

I. CZĘŚĆ OGÓLNA

1. Charakterystyka kontroli

Temat Funkcjonowanie systemów szkolenia i egzaminowania kierowców, wydawania praw jazdy i dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego

Numer P/96/062

Rodzaj Kontrola koordynowana

Inicjator Inicjatywa własna NIK

Cel i tematyka Dokonanie analizy i oceny działalności ośrodków szkolenia i egzaminowania kierowców oraz stacji kontroli pojazdów, dopuszczających pojazdy do ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem:

- jakości usług świadczonych przez ośrodki szkolenia i stacje kontroli pojazdów,
- przygotowania organizacyjnego i technicznego do prowadzenia działalności (szkoleniowej, egzaminacyjnej, kontroli technicznej pojazdów),
- kwalifikacji wykładowców, instruktorów i pracowników wykonujących badania diagnostyczne pojazdów,
- wpływu jakości wykonywanych usług na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Celem kontroli była również ocena działalności organów administracji publicznej w zakresie:

- nadzoru nad sprawami związanymi ze szkoleniem kierowców i dopuszczaniem pojazdów do ruchu,
- prawidłowości wydawania praw jazdy i dowodów rejestracyjnych pojazdów,
- zabezpieczenia praw jazdy i dowodów rejestracyjnych przed ich podrabianiem oraz kradzieżą blankietów.

Termin przeprowadzenia kontroli	czerwiec - grudzień 1996 r.
Okres objęty kontrolą	1994 - 1996 r.
Jednostki kontrolowane	Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, 29 urzędów wojewódzkich, 46 urzędów rejonowych, 46 urzędów miast i gmin, 61 stacji kontroli pojazdów, 34 ośrodki szkolenia kierowców, 26 wojewódzkich ośrodków egzaminowania. Wykaz skontrolowanych jednostek stanowi załącznik do Informacji (część A).
Uczestnicy kontroli	Departament Transportu, Żeglugi i Łączności (jako jednostka koordynująca) oraz delegatury NIK w: Białymstoku, Bydgoszczy, Gdańsku, Katowicach, Kielcach, Koszalinie, Krakowie, Łodzi, Olsztynie, Poznaniu, Rzeszowie, Szczecinie, Warszawie, Wrocławiu i Zielonej Górze.
Wykorzystanie ustaleń innych organów kontroli	Kontrole doraźne przeprowadzone na zlecenie NIK w trybie art. 12 pkt. 3 ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli z dnia 23 grudnia 1994 r. ¹ przez organy kontroli wojewodów w prywatnych stacjach kontroli pojazdów oraz ośrodkach szkolenia kierowców. Wykaz 133 jednostek objętych kontrolą stanowi załącznik do Informacji (część B). Wykorzystano także wyniki kontroli pojazdów szkoleniowych przeprowadzanych przez funkcjonariuszy Policji ruchu drogowego.
Reprezentatywność badań	Badania kontrolne objęły: - 45% ośrodków egzaminowania kierowców, - 10% ośrodków szkolenia kierowców, - 20% okręgowych stacji kontroli pojazdów, - 12% stacji kontroli technicznej pojazdów.

¹ Dz.U. z 1995 r. Nr 13, poz. 59, z 1996 r. Nr 64, poz. 315 i Nr 89, poz. 402, z 1997 r. Nr 28, poz. 153.

2. Synteza ustaleń kontroli

2.1. Wyniki kontroli wykazały generalnie złą sytuację w skontrolowanej dziedzinie. Szkolenie na kursach nauki jazdy oraz egzaminowanie kierowców nie przygotowywało ich do bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym. Kierowcy z niedostatecznymi umiejętnościami i z niewielką praktyką w prowadzeniu pojazdów (w wieku do lat 24) byli corocznie sprawcami około 25% wszystkich wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących pojazdami.

