenia psychologiczne, za wyjątkiem dwóch wystawiane były na druku i zakresie obowiązującym po wejściu w życie ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. *o kierujących pojazdami*, tj. pod kątem przeciwwskazań do wykonywania pracy na stanowisku egzaminatora, a nie wyłącznie pod kątem przeciwwskazań do kierowania pojazdem.

W dwóch ww. przypadkach (dla dwóch egzaminatorów) orzeczenia wydano na druku stanowiącym załącznik nr 12 do rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 1 kwietnia 2005 r. *w sprawie badań psychologicznych kierowców i osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz wykonujących pracę na stanowisku kierowcy*³⁸ (brak przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdami).

Orzeczenie te wydano odpowiednio: w dniu 29 kwietnia 2013 r. z terminem obowiązywania do 29 kwietnia 2018 r. oraz w dniu 20 maja 2014 r. z terminem obowiązywania do 20 maja 2019 r.

³³ Dotyczy lat 2018-2021 (30.09.2021 r.).

³⁴ Dwie następujące po sobie umowy.

³⁵ Dwie następujące po sobie umowy.

³⁶ Trzy następujące po sobie umowy.

³⁷ W wyniku naboru zatrudniono czterech egzaminatorów.

³⁸ Dz. U. z 2005 r. Nr 69, poz. 622., rozporządzenie to zostało uchylone z dniem 20 lipca 2014 r. Z dniem 20 lipca 2014 r. weszło w życie rozporządzenie 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*.

W orzeczeniach tych znajdowała się adnotacja, że badanie psychologiczne zostało przeprowadzone na podstawie art. 82 ust. 2 pkt 2 ustawy o *kierujących*³⁹.

Pracujący w WORD egzaminatorzy (za wyjątkiem dwóch) posiadali ważne orzeczenia lekarskie i psychologiczne o braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania czynności egzaminatora, zgodnie z przepisami art. 58 ust. 1 pkt 4 i 5 ustawy o *kierujących*. W legitymacjach wydawanych egzaminatorom prawidłowo określano zakres poszczególnych uprawnień. Termin ważności legitymacji wynikał z ważności badań lekarskich i psychologicznych.

Jeden egzaminator nie posiadał ważnego orzeczenia lekarskiego i psychologicznego w okresie od 19 kwietnia 2020 r. do 6 lipca 2020 r. Skierowanie na badanie lekarskie i psychologiczne dla tego egzaminatora wystawiono w dniu 16 marca 2020 r. Egzaminator ten zatrudniony był w WORD do 6 lipca 2020 r., termin ważności legitymacji dla tego egzaminatora upłynął 18 kwietnia 2020 r. (z dniem 6 lipca 2020 r. egzaminator przeszedł na emeryturę).

Drugi egzaminator nie posiadał ważnego orzeczenia lekarskiego w okresie od 15 czerwca 2020 r. do 29 czerwca 2020 r. (skierowanie wystawiono w dniu 28 kwietnia 2020 r.). Termin ważności legitymacji określono do 14 czerwca 2020 r., po czym po dostarczeniu orzeczenia lekarskiego w dniu 30 czerwca 2020 r. przedłużono termin ważności legitymacji do 26 czerwca 2022 r.⁴⁰

Brak ciągłości orzeczeń dla ww. dwóch egzaminatorów spowodowany był panującą epidemią Covid-19 (dopuszczenie wynikające z art. 31m ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o *szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem Covid-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych*⁴¹).

(akta kontroli tom I str. 294)

Analiza zatrudniania egzaminatorów oraz zapotrzebowania na poszczególne kategorie prawa jazdy (profile PKK dla poszczególnych kategorii) wykazała, że system ten był efektywny i wynikał z bieżących potrzeb Ośrodka. W systemie zatrudniania egzaminatorów uwzględniano potrzeby w zakresie przeprowadzania egzaminów na poszczególne kategorie prawa jazdy. Największe potrzeby stwierdzono dla kategorii A, B oraz C (i pochodne) prawa jazdy, np. liczba osób z numerem PKK, którym ustalono termin egzaminu w okresie od 1 stycznia 2021 r. do 30 września 2021 r. wyniosła odpowiednio: 1.114 dla kategorii A, A1, A2, AM, 7.833 dla kategorii B, B+E, B1, B96, 1.463 dla kategorii C, 1.085 dla kategorii C+E. Zawarte z egzaminatorami umowy były skonstruowane prawidłowo i uwzględniały te potrzeby. W umowach określano kategorie posiadanych uprawnień, na jakie egzaminator miał przeprowadzać egzaminy.

Liczba przeprowadzonych egzaminów praktycznych w WORD na poszczególne kategorie prawa jazdy wynosiła:

- dla kategorii AM, A1, A2, A: 1.885 w 2018 r., 1.756 w 2019 r., 1.110 w 2020 r., 1.441 w 2021 r. (do 30 września),
- dla kategorii B1, B, B+E, B96: 22.472 w 2018 r., 19.826 w 2019 r., 16.124 w 2020 r., 15.086 w 2021 r. (do 30 września),
- dla kategorii C1, C, C1+E, C+E: 4.185 w 2018 r., 5.204 w 2019 r., 3.772 w 2020 r., 3.750 w 2021 r. (do 30 września),
- dla kategorii D1, D, D1+E, D+E: 278 w 2018 r., 371 w 2019 r., 295 w 2020 r., 229 w 2021 r. (do 30 września),

³⁹ Art. 82 ust. 2 pkt 2 ustawy o *kierujących* stanowi, że badaniu psychologicznemu w zakresie psychologii transportu podlega również kandydat na egzaminatora i egzaminator w celu ustalenia istnienia lub braku przeciwwskazań do wykonywania czynności egzaminatora.

⁴⁰ Egzaminator ten posiadał ważne orzeczenie psychologiczne do 26 czerwca 2022 r., a orzeczenie lekarskie do 30 czerwca 2022 r., przyjęto więc datę ważności legitymacji zgodnie z datą badań psychologicznych.

⁴¹ Dz. U. z 2021 poz. 2095 ze zm.

- dla kategorii T: 195 w 2018 r., 242 w 2019 r., 166 w 2020 r., 380 w 2021 r. (do 30 września).

(akta kontroli tom I str. 295-334)

Dyrektor WORD wyjaśnił, że głównym kryterium przydziału kategorii zadaniowych poszczególnym egzaminatorom jest zapotrzebowanie ilości egzaminatorów z uprawnieniami na dane kategorie (ilość chętnych na egzamin na poszczególne kategorie). Ośrodek prowadzi rotacyjny przydział kategorii zadaniowych w taki sposób, aby każdy z egzaminatorów w ciągu roku przeprowadzał egzaminy w zakresie posiadanych uprawnień.

(akta kontroli tom I str. 291-293)

1.2 e)

Wszyscy zatrudnieni w WORD egzaminatorzy corocznie uczestniczyli w trzydniowych warsztatach doskonalenia zawodowego dla egzaminatorów, zorganizowanych przez Dyrektora Ośrodka (zgodnie z art. 63 ust. 1 pkt 2 w związku z art. 62 ust. 3 ustawy o *kierujących*).

Analiza dokumentacji kadrowej 15 egzaminatorów wykazała, że egzaminatorzy uczestniczyli w tych warsztatach. Fakt uczestnictwa egzaminatorów w warsztatach potwierdzała stosowna dokumentacja, w tym dzienniki lekcyjne, listy obecności i zaświadczenia o ich przeprowadzeniu. Egzaminatorzy w czasie warsztatów doskonalenia zawodowego nie przeprowadzali egzaminów na prawo jazdy.

(akta kontroli tom I str. 335-339)

Dyrektor WORD wyjaśnił, że zgodnie z praktyką przyjętą w Ośrodku zaświadczenia potwierdzające udział w warsztatach doskonalenia zawodowego przesyłane były do urzędów marszałkowskich przez WORD pocztą lub samodzielnie przez egzaminatorów. Nie sprawdzano realizacji przez egzaminatorów obowiązku terminowego przedkładania marszałkowi województwa tych zaświadczeń, Ośrodek nie posiada wiedzy na temat braku bądź nieterminowej realizacji tego obowiązku.

(akta kontroli tom I str. 340-343)

Ośrodek przesłał do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego (w formie papierowej): 13 kserokopii zaświadczeń potwierdzających uczestnictwo egzaminatorów w warsztatach z 2018 r.⁴², 14 z 2019 r.⁴³, 12 z 2020 r.⁴⁴ oraz 14 z 2021 r.⁴⁵ (do 30 września). Obowiązek samodzielnego dostarczenia zaświadczeń Urzędowi Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego (w terminie do 7 stycznia każdego roku) spoczywał na: jednym egzaminatorze - za 2018 r., sześciu egzaminatorach - za 2020 r., dwóch egzaminatorach - za 2021 r.

Kserokopie zaświadczeń potwierdzających uczestnictwo egzaminatorów w warsztatach doskonalenia zawodowego wysłano również do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego⁴⁶ (dla czterech egzaminatorów w 2018 r., pięciu w 2019 r., pięciu w 2020 r., pięciu w 2021 r.) oraz do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego⁴⁷ (czterech w 2018 r., czterech w 2019 r., czterech w 2020 r., pięciu w 2021 r.). Obowiązek samodzielnego dostarczenia zaświadczeń spoczywał na trzech egzaminatorach, w tym dwóch do

⁴² 12 przesłano w dniu 25.06.2018 r., jedno w dniu 22.10.2018 r.

⁴³ Przesłano je w dniu 28.06.2019 r.

⁴⁴ Dziewięć przesłano w dniu 22.07.2020 r., zaś trzy w dniu 12.11.2020 r.

⁴⁵ Przesłano je w dniu 19.03.2021 r.

⁴⁶ W dniu 25.06.2018 r. – czterech egzaminatorów, w dniu 28.06.2019 r. – pięciu egzaminatorów, w dniu 22.07.2020 r. – pięciu egzaminatorów, w dniu 19.03.2021 r. – pięciu egzaminatorów.