Nierzetelnie wykonywano również kontrolę stanu technicznego pojazdów (w stacjach kontroli pojazdów), wskutek czego dopuszczano do ruchu drogowego pojazdy stwarzające zagrożenie dla bezpiecznego poruszania się po drogach. Zły stan techniczny pojazdów był przyczyną około 2% ogółu wypadków drogowych (opis str. 23 i 27).

2.2. Najslabiej działającym ogniwem w procesie nadawania uprawnień do kierowania pojazdami, były ośrodki nauki jazdy. W co drugim z nich wydawano zaświadczenia o ukończeniu kursu, mimo niepełnego zrealizowania programu szkolenia (tematyki i liczby godzin lekcyjnych). W co trzecim ośrodku rozpoczynano część praktyczną szkolenia (jazdy) bez wymaganego przepisami przygotowania teoretycznego z zakresu techniki prowadzenia pojazdu i znajomości przepisów ruchu drogowego (opis str. 23).

W 15% skontrolowanych ośrodków nauki jazdy nie dostosowano wyposażenia dodatkowego pojazdów szkolnych oraz placów manewrowych do wymogów stawianych przepisami. Również sale wykładowe i pojazdy szkoleniowe w tych ośrodkach nie odpowiadały wymogom prawa (opis str. 24 i 25).

Potwierdzeniem tej wysoce niepokojącej sytuacji w ośrodkach szkolenia były wyniki przeprowadzonych przez funkcjonariuszy Policji w II połowie grudnia 1996 r. kontroli pojazdów używanych do praktycznej nauki jazdy. W ponad 40% skontrolowanych pojazdach stwierdzono różnego typu nieprawidłowości (opis str. 27).

Równie niepokojącym było zatrudnianie w ośrodkach szkolenia, wykładowców i instruktorów nie posiadających odpowiedniego przeszkolenia i wymaganych uprawnień. Wśród skontrolowanych w końcu 1996 r. przez Policję 1 542 osób prowadzących praktyczną naukę jazdy po drogach publicznych 3% nie posiadało jakichkolwiek uprawnień (opis str. 28).

2.3. Lepiej niż ośrodki szkolenia - aczkolwiek także niewystarczająco - przygotowane były do spełniania swych funkcji ośrodki egzaminowania kierowców. Nieprawidłowości polegały na nieprzygotowaniu do jazd egzaminacyjnych samochodów (w 20% skontrolowanych ośrodków), placów manewrowych (w 11%) lub też niezapewnieniu właściwych pomieszczeń osobom oczekującym na egzaminowanie (w 8% ośrodków).

Istotnymi mankamentami w pracy ośrodków egzaminacyjnych było także niezabezpieczenie protokołów egzaminacyjnych przed zniszczeniem lub podrobieniem (w 18%

poddanych kontroli ośrodków), niewyznaczanie egzaminu w ciągu 30 dni od złożenia dokumentów (w 11% ośrodków) oraz nierzetelne prowadzenie ewidencji osób zakwalifikowanych do egzaminu, co umożliwiało m.in. poddawanie egzaminom osób, które nie ukończyły 17 lat lub odbyły kursy w ośrodkach szkolenia kierowców nie znajdujących się w ewidencji wojewody (w 11% ośrodków).

2.4. Z kolei ustalenia dokonane w 61 stacjach kontroli pojazdów wskazują, że 58 z nich było niedostatecznie przygotowanych do wypełniania swych funkcji. Niepokojącym zjawiskiem było niewykonywanie wszystkich wymaganych prawem czynności kontrolnych w badanych pojazdach i mimo to dopuszczanie ich do ruchu drogowego. Sytuacja ta była wynikiem niewyposażenia stacji we wszystkie niezbędne do przeprowadzania kontroli przyrządy i urządzenia oraz używanie nieatestowanych przyrządów kontrolno-pomiarowych. Ten wysoce niekorzystny stan pogłębiany był nierzetelnym wykonywaniem badań, w tym nawet potwierdzaniem wykonania kontroli bez badania technicznego pojazdu (opis str. 14 i 21).

Tylko w I półroczu 1996 r. funkcjonariusze Policji zatrzymali 199 081 dowodów rejestracyjnych, ponieważ pojazdy te nie nadawały się do ruchu drogowego.

Wymienione nieprawidłowości dotyczyły także kontroli technicznej pojazdów używanych do przewozu materiałów niebezpiecznych i autobusów, co było zjawiskiem szczególnie groźnym.

Stacje kontroli pojazdów nie były także organizacyjnie i technicznie przygotowane do prowadzenia działalności. Nie spełniały one w szeregu przypadków wymagań dot. stanu sanitarnego (doprowadzenie wody, wentylacja) wyposażenia kanałów i stanowisk przeglądowych w urządzenia umożliwiające przeprowadzenie wszystkich czynności kontrolnych (opis str. 14).

Znaczna część stacji (co 5 ze skontrolowanych) prowadziła działalność bez upoważnienia wojewody. Największe natężenie tego zjawiska miało miejsce na początku 1996 r. (opis str. 18).

Niepokojącym było to, że wymienione niedomagania odnosiły się także do stacji o rozszerzonym zakresie działania, tzn. okręgowych stacji kontroli pojazdów.

2.5. Istotną przyczyną nieprawidłowości w funkcjonowaniu zarówno ośrodków szkolenia i egzaminowania kierowców, jak też stacji kontroli pojazdów był niewystarczający nadzór nad ich funkcjonowaniem ze strony wojewodów.

Przed wszystkim wojewodowie nie wykonywali kontroli w wymienionych podmiotach, co prowadziło do nierespektowania prawa i poczucia bezkarności za wynikające z tego stanu skutki (opis str. 16, 17 i 31). Między innymi z tej przyczyny 20% skontrolowanych stacji kontroli pojazdów prowadziło działalność bez wymaganego prawem upoważnienia wojewody.

Najwięcej nieprawidłowości w zakresie szkolenia i egzaminowania kierowców (w 8 spośród 29 skontrolowanych urzędów wojewódzkich) stwierdzono w tych województwach, w których osoby odpowiedzialne za sprawowanie nadzoru nad ośrodkami szkolenia bądź egzaminowania, były w nich zatrudnione w charakterze instruktora lub egzaminatora. Nie były także przestrzegane przez wojewodów obowiązki wynikające z rozporządzenia Ministra TiGM z dnia 10 marca 1992 r. w sprawie uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami i uprawnień instruktorów, wykładowców, egzaminatorów oraz w sprawie szkolenia i egzaminowania - dotyczące dokonywania we wszystkich województwach oceny pracy egzaminatorów oraz egzekwowania zwrotu imiennych pieczętek od osób, z którymi nie przedłużono umowy o przeprowadzanie egzaminów (opis str. 31 i 32).

Z kolei podstawowymi przejawami braku nadzoru wojewodów nad stacjami kontroli pojazdów - oprócz niewykonywania corocznych kontroli w zakresie przestrzegania warunków upoważnienia do badań - było wydawanie upoważnień stacjom, które nie spełniały wymagań technicznych i organizacyjnych wymaganych przepisami, a także wydawanie upoważnień bez sprawdzenia przygotowania stacji do kontroli pojazdów oraz nieegzekwowanie zwrotu pieczętek po cofnięciu lub wygaśnięciu ważności upoważnienia (opis str. 17 i 18).

Nieegzekwowanie zwrotu pieczętek sprzyjało zjawisku przerabiania lub podrabiania zarówno praw jazdy, jak i dowodów rejestracyjnych pojazdów (opis str. 19).