⁴⁷ W dniu 25.06.2018 r. – czterech egzaminatorów, w dniu 28.06.2019 r. – czterech egzaminatorów, w dniu 22.07.2020 r. – czterech egzaminatorów, w dniu 19.03.2021 r. – pięciu egzaminatorów.

Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego oraz jednym do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego.

(akta kontroli tom I str. 344-354)

1.3 a, b, c)

W WORD prawidłowo prowadzono i przechowywano dokumentację egzaminacyjną. Plany egzaminów i listy osób zakwalifikowanych na egzamin przechowywane były przez okres jednego miesiąca. Protokoły egzaminacyjne po upływie roku zostały zszyte w książkę, na ostatniej stronie zawierały adnotację Dyrektora WORD o liczbie stron i protokołów oraz jego podpis i pieczęć (analizą objęto 21 protokołów).

Protokoły egzaminacyjne wytwarzane były w formie elektronicznej i papierowej.

Po zszyciu w książkę protokoły przechowywane były w archiwum zakładowym Ośrodka.

Dokumentacja egzaminacyjna (protokoły, plany egzaminacyjne, listy osób zakwalifikowanych) prowadzona była przy użyciu funkcjonalności systemu informatycznego Ośrodka. Była ona podpisywana przez Dyrektora Ośrodka podpisem osobistym zawartym w warstwie elektronicznej dowodu osobistego (przy użyciu dowodu osobistego i karty do logowania). Zarówno karta do logowania, jak i dowód osobisty zabezpieczone były numerem PIN.

W Ośrodku sporządzano również dokumentację w formie papierowej - Dyrektor WORD podpisywał plany egzaminów, listy osób zakwalifikowanych do egzaminu oraz protokoły egzaminacyjne.

Każdy z egzaminatorów podczas egzaminu praktycznego korzystał z arkusza przebiegu części praktycznej egzaminu w wersji papierowej. Po ręcznym wypełnieniu tego dokumentu egzaminator wprowadzał wynik egzaminu do systemu informatycznego WORD i podpisywał ten wynik podpisem osobistym przy wykorzystaniu dowodu osobistego. Do logowania się do systemu informatycznego egzaminator wykorzystywał kartę do logowania.

Do zabezpieczenia i prawidłowego stosowania zestawów autoryzacyjnych (karty do logowania, dowody osobiste oraz numery PIN) zobowiązani byli posiadacze tych zestawów.

Zapisy części praktycznej egzaminu na prawo jazdy przechowywano przez 21 dni od dnia przeprowadzenia egzaminu (obraz i dźwięk). Dane te były przechowywane na dwóch kartach SD, umieszczonych w każdym z rejestratorów w pojeździe egzaminacyjnym. Umieszczanie dwóch kart SD w rejestratorze spowodowane było zabezpieczeniem na wypadek awarii jednej z kart.

Rejestratory zamykane były na klucz, co uniemożliwiało dostęp do kart pamięci. Klucze do rejestratorów przechowywane były w zamykanej szafie w budynku WORD. Rejestratory w pojazdach egzaminacyjnych umieszczane były w schowku od strony pasażera lub w bagażniku samochodu. Wyjmowane były z pojazdów na czas napraw lub po wpłynięciu skargi, celem odtworzenia zapisanego na nośniku elektronicznym egzaminu praktycznego. Karty SD wymieniane były w przypadku uszkodzenia (po uwidocznieniu błędu na monitorze w pojeździe). Nie dokonywano okresowej wymiany kart z innych powodów.

(akta kontroli tom II str. 1-2)

Według stanu na dzień 13 stycznia 2022 r. w WORD stwierdzono jedno niezakończone postępowanie skargowe. Skarga ta została złożona przez osobę zdającą egzamin praktyczny na kategorię C+E. Egzamin ten odbył się w dniu 1 grudnia 2021 r. na pojeździe OSK, który nie był wyposażony w kamery umożliwiające nagrywanie egzaminu praktycznego.

(akta kontroli tom II str. 3-5)

Dyrektor WORD wyjaśnił, że w przypadku złożenia skargi na egzamin państwowy na prawo jazdy egzaminator nadzorujący zleca informatykowi wyciągnięcie z rejestratora w pojeździe egzaminacyjnym karty SD, na której rejestrowany jest przebieg egzaminu. Nagranie z karty zgrywane jest na komputer egzaminatora nadzorującego. Po oglądnięciu nagrania, przeanalizowaniu i wystawieniu opinii, plik z nagraniem egzaminator nadzorujący kopiuje na płytę CD, która jest przekazywana, jako załącznik do skargi do Marszałka Województwa Podkarpackiego. Drugą kopię umieszcza na przenośnym dysku twardym SSD i jest on schowany do szafki znajdującej się w pokoju egzaminatora nadzorującego zamkniętej na klucz. Dodatkowo szafka z nagraniem jest objęta monitoringiem wewnętrznym WORD. Nagranie przechowywane jest do czasu rozstrzygnięcia skargi i po rozstrzygnięciu jest kasowane.

Dyrektor WORD wyjaśnił, że we wszystkich pojazdach egzaminacyjnych i na wszystkich kategoriach prawa jazdy, czy są to pojazdy WORD czy OSK, z wyjątkiem kategorii T powinien być obowiązek montowania urządzeń rejestrujących przebieg egzaminu. W kategorii T wstrząsy, które powstają podczas jazdy uniemożliwiają prawidłową rejestrację obrazu. Dodatkowo powinna być zwiększona ilość kamer z jednej do trzech (jedna nagrywająca drogę przed pojazdem, druga zachowanie osoby egzaminowanej, trzecia drogę za pojazdem). W pojazdach OSK, w których nie ma monitoringu często po egzaminie powstają dylematy czy ocena wystawiona przez egzaminatora jest prawidłowa i czy zachowanie osoby egzaminowanej czy też egzaminatora było właściwe. Egzaminy nienagrywane są praktycznie nie do zweryfikowania czy przebiegały prawidłowo czy nie. Po takim egzaminie powstaje dylemat, które wyjaśnienie jest prawdziwe - egzaminatora czy osoby zdającej.

(akta kontroli tom II str. 6-10)

Dokumentacja szkoleniowa związana z prowadzeniem kursów kwalifikacyjnych dla kandydatów na egzaminatorów i egzaminatorów w WORD przechowywana była w archiwum zakładowym WORD (kategoria B-10).

Dokumentacja ta (z lat 2018-2021) obejmowała:

- dziennik lekcyjny dla szkolenia przeprowadzonego w okresie 2017/2018, zawierającym: listę osób szkolonych z ich adresami zamieszkania i numerem PESEL, obecnością osób szkolonych na zajęciach, tematach prowadzonych zajęć w poszczególnych dniach, datami zajęć, czasem ich przeprowadzenia i podpisami osób prowadzących zajęcia,
- kserokopie zaświadczeń o ukończeniu kursu kwalifikacyjnego dla kandydatów na egzaminatorów (11 osób), w których wyszczególniono m.in. datę rozpoczęcia szkolenia, datę zakończenia szkolenia, liczba zajęć teoretycznych (154 godzin), liczba zajęć praktycznych (15 godzin),
- kserokopie zaświadczeń o ukończeniu kursu dla egzaminatorów (5 osób), w których wyszczególniono m.in. datę rozpoczęcia szkolenia, datę zakończenia szkolenia, liczba zajęć teoretycznych (46 godzin), liczba zajęć praktycznych (15 godzin),
- rejestry osób przeszkolonych oraz wydanych zaświadczeń,
- potwierdzenia odbioru wydanych zaświadczeń,
- plan zajęć kursu kandydatów na egzaminatorów i egzaminatorów w okresie od 27.10.2017 r. do 30.03.2018 r. (m.in. z zajęciami w poszczególnych dniach, godzinami zajęć, przedmiotami, imieniem i nazwiskiem wykładowcy),
- karty przeprowadzonych zajęć w zakresie praktyki egzaminatorskiej na kursie kwalifikacyjnym dla kandydatów na egzaminatorów i egzaminatorów.

(akta kontroli tom II str. 11, 18-19)

W WORD prowadzony był rejestr skarg na przeprowadzane egzaminy na prawo jazdy (rejestrowane w nim były wszystkie wpływające skargi). W rejestrze tym

odnotowywano m.in. datę egzaminu, imię i nazwisko osoby zdającej, numer ewidencyjny egzaminatora, krótki opis skargi, sposób rozstrzygnięcia. Wszystkie skargi zostały przekazane do Marszałka Województwa Podkarpackiego celem rozpatrzenia. Przechowywana w Ośrodku dokumentacja skargowa, w odniesieniu do każdej skargi zawierała:

- zaewidencjonowaną skargę z datą wpływu,
- wyjaśnienia egzaminatora,
- historię egzaminowania kandydata,
- arkusz przebiegu egzaminu,
- listy osób zakwalifikowanych na egzamin,
- opinia Egzaminatora Nadzorującego lub pismo o braku możliwości wydania takiej opinii podpisane przez Egzaminatora Nadzorującego,
- sposób rozpatrzenia skargi przez Marszałka Województwa Podkarpackiego.

W sytuacji, gdy egzamin praktyczny na prawo jazdy przeprowadzany był z użyciem kamer znajdujących się wewnątrz pojazdu egzaminacyjnego w piśmie przewodnim kierowanym do Marszałka Województwa Podkarpackiego wskazywano o załączeniu do przekazanej dokumentacji płyty z nagraniem tego egzaminu. W takim przypadku Egzaminator Nadzorujący wydawał opinię czy ocena egzaminatora była prawidłowa lub nieprawidłowa (30 skarg).

W WORD występowały również sytuacje, gdy zainstalowane w pojazdach egzaminacyjnych kamery nie uchwyciły sytuacji będącej przedmiotem skargi. W takiej sytuacji Egzaminator Nadzorujący nie wystawiał opinii (11 skarg).

Gdy egzamin odbywał się na pojeździe, który nie był wyposażony w kamery - Marszałkowi Województwa Podkarpackiego przekazywano jedynie dokumentację w formie papierowej (bez nagrania). Egzaminator Nadzorujący stwierdzał wtedy, że po zapoznaniu się ze skargą i wyjaśnieniami egzaminatora, który przeprowadził egzamin nie jest w stanie określić, która wersja jest prawdziwa, w związku z tym nie może zaopiniować skargi (13 skarg).