2.6. Wyniki kontroli wskazują, że system wydawania praw jazdy i dowodów rejestracyjnych był nieszczelny, bowiem możliwe było wejście w łatwy sposób w posiadanie wymienionych dokumentów w wyniku przestępstwa. Stwierdzono dwie zasadnicze przyczyny tego stanu. Po pierwsze - używane dokumenty były łatwe do sfalszowania. Mimo kilkuletnich czynności, nieskuteczne okazały się prace nad wprowadzeniem nowych, trudnych do podrobienia wzorów blankietów praw jazdy, dowodów rejestracyjnych i tablic rejestracyjnych (opis str. 39). Po drugie - pomieszczenia w których przechowywano niewypełnione blankiety omawianych dokumentów, często w ilościach znacznie przekraczających potrzeby, były niezabezpieczone przed włamaniem. W rezultacie blankiety te były przedmiotem kradzieży oraz nielegalnego handlu i to wraz z kompletami pieczęci służących do ich „legalizacji” (opis str. 34).

2.7. Barierą sprawnego funkcjonowania systemu szkolenia i egzaminowania kierowców oraz dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego było nieaktualizowanie lub wydawanie z dużym opóźnieniem przez Ministra TiGM podstawowych zarządzeń, programów i instrukcji

dotyczących omawianej problematyki, stosownie do zmian w aktach wyższego rzędu. Dotyczyło to tak ważnych przepisów, jak: program szkolenia kursowego w zakresie przeprowadzania badań technicznych pojazdów, zarządzenie z 1995 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów stosowanych przy tym dokumentów, decyzja z 1996 r. dotycząca programu szkolenia dla pracowników stacji kontroli pojazdów wykonujących badania instalacji gazowych zainstalowanych w samochodach, czy też zarządzenia z 1983 r. w sprawie szczegółowych przepisów w zakresie rejestracji i ewidencji pojazdów (opis str. 43).

2.8. W toku kontroli (w 3 skontrolowanych urzędach wojewódzkich) stwierdzono również nieprawidłowe wydatkowanie w 1994 r. środków pochodzących z opłat za egzaminy. Zamiast bowiem na działalność związaną z egzaminowaniem, pieniądze te zgromadzone na rachunku środka specjalnego wydatkowano na zakupy inwestycyjne. Było to działanie nielegalne, pozostające w sprzeczności z przepisami rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 8 maja 1991 r. w sprawie środków specjalnych jednostek budżetowych (opis str. 41).

2.9. Negatywnie na sprawność omawianego systemu wpływały uchybienia w pracy organów administracji publicznej dot. wydawania praw jazdy i dowodów rejestracyjnych oraz wycofywania pojazdów z ruchu drogowego. W co 3 ze skontrolowanych urzędów stwierdzono m.in. tego rodzaju nieprawidłowości, jak wydawanie praw jazdy i dowodów rejestracyjnych bez uzyskania niezbędnych, wymaganych odpowiednimi przepisami danych dot. daty pierwszej rejestracji pojazdu, dotychczasowego numeru rejestracyjnego pojazdu, numerów silnika bądź nadwozia, kategorii posiadanego dotychczas prawa jazdy lub kategorii prawa jazdy, o które wnioskodawca wystąpił. Ponadto urzędy przy wydawaniu decyzji nie pobierały oświadczeń dotyczących ewentualnego zatrzymania prawa jazdy lub orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych (opis str. 34 i 35).

Z kolei w sprawach tego wymagających nie wydawano decyzji administracyjnych. Dotyczyło to takich spraw, jak zatrzymanie prawa jazdy osobom ukaranym zakazem prowadzenia pojazdów mechanicznych, skierowanie osób prowadzących pojazdy na sprawdzenie kwalifikacji w razie wniosków złożonych przez Policję, zatrzymanie dowodu rejestracyjnego w razie wycofania pojazdu z ruchu na stałe oraz nieuchylenie decyzji o rejestracji pojazdu w przypadku wycofania go z ruchu.