W WORD wystąpiła ponadto jedna skarga na egzamin praktyczny na prawo jazdy, kiedy egzamin przeprowadzany był na pojeździe bez zainstalowanych kamer, a pomimo tego Egzaminator Nadzorujący wystawił opinię na podstawie monitoringu z budynku WORD.

(akta kontroli tom II str. 3-5, 12-17, 269-270)

1.3 d)

Zgodnie z ewidencją egzaminów przeprowadzanych w WORD Egzaminator Nadzorujący w WORD przeprowadzał egzaminy na kat. A, A1, A2, AM, B, B1, C, C+E, D, T. Liczba egzaminów przeprowadzona przez Egzaminatora Nadzorującego wynosiła:

- w 2018 r.: 922 egzaminy teoretyczne, 139 praktyczne,
- w 2019 r.: 651 egzaminy teoretyczne, 232 praktyczne,
- w 2020 r.: 428 egzaminy teoretyczne, 216 praktyczne,
- w 2021 r. (do 30.09.2021 r.): 198 teoretyczne, 113 praktyczne.

Egzaminator Nadzorujący zgodnie z ustalonym zakresem czynności zobowiązany był m.in. do nadzoru nad pracą egzaminatorów i prawidłowym przebiegiem procesu egzaminowania. W zakresie czynności ustalonym dla Egzaminatora Nadzorującego zapisano jednocześnie, że do jego obowiązków należy także *wykonywanie obowiązków egzaminatora w zależności od potrzeb i możliwości*.

(akta kontroli tom II str. 20-220, 286-296)

Dyrektor WORD w sprawie powodów kierowania do egzaminowania Egzaminatora Nadzorującego i czy nie zachodzi w tym przypadku kolizja z obowiązkami Egzaminatora Nadzorującego wyjaśnił, że - w Ośrodku nie planuje się egzaminów

dla Egzaminatora Nadzorującego. Kierowanie Egzaminatora Nadzorującego do egzaminowania miało miejsce jedynie w sytuacjach nieplanowanych nieobecności egzaminatorów, dla których była zaplanowana praca. Do chwili obecnej nie było skarg na egzamin przeprowadzony przez Egzaminatora Nadzorującego.

Zdaniem NIK przeprowadzanie egzaminów na prawo jazdy przez Egzaminatora Nadzorującego może powodować ograniczenie jego podstawowych obowiązków w zakresie nadzoru nad pracą egzaminatorów i prawidłowym procesem egzaminowania. W przypadku wpłynięcia skargi na egzamin praktyczny przeprowadzony przez Egzaminatora Nadzorującego dokumentacja skargowa przekazywana do rozpatrzenia Marszałkowi Województwa Podkarpackiego byłaby pozbawiona bardzo ważnego elementu do rozpatrzenia danej skargi, tj. opinii Egzaminatora Nadzorującego.

(akta kontroli tom II str. 20-220, 282-285, 286-296)

Liczba przeprowadzonych w WORD egzaminów na wszystkie kategorie prawa jazdy wyniosła:

- w 2018 r.: 19.445 teoretycznych (zdawalność 58,75%) i 29.015 praktycznych,
- w 2019 r.: 17.460 teoretycznych (zdawalność 59,21%) i 27.399 praktycznych,
- w 2020 r.: 14.480 teoretycznych (zdawalność 61,51%) i 21.467 praktycznych,
- w 2021 r. (do 30.09.2021 r.): 12.594 teoretycznych (zdawalność 60,21%) i 20.886 praktycznych.

Zdawalność egzaminu praktycznego dla wszystkich kategorii prawa jazdy (wszystkie podejścia) wyniosła:

- w 2018 r. 45,35% (najniższa w B – 40,96%, najwyższa w D – 77,45%),
- w 2019 r. 45,2% (najniższa w A1 – 30,45%, najwyższa w D – 69,7%),
- w 2020 r. 43,38% (najniższa w A1 – 33,04%, najwyższa w D – 71,38%),
- w 2021 r. (do 30.09.2021 r.) 44,1% (najniższa w A1 – 35,75%, a najwyższa w B1 – 72%).

Zdawalność egzaminu teoretycznego i praktycznego w układzie kwartalnym dla pierwszego podejścia (na wszystkie kategorie prawa jazdy) wynosiła odpowiednio:

- w 2018 r.: 68,12% i 53,52% w I kwartale, 67,3% i 55,31% w II kwartale, 70,76% i 53,89% w III kwartale, 68,19% i 52,35% w IV kwartale,
- w 2019 r.: 68,43% i 55,61% w I kwartale, 68,67% i 55,68% w II kwartale, 71,22% i 54,17% w III kwartale, 68,85% i 50,55% w IV kwartale,
- w 2020 r.: 67,47% i 49,4% w I kwartale, 71,12% i 52,56% w II kwartale, 71,93% i 51,01% w III kwartale, 70,95% i 49,97% w IV kwartale,
- w 2021 r.: 69,55% i 49,51% w I kwartale, 70,74% i 52,16% w II kwartale, 73% i 50,98% w III kwartale.

Zdawalność egzaminu teoretycznego i praktycznego w układzie kwartalnym dla wszystkich podejść (na wszystkie kategorie prawa jazdy) wynosiła odpowiednio:

- w 2018 r.: 59,13% i 45,13% w I kwartale, 57,35% i 46,53% w II kwartale, 59,64% i 45,62% w III kwartale, 58,93% i 44,23% w IV kwartale,
- w 2019 r.: 58,17% i 45,75% w I kwartale, 59% i 46,9% w II kwartale, 61,33% i 45,97% w III kwartale, 57,96% i 42,15% w IV kwartale,
- w 2020 r.: 57,48% i 39,97% w I kwartale, 63,84% i 48,47% w II kwartale, 63,32% i 43,33% w III kwartale, 60,85% i 44,29% w IV kwartale,
- w 2021 r.: 58,88% i 41,1% w I kwartale, 59,89% i 45,51% w II kwartale, 61,5% i 45,54% w III kwartale.

(akta kontroli tom II str. 20-220, 221-236)

Zdawalność egzaminu praktycznego w 2018 r. wyliczona dla poszczególnych egzaminatorów na wszystkie przydzielone kategorie wynosiła od 32,4% (najniższa)

do 62,21% (najwyższa)⁴⁸. W pozostałym okresie objętym kontrolą dane te przedstawiały się następująco:

- w 2019 r. od 25,22% (najniższa) do 66,67% (najwyższa)⁴⁹,
- w 2020 r. od 21,78% (najniższa) do 61,18% (najwyższa)⁵⁰,
- w 2021 r. (do 30.09.2021 r.) od 23,2% (najniższa) do 66,67% (najwyższa)⁵¹.

Zdawalność egzaminu praktycznego wyliczona dla poszczególnych egzaminatorów przeprowadzających egzaminy na kategorię B wynosiła:

- w 2018 r. od 29,77% (najniższa) do 53,19% (najwyższa),
- w 2019 r. od 13,92% (najniższa) do 66,67% (najwyższa),
- w 2020 r. od 16,4% (najniższa) do 60,12% (najwyższa),
- w 2021 r. (do 30.09.2021 r.) od 16,81% (najniższa) do 66,67% (najwyższa).

Analiza zdawalności na kategorię B dokonana dla poszczególnych egzaminatorów wykazała, że 17 z 29 egzaminatorów przeprowadzających egzaminy w okresie objętym kontrolą miało statystyki zdawalności poniżej 50% (np. zdawalność wyliczona dla jednego z egzaminatorów⁵² wynosiła: 29,77% w 2018 r., 13,92% w 2019 r., 16,4% w 2020 r., 16,81% w 2021 r. – do 30.09.2021 r.).

Dla czterech egzaminatorów statystyki zdawalności wynosiły powyżej 50% (np. wyliczona dla jednego z egzaminatorów zdawalność wynosiła: 53,19% w 2018 r., 61,49% w 2019 r., 60,12% w 2020 r., 52,87% w 2021 r. (do 30.09.2021 r.), natomiast dla ośmiu poniżej lub powyżej 50% w kolejnych latach (np. wyliczona dla jednego z egzaminatorów zdawalność wynosiła: 49,44% w 2018 r., 66,67% w 2019 r., 46,15% w 2020 r., 42,77% w 2021 r. (do 30.09.2021 r.).

Różnica w zdawalności na kategorię B pomiędzy egzaminatorem o najwyższej zdawalności, a egzaminatorem o najniższej zdawalności miała zmienny charakter i wynosiła: w 2018 r. 23,42 pkt. procentowe, w 2019 r. 52,75 pkt, w 2020 r. 43,72 pkt, w 2021 r. (do 30.09.2021 r.) 49,86 pkt.

(akta kontroli tom II str. 20-220, 221-236, 237-268)

Dyrektor WORD w sprawie przyczyn występowania znacznej rozpiętości w zdawalności wyliczonej dla poszczególnych egzaminatorów i sposobów wykorzystywania tych informacji wyjaśnił, że wskaźniki najwyższej i najniższej zdawalności przedstawiane są na warsztatach doskonalenia zawodowego, egzaminatorom wręcza się arkusze przedstawiające ich indywidualną zdawalność, ponadto statystyki zdawalności wykorzystywane są na roboczych spotkaniach z egzaminatorami organizowanymi przez Egzaminatora Nadzorującego.

(akta kontroli str. tom II str. 279-281)

Dyrektor WORD wyjaśnił, że w Ośrodku jest wyznaczona osoba, która prowadzi analizę wyników egzaminów dotyczących poszczególnych egzaminatorów. Na warsztatach szkolenia dla egzaminatorów corocznie przedstawiane są statystyki dotyczące egzaminów i każdy egzaminator jest zapoznawany ze swoją statystyką. Działania wyjaśniające, co do przebiegu egzaminu podejmowane są w sytuacji skargi lub jakichkolwiek zastrzeżeń zgłoszonych przez osoby zdające. Na warsztatach dla egzaminatorów prowadzone są zajęcia w celu ujednoczenia interpretacji przepisów i oceny kursantów, robocze spotkania z egzaminatorami

⁴⁸ Różnica w zdawalności w 2018 r. pomiędzy egzaminatorem o najwyższej zdawalności a egzaminatorem o najniższej zdawalności wynosiła 29,81%.

⁴⁹ Różnica w zdawalności w 2019 r. pomiędzy egzaminatorem o najwyższej zdawalności a egzaminatorem o najniższej zdawalności wynosiła 41,45%.

⁵⁰ Różnica w zdawalności w 2020 r. pomiędzy egzaminatorem o najwyższej zdawalności a egzaminatorem o najniższej zdawalności wynosiła 39,4%.

⁵¹ Różnica w zdawalności pomiędzy egzaminatorem o najwyższej zdawalności a egzaminatorem o najniższej zdawalności wynosiła 43,47%.

⁵² Egzaminator o najniższej zdawalności w okresie objętym kontrolą.

odbywają się na bieżąco, w sytuacji gdy dochodzi do różnicy zdań w interpretacji przepisów ruchu drogowego.

(akta kontroli tom II str. 271-272)

Współpraca ze starostami przy sprawowaniu nadzoru nad szkoleniem polegała na przesyłaniu do starostw kwartalnych informacji o wynikach egzaminów uzyskanych przez osoby egzaminowane w odniesieniu do instruktorów i jednostek szkolących kandydatów na kierowców, zgodnie z wymogiem określonym w art. 37 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia w sprawie egzaminowania. WORD przesyłał również do urzędów marszałkowskich kwartalne informacje o wynikach egzaminów uzyskanych przez osoby egzaminowane, w odniesieniu do egzaminatorów będących w ewidencji właściwego organu ewidencyjnego, zgodnie z wymogiem określonym w art. 37 ust. 1 pkt 2 ww. rozporządzenia.

Starostowie nie zwracali się do Dyrektora WORD o udzielenie pomocy merytorycznej podczas kontroli działalności OSK. Nie były w tej sprawie zawierane porozumienia (określające warunki udziału przedstawiciela WORD oraz zasady finansowania tej współpracy), stosownie do postanowień art. 43 ust. 3 ustawy o kierujących.

W WORD nie stwierdzono opracowanych analiz dotyczących skali i przyczyn niezaliczania egzaminów w rozbiciu na poszczególne OSK oraz instruktorów, w których szkolili się zdający. Nie stwierdzono również podejmowania innych działań w odniesieniu do poszczególnych OSK, zmierzających do poprawy jakości szkolenia w tych ośrodkach.

Poza ww. wskaźnikami zdawalności nie przekazywano do starostw innych danych, odnoszących się do poszczególnych objętych nadzorem starosty OSK/instruktorów, w tym w szczególności dotyczących przyczyn przerwania egzaminów praktycznych, ilości i przyczyn wyników negatywnych uzyskanych przez osoby egzaminowane, w trakcie części praktycznej egzaminu na placu manewrowym oraz w ruchu drogowym (starostwa jak wyjaśnił Dyrektor WORD nigdy nie występowały o przekazanie takich danych).

(akta kontroli tom II str. 273-275, 276-278)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Trzy stanowiska egzaminacyjne do zadania *Ruszanie z miejsca oraz jazda pasem ruchu do przodu i do tyłu* (do egzaminów na kategorii B i B1 prawa jazdy) na placu manewrowym WORD w części wymiarów nie spełniały wymagań określone w tabeli nr 10 załącznika nr 2 do rozporządzenia w sprawie egzaminowania.

W przypadku pierwszego stanowiska istotne różnice stwierdzono w pięciu spośród 10 wymiarów (różnice wynosiły 3 cm, 6 cm, 8 cm, 10 cm, 15 cm), drugiego w trzech spośród 10 wymiarów (różnice wynosiły 3 cm, 5 cm, 8 cm), zaś trzeciego w jednym spośród 10 wymiarów (różnica wynosiła 10 cm).

Zgodnie z wyjaśnieniami Dyrektora WORD stwierdzone w trakcie oględzin różnice wymiarów ww. stanowisk z wymaganiami rozporządzenia w sprawie egzaminowania wynikają z eksploatacji placu manewrowego, natężenia ruchu oraz warunków atmosferycznych, co przejawia się w widocznych pęknięciach i odkształceniach nawierzchni placu.

(akta kontroli tom I str. 55-74, 75-96)

2. W jednym samochodzie egzaminacyjnym stwierdzono nieprawidłowe działanie systemu nagrywającego dźwięk.

Ogłędziny nagrań z przeprowadzonych egzaminów praktycznych na prawo jazdy z dnia: 16, 17, 18, 22, 23 listopada 2021 r. wykazały, że w jednym pojeździe egzaminacyjnym na nagraniach dźwięk był bardzo niskiej jakości. Na skutek uszkodzenia mikrofonu znacznie utrudnione lub niemożliwe było zrozumienie treści rozmowy pomiędzy egzaminatorem a osobą zdającą.

Zdaniem NIK w sytuacji złożenia skargi przez osobę egzaminowaną w ww. dniach utrudniona byłaby weryfikacja poprawności przeprowadzenia egzaminu, spowodowana wadliwym działaniem mikrofonu nagrywającego dźwięk w tym pojeździe.

Zgodnie z wyjaśnieniami Dyrektora WORD przyczyną braku ustalenia uszkodzenia mikrofonu w samochodzie egzaminacyjnym spowodowane było przebywaniem osoby odpowiedzialnej za te sprawy na zwolnieniu lekarskim, uszkodzony mikrofon został wymieniony.

(akta kontroli tom I str. 131-135, 136-144)

OCENA CZĄSTKOWA

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli Ośrodek dysponował wymaganym wyposażeniem, w tym warunkami lokalowymi do przeprowadzania egzaminów państwowych na prawo jazdy.

WORD dysponował również pojazdami egzaminacyjnymi w liczbie umożliwiającej obsługę zaplanowanych egzaminów państwowych kategorii B.

Osobom podchodzącym do egzaminu po raz pierwszy zapewniono wyznaczenie egzaminu państwowego w terminie nie późniejszym niż 30 dni od daty wyznaczenia tego terminu. Stanowiska egzaminacyjne do zadania *Ruszanie z miejsca oraz jazda pasem ruchu do przodu i do tyłu* do egzaminów na kategorię B i B1 w części wymiarów nie spełniały wymagań określonych w tabeli nr 10 załącznika nr 2 do rozporządzenia w sprawie egzaminowania.

Ośrodek dysponował odpowiednimi urządzeniami rejestrującymi egzaminy państwowe w kategorii B.

Wszyscy egzaminatorzy corocznie uczestniczyli w warsztatach doskonalenia zawodowego dla egzaminatorów. Zaświadczenia o ich ukończeniu dla części egzaminatorów WORD przysyłał Marszałkowi Województwa niezwłocznie po ich ukończeniu. Pozostali egzaminatorzy samodzielnie zobowiązani byli do przedkładania zaświadczeń Marszałkowi Województwa o ich ukończeniu. Zapewniono prawidłową rejestrację i udokumentowanie przebiegu przekazywania składanych przez zdających skarg dotyczących przebiegu egzaminu, wszystkie skargi zostały przekazane do Marszałka Województwa celem rozpatrzenia.

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.

Opis stanu faktycznego

2.1 a)

Plany egzaminów⁵³ były każdorazowo drukowane z aplikacji „Zarządzanie WORD v.3.108.901.0” i zawierały dane wymagane rozporządzeniem w sprawie egzaminowania oraz numery uprawnień egzaminatorów przyporządkowanych do egzaminów planowanych o określonej godzinie.

Plany były sporządzone przez Egzaminatora Koordynatora Specjalistę ds. badań i analiz, a także przez Egzaminatora Koordynatora Kierownika Wydziału

⁵³ Z uwagi na okres przechowywania planów egzaminów i list osób zakwalifikowanych na egzamin poddano kontroli 12 planów egzaminów z okresu od 15 do 30 września 2021 r.

Egzaminowania. W okresie od 15 do 30 września 2021 r. wyznaczano godziny rozpoczęcia egzaminów od 7.30 do 14.35 (ostatnia godzina rozpoczęcia egzaminu). Ustalono, że na dzień 29 września 2021 r. plan egzaminów był sporządzony i wydrukowany o godz. 8:31 tego dnia, w sytuacji gdy pierwszy egzamin teoretyczny i praktyczny był zaplanowany o godz. 7:30.

Jak wyjaśnił Dyrektor WORD „plan egzaminów na dzień 29.09.2021 r. był sporządzony i wydrukowany w dniu 28.09.2021 r. Ponieważ papierowa wersja uległa zniszczeniu musieliśmy wydrukować ten plan ponownie. Widniejąca data 29.09.2021 godz. 8:31 jest datą i godziną dokonania ponownego wydruku. W przypadku gdyby plan egzaminu nie został wcześniej sporządzony i zatwierdzony nie byłoby możliwości rozpoczęcia egzaminów tego dnia w systemie teleinformatycznym”.

Plany egzaminów w badanym okresie były zatwierdzane przez Dyrektora WORD.

(akta kontroli tom III str. 1-62)

Na podstawie protokołów egzaminacyjnych ustalono, że w dniach od 15 do 30 września 2021 r. liczba osób kształtowała się odpowiednio:

- zakwalifikowanych na egzamin: 184, 202, 197, 190, 172, 170, 182, 188, 190, 180, 161 i 191;
- egzaminowanych: 180, 191, 173, 173, 165, 161, 177, 178, 183, 176, 154 i 176;
- które nie przystąpiły do egzaminu: 4, 11, 24, 17, 7, 9, 5, 10, 7, 4, 7 i 15.

WORD przed każdym egzaminem przygotował plan egzaminu oraz imienne listy osób zakwalifikowanych w danym dniu na egzamin państwowy.