Gros wyszczególnionych nieprawidłowości stwierdzono w urzędach gminnych, które przejęły od organów rządowej administracji ogólnej zadania określone w ustawie prawo o ruchu drogowym, lecz nie były do tego przygotowane organizacyjnie i kadrowo. Odpowiedzialność za powyższy stan spoczywa także na kierownikach urzędów rejonowych, bowiem nie sprawdzali oni (w co 4 ze skontrolowanych urzędów) wywiązywania się gmin z

przyjętych obowiązków i nie podejmowali w razie konieczności działań usprawniających (opis str. 36).

Poważne nieprawidłowości stwierdzono w dopuszczaniu do ruchu pojazdów uprzywilejowanych, używanych na podstawie zezwoleń wydawanych przez wojewodów. Powszechnie - wbrew obowiązującym przepisom - wojewodowie nadawali status pojazdów uprzywilejowanych samochodom będącym w dyspozycji związków zawodowych, partii politycznych, agencji ochrony, urzędów pocztowych, banków, osób prywatnych itp. To negatywne zjawisko potęgowane było używaniem pojazdów uprzywilejowanych bez zezwoleń, w tym w celu unikania kontroli drogowej, a nawet popełniania przestępstw. Spośród skontrolowanych przez Policję w latach 1995-1996 1 628 pojazdów używających sygnałów ostrzegawczych, w które wyposażone są pojazdy uprzywilejowane, w 119 przypadkach kierowcy nie posiadali zezwolenia, a 199 pojazdów było niewłaściwie wyposażonych i oznakowanych (opis str. 37 i 38).

Nieprawidłowości stwierdzono także w działalności Komisji Weryfikacji kandydatów na egzaminatorów, działającej przy Ministrze TiGM. Minister TiGM nie wydał wymaganej prawem decyzji o podjęciu finansowania prac Komisji w formie środka specjalnego. Komisja nierzetelnie dokumentowała swą działalność, co uniemożliwiało ustalenie zasadności pobierania wynagrodzenia przez osoby uczestniczące w jej pracach. Ponadto w planie finansowym na 1995 r. zawyżono stan środków obrotowych (w stosunku do normatywu) na koncie środka specjalnego i nadwyżki nie odprowadzano do budżetu państwa (opis str. 42).

3. Uwagi i wnioski

3.1. Obok nieprawidłowości i zaniedbań przedstawionych w poprzednich punktach Informacji, przyczyną niesprawnego funkcjonowania systemów szkolenia i egzaminowania kierowców, wydawania praw jazdy oraz dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego było także nieskuteczne, w zasadzie niezmiennie od kilku lat prawo regulujące omawianą problematykę. Nie bez wpływu na powyższą sytuację miały długotrwałe, trwające bowiem od 1992 r., prace nad przygotowaniem i uchwaleniem nowej ustawy Prawo o ruchu drogowym. Przedmiotowa ustawa przyjęta została przez Sejm w dniu 25 kwietnia 1997 r. Przepisy nowej ustawy przewidują zastosowanie mechanizmów, które mogą zapobiec powstawaniu nieprawidłowości ujawnionych w toku kontroli. Służyć temu będą takie rozwiązania, jak:

- szkolenie osób, ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami mechanicznymi, wyłącznie w jednostkach uprawnionych przez kierownika rejonowego urzędu rządowej administracji ogólnej,
- sprawowanie nadzoru nad szkoleniem kierowców przez kierowników urzędów rejonowych rządowej administracji ogólnej,

- utworzenie wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego z zadaniem prowadzenia egzaminów państwowych w zakresie wszystkich kategorii prawa jazdy (z wyjątkiem T) przez egzaminatorów zatrudnionych na podstawie umowy o pracę,
- utworzenie centralnej ewidencji osób posiadających uprawnienia do kierowania pojazdami,
- kierowanie na dodatkowe badania pojazdów, w razie uzasadnionego przypuszczenia, że zagrażają bezpieczeństwu ruchu,
- utworzenie aktualnej ewidencji właścicieli i posiadaczy pojazdów,
- wprowadzenie karty pojazdu,
- wydawanie zezwoleń na używanie pojazdów uprzywilejowanych przez Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz wprowadzenie przepisów karnych w sprawie odpowiedzialności za używanie wymienionych pojazdów bez zezwoleń.

3.2. Wyniki kontroli powinny być pomocne przy tworzeniu przepisów wykonawczych do nowej ustawy prawo o ruchu drogowym, szczególnie zaś rozporządzeń Ministra TiGM w takich sprawach, jak:

- szczegółowe wymagania w stosunku do stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne, wzory dokumentów związanych z uzyskaniem upoważnienia do ich przeprowadzania oraz wzór upoważnienia,
- szczegółowe wymagania w stosunku do diagnostów, programu szkolenia i wzorów dokumentów związanych z uzyskaniem uprawnienia do wykonywania badań,
- zakres i sposób prowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzory dokumentów przy tym stosowanych,
- warunki i tryb rejestracji pojazdów, wzory dowodu rejestracyjnego, tablic rejestracyjnych oraz innych tablic i oznakowań, w które zaopatruje się pojazd,
- warunki i tryb prowadzenia centralnej ewidencji właścicieli i posiadaczy pojazdów,
- szczegółowe czynności organów w sprawach związanych z wydawaniem uprawnień do kierowania oraz wzory dokumentów w tych sprawach,
- wzory dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami, a także ich opis.

3.3. Ustalenia kontroli uzasadniają również podjęcie przez administrację rządową działań zmierzających do:

1. Zaktualizowania przez Ministra TiGM „Programu szkolenia kursowego w zakresie przeprowadzania badań technicznych pojazdów”.
2. Wydania przez Ministra TiGM decyzji o podjęciu finansowania działalności Komisji Weryfikacyjnej w formie środka specjalnego i opracowania nowych zasad funkcjonowania tej Komisji.

3. Wprowadzenia skutecznych zabezpieczeń blankietów dowodów rejestracyjnych i praw jazdy przed możliwością ich kradzieży i fałszowania.
4. Określenia zasad zamawiania blankietów dowodów rejestracyjnych i praw jazdy uniemożliwiających nadmierne gromadzenie tych dokumentów przez wydające je urzędy.
5. Wprowadzenia zarówno przez Ministra TiGM, jak i wojewodów nadzoru nad jednostkami realizującymi zadania w zakresie funkcjonowania systemu szkolenia i egzaminowania kierowców, wydawania praw jazdy i dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego, w tym poprzez przeprowadzanie bezpośrednich kontroli.

Szczegółowe wnioski pokontrolne dotyczące działalności skontrolowanych podmiotów, zawarte zostały w wystąpieniach pokontrolnych.²

II. CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA

1. Stan prawny w zakresie kontrolowanej działalności

Przepisy ogólne

1.1. Podstawowe przepisy określające, kto może być kierowcą oraz warunki jakim powinny odpowiadać pojazdy dopuszczone do ruchu, zostały określone w działach III i IV ustawy z dnia 1 lutego 1983 r. - Prawo o ruchu drogowym, zwanej dalej ustawą³.

Obowiązujące prawo o ruchu drogowym zostało uchwalone w 1983 r. Od tego czasu było wielokrotnie nowelizowane, przy czym najistotniejsze zmiany wprowadzone zostały ustawą z dnia 27 lipca 1991 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym⁴. Ta obszerna nowelizacja wprowadziła szereg postanowień, które miały poprawić bezpieczeństwo ruchu na drogach. Zostały wprowadzone również nowe warunki w zakresie szkolenia kierowców i przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz został określony podział kompetencji pomiędzy organami administracji państwowej. Powyższe zmiany zostały uwzględnione w tekście jednolitym ogłoszonym w Dzienniku Ustaw z 1992 r. Nr 11, poz. 41. Zmiany wprowadzone do ustawy po ogłoszeniu tekstu jednolitego nie miały znaczenia dla kontrolowanej problematyki.