(akta kontroli tom III str. 1-57)

Poddano analizie dokumentację procesu egzaminowania kandydatów na kierowców z dnia: 30 czerwca 2021 r., 30 czerwca 2020 r., 28 czerwca 2019 r. i 29 czerwca 2018 r., oraz dokumentację dotyczącą przeprowadzonych egzaminów od 15 września 2021 r. do 30 września 2021 r. W odniesieniu do poddanej kontroli próby egzaminów ustalono, że:

- część teoretyczna egzaminów przeprowadzana była dla maksymalnie: 20 osób jednocześnie w 2018 r. i 2019 r., 10 osób jednocześnie w 2020 i 2021 r. (z powodu pandemii COVID-19),
- nie wystąpiły przypadki planowania egzaminu teoretycznego dla pojedynczej osoby oraz zdawania egzaminu teoretycznego ponownie w tym samym dniu (ustalono, że w latach 2018-2021 wystąpiły dwa przypadki indywidualnego zdawania egzaminu przez osoby z dysleksją),
- nie wystąpiły przypadki zakwalifikowania na egzamin praktyczny pojedynczej osoby,
- nie wystąpiły przypadki ponownego zdawania egzaminu praktycznego w tym samym dniu.

Jak wyjaśnił Dyrektor WORD, w latach 2018-2021 (do 30 listopada) występowały przypadki zmian losowo przydzielonego wcześniej osobie zdającej egzaminatora. Powodem tych odstępstw były wnioski osób egzaminowanych lub egzaminatorów (skarga na egzaminatora, kolejny egzamin z tym samym egzaminatorem, pokrewieństwo lub znajomość z osobą egzaminowaną). Dyrektor podał także, że zdarzają się sytuacje, w których system SI WORD losuje egzaminatorowi osobę z inną kategorią niż powinna być w danym czasie wylosowana, wówczas koordynator dokonuje zmian. Dyrektor wyjaśnił, że zmian przydzielonych wcześniej egzaminatorów dokonuje się najczęściej, gdy występuje nieplanowana nieobecność egzaminatora, dla którego była zaplanowana praca. Ilość dokonywanych zmian nie jest rejestrowana, dlatego nie można określić ich liczby w badanym okresie.

Dyrektor podał również, że system SI WORD nie przewiduje innych losowań egzaminów niż sposób losowy.

(akta kontroli tom III str. 1-57; 63-240)

W latach 2018-2021 (do 30 listopada) w WORD zgłoszono 20 problemów dotyczących systemu egzaminacyjnego, z czego w jednym przypadku (22 maja 2019 r.) odnotowano jako awarię na egzaminie teoretycznym, w pozostałych przypadkach były pojedyncze przypadki dotyczące m.in.: problemów z PKK (łącznie siedem przypadków dotyczących pobierania danych PKK); problemów z podpisem za pomocą e-dowodu (cztery przypadki); problemów z łącznością lub z aplikacją egzaminacyjną powodujące nieprawidłowe wyświetlanie pytań.

Jak wyjaśnił Dyrektor WORD *„w przypadku egzaminów teoretycznych w niektórych przypadkach egzaminy te zostały powtórzone. W przypadku egzaminu praktycznego w jednym przypadku rozpoczęcie egzaminów zostało opóźnione”*.

(akta kontroli tom III str. 232-240)

Ustalono, że system informatyczny w WORD umożliwił prowadzenie ewidencji osób przystępujących do egzaminu, analizę wyników egzaminów (z podziałem na część teoretyczną i praktyczną w wyszczególnieniu na „plac” i „miasto”) oraz generowanie informacji dla starostów o uzyskanych przez osoby egzaminowane wynikach egzaminów w odniesieniu do instruktorów oraz do OSK. Ponadto system pozwalał na wyłączenia egzaminatorów z przeprowadzania egzaminu wobec osób wskazanych w art. 57 ustawy *o kierujących* (jeżeli wcześniej egzaminatorzy wskazali takie osoby).

(akta kontroli tom III str. 241)

2.1 b)

Na podstawie raportów dotyczących przeprowadzonych egzaminów w WORD w dniach 7 i 8 stycznia, 3 września 2020 r. oraz 4 lutego i 24 sierpnia 2021 r., ustalono, że osoby egzaminowane przydzielano egzaminatorom w sposób umożliwiający rozpoczęcie teoretycznej i praktycznej części egzaminu o wyznaczonej godzinie. Nie stwierdzono przekroczenia przez egzaminatora dopuszczanej liczby egzaminów (dla danej kategorii) w ciągu 8-godzinnego dnia pracy.

(akta kontroli tom III str. 241-274)

Ustalono, że po wprowadzeniu z dniem 1 stycznia 2020 r. ograniczenia w zakresie maksymalnej liczby części praktycznej egzaminu przypadającej danego dnia na jednego egzaminatora, w WORD do końca listopada 2021 r. odnotowano łącznie 39 przypadków (38 w 2020 r. i jeden w 2021 r.) przekroczenia liczby egzaminów przypadających na jednego egzaminatora. Przyczyną przekroczeń była nieobecność egzaminatorów, dla których planowano pracę w danym dniu. W 19 przypadkach były to zwolnienia lekarskie, a w trzech urlop na żądanie.

Informacje o przydzieleniu egzaminatorom większej liczby egzaminów przekazane zostały do Marszałka Województwa Podkarpackiego następnego dnia po dniu, w którym wystąpiły takie przypadki.

Dyrektor WORD wyjaśnił, iż *zmiany wprowadzone rozporządzeniem w sprawie egzaminowania z dnia 1 stycznia 2020 r. wpłynęły negatywnie na kondycję finansową Ośrodka. Limity przeprowadzonych w ciągu dnia egzaminów przez egzaminatora na poszczególne kategorie prawa jazdy zmniejszyły ilość egzaminów przeprowadzanych na dobę przy tej samej ilości egzaminatorów. Wprowadzone zmiany nie spowodowały odejścia z pracy żadnych egzaminatorów.*

(akta kontroli tom III str. 275-278)

2.1 c)

Na próbie pięciu losowo wybranych egzaminów części praktycznej kategorii B, przeprowadzonych w dniach 7, 9, 10, 14 i 15 grudnia 2021 r. w WORD, stwierdzono, że w każdym przypadku przebieg egzaminu został zarejestrowany w sposób umożliwiający prawidłowe odtworzenie obrazu i dźwięku. W poddanych oględzinom zapisom egzaminator przed rozpoczęciem egzaminu podał swoje imię i nazwisko, a także sprawdzał tożsamość osoby zdającej. W trakcie odtwarzania zapisu w każdym przypadku wyświetlał się numer rejestracyjny pojazdu w którym przeprowadzony był egzamin, wskazania GPS, prędkość oraz data i godzina (czas). Sposób rejestracji przebiegu egzaminu (wyświetlania na monitorze odpowiedniej informacji/oznaczenia o poprawności zapisu) pozwalał na bieżąco weryfikować stan techniczny urządzenia rejestrującego.

Przebieg poddanych oględzinom egzaminów odzwierciedlał zapisy odnotowane w *Arkuszu przebiegu części praktycznej egzaminu państwowego na prawo jazdy* sporządzanych przez egzaminatorów, w tym realizację wylosowanych czynności i manewrów „na placu” (wydruki poleceń z losowania).

W WORD średnio raz w miesiącu dokonywane były przeglądy urządzeń rejestrujących w samochodach egzaminacyjnych (przeglądy wykonywali: Administrator systemu komputerowego i baz danych oraz Kierownik Wydziału Techniczno-Gospodarczego w WORD).

Ustalono, że w WORD znajduje się sześć zapasowych urządzeń rejestrujących, które można w łatwy sposób zamontować w samochodach egzaminacyjnych, gdy wystąpi w nich awaria takich urządzeń. W latach 2018-2021 nie odnotowano przerwania, unieważnienia lub ponownego przeprowadzenia egzaminu z powodu awarii urządzeń rejestrujących. WORD nie zawierał umów serwisowych dotyczących sprawności urządzeń rejestrujących przebieg egzaminów.

Jak wyjaśnił Administrator systemu komputerowego i baz danych w WORD, *posiadany przez WORD stały zapas urządzeń rejestrujących zapewniał ciągłość prowadzenia egzaminów, a koszt serwisowania tych urządzeń przewyższa ich cenę gdyż wartość jednego urządzenia to ok. 800-900 zł.*

(akta kontroli tom III str. 279-280)

Jak wyjaśnił Egzaminator Nadzorujący Leszek Kida, w WORD nie przeprowadza się egzaminów w trakcie których weryfikuje się posiadanie przez zdających umiejętności w zakresie bezpiecznego poruszania się po drogach ekspresowych i autostradach. Hamowanie awaryjne wykonywane jest na terenie WORD tylko dla kategorii AM, A1, A2 i A, na pozostałych kategoriach nie wykonuje się tego manewru ze względów bezpieczeństwa.

(akta kontroli tom III str. 281-283)

2.1 d)

Poddano analizie 20 egzaminów państwowych praktycznych (z tego cztery na kat. A i 16 na kat. B) i ustalono, że w trakcie egzaminów nie wykonywano następujących czynności:

- przejazd przez skrzyżowania dwupoziomowe,
- przejazd przez torowisko tramwajowe i kolejowe,
- przejazd przez tunel.

Pozostałe zadania zawarte w arkuszach przebiegu części praktycznej egzaminu były realizowane.

Wyjaśniając Egzaminator Nadzorujący Leszek Kida podał, że na terenie Tarnobrzega (oraz w promieniu 10 km) nie ma tuneli i torowisk tramwajowych. Skrzyżowanie dwupoziomowe oraz torowisko kolejowe oddalone są ok. 10 km od WORD i z uwagi na czas dojazdu do tych miejsc niemożliwe jest wówczas

wykonanie w określonym czasie pozostałych zadań. Zadania z zakresu przejazdu przez skrzyżowanie dwupoziomowe oraz torowisko kolejowe realizowane są w trakcie egzaminów na kat. C i D, z uwagi na dłuższy czas trwania tych egzaminów.

(akta kontroli tom III str. 284)

2.1 e)

W okresie od 1 stycznia 2018 r. do 30 listopada 2019 r. w WORD zatrudniony (od dnia 26 lipca 2013 r.) był jeden Egzaminator Nadzorujący, który posiadał uprawnienia na wszystkie kategorie prawa jazdy (w zakresie których WORD prowadzi egzaminy). Czas pracy Egzaminatora Nadzorującego pokrywał się z czasem pracy egzaminatorów przeprowadzających egzaminy.

W latach 2018-2021 (do 30 listopada) kontrola wewnętrzna egzaminatorów WORD prowadzona była przez Egzaminatora Nadzorującego w oparciu o zarządzenie nr 11/2018 Dyrektora WORD w Tarnobrzegu. W tym okresie przeprowadzonych zostało łącznie 151 kontroli wewnętrznych. Kontrolą byli objęci wszyscy egzaminatorzy zatrudnieni w WORD. Kontrole realizowane były w formie:

- kontroli rzeczywistego przebiegu egzaminu praktycznego,
- kontroli zarejestrowanego przebiegu egzaminu praktycznego,
- kontroli rzeczywistego przebiegu egzaminu teoretycznego.

Z przeprowadzonych kontroli sporządzane były protokoły, w których wpisywano wnioski i zalecenia pokontrolne. Protokoły przekazywane były Dyrektorowi WORD.

Egzaminator Nadzorujący prowadził nadzór na zajęciach praktycznymi realizowanymi w ramach warsztatów dla egzaminatorów, w ramach bieżącego nadzoru. W okresie objętym kontrolą, egzaminy państwowe przeprowadzane przez WORD dla kandydatów na egzaminatora, w ramach zajęć praktycznych były zatwierdzane przez Egzaminatora Nadzorującego ten egzamin.

(akta kontroli tom I str. 263-287; tom III str. 285-322; 438-441)

W latach 2018-2021 do WORD wpłynęło łącznie 59 skarg (z tego: 8 w 2018 r. 15 w 2019 r., 15 w 2020 r. i 19 w 2021 r.), z tego jedna skarga została złożona drogą elektroniczną i odwołana następnego dnia (również drogą elektroniczną). W WORD odnotowano dwa przypadki skarg dotyczące przeprowadzonych w tym okresie egzaminów teoretycznych, a wnoszącym skargę był Marszałek Województwa Podkarpackiego, który podał, iż dwie osoby które przystąpiły do tego egzaminu miały sądowy zakaz prowadzenia pojazdów (egzaminy zostały unieważnione). Dodatkowo jedna odnotowana w tym okresie skarga została złożona przez Marszałka Województwa Podkarpackiego i dotyczyła egzaminu, który odbył się w 2014 r.

Jak wyjaśnił Dyrektor WORD *osobom tym w starostwach wystawione zostały profile kandydata na kierowcę, na podstawie których przystąpili oni do egzaminów w WORD.*

Pozostałe 55 skarg złożonych w tym okresie, dotyczyło egzaminów praktycznych, z których 12 (tj. 22%) uznanych zostało przez organ nadzoru za zasadne.

(akta kontroli tom II str. 3-5; tom III str. 285-291, 323-377)

2.1 f)

W latach 2018-2021 w WORD wystąpił jeden przypadek proponowania egzaminatorowi przyjęcia korzyści materialnej w zamian za uzyskanie odpowiedniego wyniku egzaminu. Egzamin zakończył się wynikiem negatywnym i dokonano zawiadomienia do Prokuratury Rejonowej w Tarnobrzegu o podejrzeniu popełnienia przestępstwa.

W wyniku przeprowadzonej analizy przyczyn niezdania egzaminu w WORD w latach 2018-2021 ustalono, że w tym okresie odnotowano łącznie cztery przypadki podające za przyczynę niezdania egzaminu *Osoba egzaminowana zaproponowała egzaminatorowi przyjęcie korzyści majątkowej lub osobistej w zamian za uzyskanie pozytywnego wyniku egzaminu państwowego* (kod 1.3), podczas gdy w tym okresie dokonano jednego (podanego wyżej) zawiadomienia do Prokuratury Rejonowej w Tarnobrzegu o podejrzeniu popełnienia przestępstwa.

Wyjaśniając Dyrektor WORD podał, że w trzech przypadkach egzaminatorzy dokonali błędnych wpisów do systemu SI WORD. Egzaminatorzy, którzy dokonali tych wpisów wyjaśniając okoliczności tych wpisów podali, iż wpisy te zostały wprowadzone omyłkowo.

W latach 2018-2021 w WORD trzykrotnie udaremniono usiłowanie wyłudzenia poświadczenia nieprawdy polegające na przystąpieniu do egzaminu przez osoby posługujące się dowodem osobistym innej osoby. Zawiadomienia i nagrania z tych okoliczności przekazano do Komendy Miejskiej Policji w Tarnobrzegu.

(akta kontroli tom III str. 378-398)

Zastępca Dyrektora WORD Marek Oźga, a także Egzaminator Nadzorujący podali, iż spełnienie rękojmi należytego wykonywania obowiązków przez egzaminatorów WORD, realizowane było w toku wykonywania czynności nadzoru (kontroli wewnętrznej) przez Egzaminatora Nadzorującego. Egzaminator Nadzorujący miał możliwość sprawdzenia należytego wykonywania obowiązków przez egzaminatorów w zakresie właściwego przeprowadzania egzaminów, a także posiadania przez egzaminatora prawa jazdy.

W aktach osobowych poszczególnych egzaminatorów oprócz zaświadczeń o wpisie do ewidencji (potwierdzających niekaralność egzaminatora), nie było dokumentów potwierdzających prowadzenie czynności weryfikujących spełnianie przez egzaminatorów wymagań dotyczących rękojmi należytego wykonywania obowiązków.

(akta kontroli tom III str. 399)

W okresie objętym kontrolą osoby funkcyjne WORD tj. Egzaminator Nadzorujący, Specjalista ds. badań i analiz oraz Kierownik Wydziału Egzaminowania, prowadzili egzaminy zarówno teoretyczne jak i praktyczne. W zakresach czynności tych osób określono prowadzenie zadań związanych z przeprowadzaniem egzaminów. Ustalono, że wymienione osoby funkcyjne nie były uwzględniane na etapie planowania egzaminów. Ich udział w procesie egzaminowania wynikał z bieżących potrzeb powstałych głównie z powodu nieobecności egzaminatorów wyznaczonych w danym dniu do przeprowadzania egzaminów lub innych okoliczności uniemożliwiających wyznaczonym egzaminatorom przeprowadzenie egzaminu.

Ilość przeprowadzonych egzaminów praktycznych przez te osoby oraz średnia zdawalność w poszczególnych latach wynosiła:

- Egzaminator Nadzorujący: - w 2018 r. przeprowadził 139 egzaminów uzyskując średnią zdawalność na poziomie 55,5%; - w 2019 r. 232 egzaminy o zdawalności 55,6%; - w 2020 r. 216 egzaminów o zdawalności 45,4%; - w 2021 r. (do 30 września) 113 egzaminów o zdawalności 59,6%,
- Kierownik Wydziału Egzaminowania: - w 2018 r. przeprowadził 187 egzaminów uzyskując średnią zdawalność na poziomie 50,1%; - w 2019 r. 57 egzaminów o zdawalności 66,7%; - w 2020 r. 134 egzaminy o zdawalności 46,2%; - w 2021 r. (do 30 września) 108 egzaminów o zdawalności 50%,
- Specjalista ds. badań i analiz: - w 2018 r. przeprowadził 47 egzaminów uzyskując średnią zdawalność na poziomie 47,8%; - w 2019 r. 79 egzaminów o zdawalności 53,3%; - w 2020 r. 80 egzaminów o zdawalności 37,9,4%; - w 2021 r. (do 30 września) 67 egzaminów o zdawalności 66,7%.

Średnia zdawalność dla WORD w tym okresie wynosiła odpowiednio: 45,5%, 45,2%, 43,2% i 44,1%.

System informatyczny WORD nie posiada możliwości wygenerowania kiedy, jak często i w odniesieniu do których osób wykorzystywano funkcję „przyśpieszania” egzaminów.

W latach 2018-2021 r. (do 30 września) w WORD przeprowadzono ogółem odpowiednio: 19.445, 17.460, 14.480 i 12.594, państwowych egzaminów teoretycznych. Ustalono, że w tym okresie wszyscy egzaminatorzy WORD przeprowadzali egzaminy teoretyczne, a ich ilość przypadająca na jednego egzaminatora uzależniona była m.in. od posiadanych uprawnień i czasu pracy w WORD (pełny etat lub jego część, czas określony, osoby funkcyjne). Nie stwierdzono pomijania lub „faworyzowania” egzaminatorów przeprowadzających egzaminy teoretyczne w wymienionym okresie.

(akta kontroli tom II str. 21-220; 286-296)

W latach 2018-2021 r. (do 30 września) Centralne Biuro Antykorupcyjne Delegatura w Rzeszowie, Prokuratura Okręgowa w Rzeszowie oraz Komenda Wojewódzka Policji w Rzeszowie nie prowadziły postępowań w sprawach o korupcję wobec pracowników WORD w Tarnobrzegu.

(akta kontroli tom III str. 400-405)

2.1 g)

W 2018 r. w WORD odnotowano ogółem 14.979 negatywnych wyników egzaminu praktycznego, z czego 12.451 (tj. 83%) dotyczyło kategorii B i pochodnych, a 783 (5%) kategorii A i pochodnych. Głównymi przyczynami negatywnych wyników egzaminów praktycznych było:

- najechanie albo potrącenie pachołka lub tyczki - ogółem 2398 przypadki (tj. 16% negatywnych wyników), w tym 1653 (tj. 11% negatywnych wyników) dotyczyło kategorii B i pochodnych, a 264 (tj. 1,8% negatywnych wyników) kategorii A i pochodnych;
- zakończenie egzaminu przed wykonaniem wszystkich zadań w przypadku, gdy zachowanie osoby zdającej zagraża bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego - ogółem 1803 przypadki (tj. 12%), w tym 1746 (tj. 11,7%) dotyczyło kategorii B i pochodnych, a 15 (tj. 0,1%) kategorii A i pochodnych;
- dwukrotne nieprawidłowe wykonanie zadania, o którym mowa w poz. 2-10 tabeli nr 2 załącznik nr 2 do rozporządzenia w sprawie egzaminowania - ogółem 1730 przypadki (tj. 11,6%), w tym 1551 (tj. 10,4%) dotyczyło kategorii B i pochodnych, a 61 (tj. 0,4%) kategorii A i pochodnych;
- na wniosek osoby egzaminowanej - ogółem 1182 przypadki (tj. 7,9%), w tym 1144 (tj. 7,6%) dotyczyło kategorii B i pochodnych, a 3 (tj. 0,02%) kategorii A i pochodnych.