Obowiązująca ustawa określa ogólne zasady rejestracji i ewidencji pojazdów (rozdział 2), okresy i terminy badań technicznych pojazdów (rozdz. 3) oraz określa warunki uzyskania uprawnień do kierowania pojazdami i kwalifikacje jakim powinni odpowiadać

² Wnioski NIK i ich realizacja zostały omówione w cz. III niniejszej Informacji.

³ J.t. Dz.U. z 1992 r. Nr 11, poz. 41, Nr 26, poz. 114 i z 1995 r. Nr 104, poz. 515.

⁴ Dz.U. Nr 73, poz. 321.

wykładowcy, instruktorzy i egzaminatorzy (rozdz. 4). Szczegółowe zasady określają przepisy wykonawcze wydane na podstawie upoważnienia ustawy.

Rejestracja pojazdów

1.2. Zasady rejestracji pojazdów regulują art. 59-63 ustawy. Natomiast szczegółowe warunki określa rozporządzenie Ministra TiGM z dnia 14 kwietnia 1993 r. w sprawie rejestracji, ewidencji i oznaczenia pojazdów⁵, wydane na podstawie art. 63 ust. 1 pkt 1 i 3 ustawy.

Rozporządzenie to wprowadziło wiele nowych uregulowań, nie występujących w poprzednim stanie prawnym⁶. Określają one warunki, od spełnienia których uzależnione jest zarejestrowanie pojazdu.

Wprowadzony został obowiązek przedkładania przez właściciela pojazdu pisemnego wniosku o zarejestrowanie pojazdu. Rozporządzenie określiło wzór wniosku oraz jego zawartość informacyjną. Przedłożenie wniosku rozpoczyna procedurę administracyjną związaną z zarejestrowaniem konkretnego pojazdu. Do wniosku powinny być dołączone - w zależności od sytuacji - takie dokumenty, jak np. oryginał dowodu własności pojazdu, jeżeli pojazd był zarejestrowany, także ostatni dowód rejestracyjny, zaświadczenie z badania technicznego pojazdu. W rozporządzeniu wprowadzono przepisy dyscyplinujące strony uczestniczące w procesie rejestracji pojazdów. W przypadkach wymagających złożenia dodatkowych dokumentów lub sprawdzenia danych zawartych w dokumentach złożonych wraz z wnioskiem, organ rejestracyjny rejestruje pojazd warunkowo, wydając pozwolenie czasowe na okres do 30 dni, które może być przedłużone o 14 dni. W razie konieczności ustalenia prawa własności pojazdu na drodze postępowania sądowego, pozwolenie wydaje się na okres do 1 roku. Ta ostatnia możliwość obowiązuje od 5 lipca 1995 r.⁷

Rozporządzenie ustaliło zasady dotyczące wydawania tablic rejestracyjnych. Tablice rejestracyjne powinny odpowiadać wymaganiom określonym w obowiązującej normie i podlegają legalizacji. Tablice powinny być wydawane wyłącznie przez organ rejestracyjny lub jednostkę przez niego uprawnioną.

Rejestracji pojazdów dokonuje, na wniosek właściciela, właściwy ze względu na jego miejsce zamieszkania kierownik rejonowego urzędu rządowej administracji ogólnej (art. 59 ust. 3). Wyjątki od tej zasady zostały wymienione w art. 59 ust. 4, 8 i 9. Do kompetencji kierownika rejonowego urzędu rządowej administracji ogólnej należy również wycofywanie pojazdów z ruchu (art. 62 ust. 1).

⁵ Dz.U. Nr 37, poz. 164 z 1995 r. Nr 68, poz. 350 i Nr 122, poz. 593; z 1996 r. Nr 104, poz. 482.

⁶ Przed wejściem w życie rozporządzenia z dnia 14 kwietnia 1993 r. obowiązywały w tym zakresie dwa rozporządzenia: rozporządzenie MK z dnia 29 grudnia 1983 r. (Dz.U. z 1984 r. Nr 1, poz. 2) i rozporządzenie Ministra TiGM z dnia 15 maja 1991 r. (Dz.U. Nr 57, poz. 245).