W 2019 r. odnotowano ogółem 14.193 przypadki negatywnych wyników egzaminu praktycznego, z czego 11.267 (tj. 79%) dotyczyło kategorii B i pochodnych, a 659 (5%) kategorii A i pochodnych. Głównymi przyczynami negatywnych wyników egzaminów praktycznych było:

- najechanie albo potrącenie pachołka lub tyczki - ogółem 2169 przypadków (tj. 15,3%), w tym 1466 (tj. 10,3%) dotyczyło kategorii B i pochodnych, a 180 (tj. 1,3%) kategorii A i pochodnych;
- zakończenie egzaminu przed wykonaniem wszystkich zadań w przypadku, gdy zachowanie osoby zdającej zagraża bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego - ogółem 1629 przypadki (tj. 11,5%), w tym 1553 (tj. 10,9%) dotyczyło kategorii B i pochodnych, a 32 (tj. 0,2%) kategorii A i pochodnych;
- dwukrotne nieprawidłowe wykonanie zadania, o którym mowa w poz. 2-10 tabeli nr 2 załącznik nr 2 do rozporządzenia w sprawie egzaminowania - ogółem 1581

przypadki (tj. 11,1%), w tym 1355 (tj. 9,5%) dotyczyło kategorii B i pochodnych, a 58 (tj. 0,4%) kategorii A i pochodnych;

- na wniosek osoby egzaminowanej - ogółem 1296 przypadków (tj. 9,1%), w tym 1188 (tj. 8,4%) dotyczyło kategorii B i pochodnych, a 3 (tj. 0,02%) kategorii A i pochodnych.

W 2020 r. odnotowano ogółem 11.750 przypadków negatywnych wyników egzaminu praktycznego, z czego 9492 (tj. 81%) dotyczyło kategorii B i pochodnych, a 370 (3%) kategorii A i pochodnych. Głównymi przyczynami negatywnych wyników egzaminów praktycznych było:

- najechanie albo potrącenie pachołka lub tyczki - ogółem 1690 przypadków (tj. 14,4%), w tym 1215 (tj. 10,3%) dotyczyło kategorii B i pochodnych, a 76 (tj. 0,65%) kategorii A i pochodnych;
- dwukrotne nieprawidłowe wykonanie zadania, o którym mowa w poz. 2-10 tabeli nr 2 załącznik nr 2 do rozporządzenia w sprawie egzaminowania - ogółem 1272 przypadki (tj. 10,8%), w tym 1037 (tj. 8,8%) dotyczyło kategorii B i pochodnych, a 24 (tj. 0,2%) kategorii A i pochodnych;
- na wniosek osoby egzaminowanej - ogółem 1266 przypadków (tj. 10,8%), w tym 1136 (tj. 9,7%) dotyczyło kategorii B i pochodnych, a 5 (tj. 0,04%) kategorii A i pochodnych;
- zakończenie egzaminu przed wykonaniem wszystkich zadań w przypadku, gdy zachowanie osoby zdającej zagraża bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego - ogółem 1179 przypadków (tj. 10%), w tym 1105 (tj. 9,4%) dotyczyło kategorii B i pochodnych, a 13 (tj. 0,1%) kategorii A i pochodnych.

W 2021 r. (do 30 września) odnotowano ogółem 11.215 przypadków negatywnych wyników egzaminu praktycznego, z czego 8671 (tj. 77%) dotyczyło kategorii B i pochodnych, a 573 (5%) kategorii A i pochodnych. Głównymi przyczynami negatywnych wyników egzaminów praktycznych było:

- najechanie albo potrącenie pachołka lub tyczki - ogółem 1635 przypadków (tj. 14,6%), w tym 1102 (tj. 9,8%) dotyczyło kategorii B i pochodnych, a 121 (tj. 1,1%) kategorii A i pochodnych;
- dwukrotne nieprawidłowe wykonanie zadania, o którym mowa w poz. 2-10 tabeli nr 2 załącznik nr 2 do rozporządzenia w sprawie egzaminowania - ogółem 1130 przypadki (tj. 10,1%), w tym 878 (tj. 7,8%) dotyczyło kategorii B i pochodnych, a 33 (tj. 0,3%) kategorii A i pochodnych;
- zakończenie egzaminu przed wykonaniem wszystkich zadań w przypadku, gdy zachowanie osoby zdającej zagraża bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego - ogółem 1040 przypadki (tj. 9,3%), w tym 969 (tj. 8,6%) dotyczyło kategorii B i pochodnych, a 26 (tj. 0,2%) kategorii A i pochodnych;
- na wniosek osoby egzaminowanej - ogółem 1028 przypadków (tj. 9,2%), w tym 930 (tj. 8,3%) dotyczyło kategorii B i pochodnych, a 12 (tj. 0,1%) kategorii A i pochodnych.

Na podstawie 50 losowo wybranych egzaminów kat. A i B⁵⁴ ustalono, że 58% z nich zakończyło się wynikiem negatywnym, z czego 62% wystąpiło w „ruchu drogowym” a 38% na „placu manewrowym”. Najczęstszą (17% ocen negatywnych) występującą przyczyną negatywnego wyniku egzaminu było „ruszanie z miejsca oraz jazda pasem ruchu do przodu i do tyłu” wykonywane na placu manewrowym, a jako kolejne (po 10% przypadków negatywnych wyników) dotyczyło „przejazdu przez skrzyżowania oznakowane znakami ustalającymi pierwszeństwo przejazdu”,

⁵⁴ 50 losowo wybranych arkuszy wypełnianych przez egzaminatorów w trakcie egzaminu, na kat. A i B przeprowadzonych w WORD w Tarnobrzegu w październiku 2021 r.

„przejazdu przez skrzyżowania z sygnalizacją świetlną” oraz „przejazdu przez przejścia dla pieszych” wykonywanymi w ruchu drogowym.

(akta kontroli tom II str. 21-220; tom III str. 378-384, 470)

W opinii Egzaminatora Nadzorującego Leszka Kidy do najczęściej popełnianych błędów przez zdających podczas egzaminu praktycznego na placu manewrowym i w ruchu miejskim, a także dotyczących zachowań zdających zagrażających bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego, należało:

Najczęściej popełniane błędy na placu manewrowym to:

1. *Potrącenie pachotka lub tyczki.*
2. *Wyjechanie kołem poza linię.*

Najczęściej popełniane błędy w ruchu drogowym to:

1. *Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu: na skrzyżowaniu.*
2. *Niezastosowanie się do sygnałów świetlnych.*
3. *Niezastosowanie do znaków: "stop".*
4. *Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu: podczas włączania się do ruchu.*
5. *Niezastosowanie do znaków drogowych: "linia podwójna ciągła".*
6. *Niezastosowanie do znaków drogowych: "nakaz jazdy..."*

Zachowania osób egzaminowanych, które zagrażały bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego to:

1. *Niewłaściwa obserwacja drogi.*
2. *Zdenerwowanie, które prowadziło do utraty panowania nad pojazdem w trudnych sytuacjach.*
3. *Zbyt wolne reakcje ruchowe podczas podejmowania decyzji.*

(akta kontroli tom III str. 281-283)

Dyrektor WORD wyjaśnił, iż *nie ma wiedzy czy egzaminatorzy w Ośrodku znają pytania egzaminacyjne, nigdy nie zgłaszali uwag do ich treści Egzaminatorowi Nadzorującemu. Egzaminatorzy mogą zapoznać się z bazą pytań poprzez portal internetowy „prawojazdy360.pl” oraz mają dostęp do bazy pytań po zakończeniu egzaminu teoretycznego, który prowadzili przy użyciu opcji „kontroler”.*

Ośrodek nie posiada wiedzy na temat doboru pytań do tworzenia indywidualnego testu z ogólnej bazy pytań.

(akta kontroli tom III str. 406-407)

W latach 2018-2021 (do 31 października) łączna liczba egzaminów (z poprawkowymi dla wszystkich kategorii) oraz łączna liczba egzaminów dla wszystkich kategorii i osób zdających po raz pierwszy, wynosiła:

- w 2018 r. odpowiednio 47.441 i 22.147, co oznacza, iż osoby zdające po raz pierwszy stanowiły 47% zdających w tym okresie;
- w 2019 r. odpowiednio 43.922 i 20.688, tj. 47% (analogicznie jak wyżej);
- w 2020 r. odpowiednio 35.947 i 17.722, tj. 49%;
- w 2021 r. (do 31 października) odpowiednio 37.269 i 17.309, tj. 46%.

W przypadku egzaminów teoretycznych, udział osób zdających po raz pierwszy do łącznej liczby egzaminów dla wszystkich kategorii wynosił ponad połowę zdających - wskaźnik ten wynosił od 54% do 57%, natomiast w przypadku egzaminów praktycznych udział tych osób w ogólnej liczbie zdających był niższy niż 50% i wynosił od 41% do 44%.

W tym okresie łączne przychody i koszty WORD wynosiły:

- w 2018 r. odpowiednio 5.785 tys. zł i 5.960 tys. zł, - strata⁵⁵ 175 tys. zł;
- w 2019 r. odpowiednio 5.579 tys. zł i 6.205 tys. zł, - strata 626 tys. zł;
- w 2020 r. odpowiednio 4.403 tys. zł i 6.091 tys. zł, - strata 1.688 tys. zł;
- w 2021 r. (do 31 października) odpowiednio 4.764 tys. zł i 5.133 tys. zł, - strata 369 tys. zł.

⁵⁵ Liczona jako różnica pomiędzy wymienionymi przychodami i kosztami.

Poniesione przez WORD koszty na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd) wyniosły w 2018 r. 222 tys. zł (co stanowiło 4% ogółu poniesionych kosztów), w 2019 r. 190 tys. zł (3%), w 2020 r. 112 tys. zł (2%) i w 2021 r. (do 31 października) 115 tys. zł (2%).

Wymienione koszty brd obejmowały: koszty zużycia materiałów, koszty osobowe, wynagrodzenia wraz z narzutami, koszty usług (reklamy, publikacje itp.).

(akta kontroli tom III str.408-422)

Dyrektor WORD podał, iż z opracowanej przez Ośrodek kalkulacji kosztów egzaminów⁵⁶ i przychodów z tytułu opłat za egzaminy wynika, że wnoszone opłaty za egzaminy przez zdających nie pokrywają kosztów tego egzaminu. I tak przykładowo według tej kalkulacji w 2021 r. koszt jednego egzaminu wynosił:

- teoretycznego to 34,72 zł – opłata za egzamin 30 zł;
- praktycznego kat. AM, B to 162,96 zł – opłata za egzamin 140 zł;
- praktycznego kat. A, A1, A2 to 200,21 zł – opłata za egzamin 180 zł;
- praktycznego kat. C, D to 235,54 zł – opłata za egzamin 200 zł.

(akta kontroli tom III str. 423-424)

2.2 a)

W okresie objętym kontrolą WODR przeprowadził łącznie 6 kursów dla kandydatów na instruktorów i wykładowców, z tego w 2018 r. – 1 kurs dla 9 osób (w tym dla dwóch rozszerzających uprawnienia), w 2019 r. 1 kurs dla 15 osób (w tym dla siedmiu rozszerzających uprawnienia), w 2020 r. 2 kursy dla 44 osób (w tym dla 23 rozszerzających uprawnienia), w 2021 r. 2 kursy dla 32 osób (w tym dla 12 rozszerzających uprawnienia).

Kursy zostały zrealizowane zgodnie z wytycznymi rozporządzenia w sprawie szkolenia⁵⁷, w wymaganym czasie i obejmowały realizację wszystkich tematów. Przeprowadzenie zajęć udokumentowano w dziennikach zajęć, kartach przeprowadzonych zajęć i listach obecności. Zajęcia w ramach tematu nr 7 *Technika i taktyka jazdy* (§ 23 ust. 2 pkt 7 tego rozporządzenia) przeprowadzone zostały w Ośrodku Doskonalenia Techniki Jazdy⁵⁸ w Lublinie.

Liczba zrealizowanych godzin zajęć teoretycznych i praktycznych dla poszczególnych kategorii wynosiła:

- dla kat. B: zajęcia teoretyczne - 130 godz., praktyczne – 85 godzin,
- dla kat A odpowiednio 6 i 65,
- dla kat. C – 6 i 85,
- dla kat. D – 6 i 80,
- dla kat. T – 4 i 80,
- dla kat. B+E – 6 i 85,
- dla kat. C+E – 6 i 70.

Zaświadczenia o ukończeniu kursu zostały wydane po odbyciu wymaganej liczby zajęć. W 2018 r., w 2019 r. i w 2020 r. cena kursu podstawowego dla kandydatów na instruktorów i wykładowców wynosiła 2.800 zł, natomiast cena kursu uzupełniającego 1.100 zł. W 2021 r. cena kursu podstawowego wynosiła 3.000 zł, natomiast cena kursu uzupełniającego 1.300 zł. Ceny wymienionych kursów były zatwierdzone przez Dyrektora WORD. W okresie objętym kontrolą WORD nie prowadził warsztatów doskonalenia zawodowego dla instruktorów.

(akta kontroli tom III str. 425-432)

⁵⁶ Koszty związane z egzaminowaniem w WORD, tj. zużycie materiałów i energii, usługi obce, podatki i opłaty, wynagrodzenia i pochodne od wynagrodzeń, pozostałe koszty rodzajowe. Nie uwzględniono kosztów szkoleń brd i innej działalności niezwiązanej z egzaminowaniem oraz kosztów remontów i inwestycji.

⁵⁷ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 4 marca 2016 r. w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców (Dz. U. z 2018 r. poz. 1885 ze zm.).

⁵⁸ Dalej: ODTJ.

2.2 b)

W okresie objętym kontrolą WORD przeprowadził jeden⁵⁹ kurs dla kandydatów na egzaminatorów i egzaminatorów. Kurs został zrealizowany zgodnie z wytycznymi rozporządzenia w sprawie egzaminowania, w wymaganym wymiarze czasowym i obejmował realizację wszystkich tematów. Kurs podstawowy (11 uczestników) obejmował 154 godziny teoretyczne oraz 15 godzin praktycznych, natomiast dodatkowy (5 uczestników rozszerzających uprawnienia) na kategorię C, D i A obejmował 46 godzin zajęć teoretycznych i 15 praktycznych. W obu przypadkach czas zajęć praktycznych powiększony był o czas dwudziestokrotnego (lub czterdziestokrotnego – w zależności od kategorii) udziału we wskazanych częściach egzaminu w charakterze obserwatora oraz dziesięciokrotnego przeprowadzenia wskazanych części egzaminu.

Przeprowadzenie zajęć udokumentowano w dziennikach zajęć, kartach przeprowadzonych zajęć oraz listach obecności. Zajęcia w ramach tematu *Technika i taktyka jazdy* (§ 42 ust. 2 pkt 8 rozporządzenia w sprawie egzaminowania) przeprowadzone zostały w ODTJ w Lublinie. Karty przeprowadzonych zajęć w ramach praktyki egzaminatorskiej zatwierdzone były przez wyznaczonego egzaminatora nadzorującego ten egzamin.

Cena kursu podstawowego dla kandydatów na egzaminatorów wynosiła 3.800 zł, cena kursu dodatkowego (rozszerzającego uprawnienia) wynosiła 1.500 zł.

Po ukończeniu kursu wydane zostały zaświadczenia podpisane przez Dyrektora WORD.

(akta kontroli tom III str. 425; 433-452)

W latach 2018–2021 WORD zorganizował czterokrotnie (raz w roku) warsztaty doskonalenia zawodowego egzaminatorów zatrudnionych w WORD.

Warsztaty obejmowały 12 godzin zajęć teoretycznych oraz 8 godzin zajęć praktycznych. Łącznie w warsztatach kat. B uczestniczyło 19 egzaminatorów, w kat. C pięciu egzaminatorów. Dla przeszkolonych egzaminatorów wydano zaświadczenie, które zamieszczone zostały w aktach osobowych egzaminatorów WORD. Cena warsztatów wynosiła 400 zł.

(akta kontroli tom III str. 425; 453-469)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono nieprawidłowość polegającą na - dokonaniu trzech błędnych wpisów do systemu SI WORD podających za przyczynę niezdania egzaminu *Osoba egzaminowana zaproponowała egzaminatorowi przyjęcie korzyści majątkowej lub osobistej w zamian za uzyskanie pozytywnego wyniku egzaminu państwowego* (kod 1.3).

OCENA CZĄSTKOWA

W WORD prawidłowo przygotowywano plany egzaminów i listy osób zakwalifikowanych na egzamin, a także przestrzegano zasad przeprowadzania części teoretycznej egzaminu. Przestrzegane były zasady przeprowadzania części praktycznej egzaminów i rejestracji jej przebiegu dla kat. B.

Po dniu 1 stycznia 2020 r. prawidłowo dokonywano przydziału egzaminatorom osób egzaminowanych, a dokonane w tym okresie zwiększenia liczby egzaminowanych osób przez egzaminatorów były uzasadnione.

⁵⁹ Kurs przeprowadzony na przełomie 2017 i 2018 r.

W latach 2018–2021 Egzaminator Nadzorujący objął kontrolą wewnętrzną wszystkich egzaminatorów WORD.

WORD prawidłowo reagował w sytuacji proponowania egzaminatorowi przyjęcia korzyści materialnej w zamian za uzyskanie pozytywnego wyniku egzaminu oraz przy usiłowaniu wyłudzenia poświadczenia nieprawdy polegające na przystąpieniu do egzaminu przez osoby posługujące się dowodem osobistym innej osoby, powiadamiając właściwe organy państwowe.

W latach 2018–2021 WORD przeprowadził kursy dla kandydatów na instruktorów lub wykładowców, a także kurs dla kandydatów na egzaminatorów i egzaminatorów, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

NIK stwierdza, iż w WORD nierzetelnie dokonano trzech wpisów do systemu SI WORD podających za przyczynę niezdania egzaminu *Osoba egzaminowana zaproponowała egzaminatorowi przyjęcie korzyści majątkowej lub osobistej w zamian za uzyskanie pozytywnego wyniku egzaminu państwowego (kod 1.3)*, co mogło sugerować, że nie dopełniono obowiązku powiadomienia odpowiednich organów o podejrzeniu popełnienia przestępstwa lub o przyjęciu korzyści majątkowej przez egzaminatora.

IV. Wnioski

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

Wnioski

1. Zapewnienie wymiarów stanowisk egzaminacyjnych do zadania *Ruszenie z miejsca oraz jazda pasem ruchu do przodu i do tyłu* do egzaminów na kategorię B i B1 zgodnych z wymogami zawartymi w tabeli nr 10 załącznika nr 2 do rozporządzenia w sprawie egzaminowania.
2. Rzetelne dokonywanie wpisów do systemu SI WORD oraz prowadzenie bieżącego nadzoru i analiz dotyczących ich poprawności.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Rzeszowie. 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 wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Rzeszów, dnia 28 lutego 2022 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Rzeszowie
Dyrektor
Wiesław Motyka

Kontrolerzy
Jacek Wolan
Główny specjalista kontroli
państwowej

/-/

p.o. WICEDYREKTORA
Delegatury Najwyższej Izby Kontroli
w Rzeszowie
z up. /-/
Robert Łukasz

Sławomir Kochman
Główny specjalista kontroli
państwowej

/-/