⁷ Na podstawie uzupełnienia § 6 rozporządzenia przez dodanie ust. 3 i 4 rozporządzeniem Ministra TiGM z dnia 9 czerwca 1995 r. (Dz.U. Nr 68, poz. 350) zmieniającego rozporządzenie z dnia 14 kwietnia 1993 r.

Badania techniczne pojazdów

1.3. Warunki i zakres badań technicznych pojazdów ustalają:

- ◆ rozdz. 3 (art. 64 - 68) ustawy,
- ◆ rozporządzenie Ministra TiGM z dnia 1 lutego 1993 r. w sprawie warunków technicznych i badań pojazdów⁸, wydane na podstawie art. 58 ust. 1 pkt. 1 i art. 67 pkt 1 ustawy;
- ◆ zarządzenie Ministra TiGM z dnia 12 października 1995 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów stosowanych przy tym dokumentów⁹. Zarządzenie to obowiązuje od 13 grudnia 1995 r., z wyjątkiem przepisów § 9, dotyczących atestacji przyrządów i urządzeń kontrolnych, które zaczęły obowiązywać od 1 lipca 1996 r. Do czasu wejścia w życie tego zarządzenia - obowiązywało zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 12 grudnia 1983 r.¹⁰

W kontroli - z uwagi na okres nią objęty - najważniejsze znaczenie miały przepisy ustawy i rozporządzenia z dnia 1 lutego 1993 r. Rozporządzenie to było wielokrotnie nowelizowane. Najistotniejsze zmiany zostały w nim wprowadzone rozporządzeniami z dnia 18 października 1994 r. (Dz.U. Nr 116, poz. 557) i z 11 kwietnia 1995 r. (Dz.U. Nr 45, poz. 236). Ta ostatnia zmiana weszła w życie 29 maja 1995 r.

Badania techniczne pojazdów przeprowadzają stacje kontroli pojazdów upoważnione przez wojewodę, który również sprawuje nad nimi nadzór (art. 66).

Do przeprowadzenia badań technicznych pojazdów mogą być upoważnione jednostki, które:

- ◆ spełniają wymagania techniczne i organizacyjne określone w załączniku nr 7 do rozporządzenia,
- ◆ dysponują pracownikami o odpowiednich kwalifikacjach określonych w § 59 i § 60 rozporządzenia.

Upoważnienie mogą otrzymać:

- ◆ stacje kontroli pojazdów o podstawowym zakresie badań technicznych,
- ◆ okręgowe stacje kontroli pojazdów o rozszerzonym zakresie badań technicznych.

Zakres prowadzonych badań przez te stacje określa § 57 ust. 3 rozporządzenia.

Szczegółowe wymagania techniczno-organizacyjne, jakim powinny odpowiadać stacje kontroli pojazdów zostały określone w załączniku nr 7 rozporządzenia Ministra TiGM z dnia 11 kwietnia 1995 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie warunków technicznych i badań pojazdów.

⁸ J.t. Dz.U. z 1996 r. Nr 155, poz. 772.

⁹ MP Nr 63, poz. 695.

¹⁰ Opublikowane w Dz.TiZK Nr 20, poz. 148.

Szkolenie specjalistyczne pracowników stacji kontroli pojazdów powinno być przeprowadzone w uprawnionych przez Ministra TiGM jednostkach i według programu przez niego zatwierdzonego.

Szkolenie kierowców

1.4. Warunki ubiegania się o uprawnienia do kierowania pojazdami określają przepisy działu IV ustawy (art 69-78)

Natomiast zasady szkolenia i egzaminowania tych osób zostały ustalone w rozporządzeniu Ministra TiGM z dnia 10 marca 1992 r. w sprawie uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami i uprawnień instruktorów, wykładowców, egzaminatorów oraz w sprawie szkolenia i egzaminowania¹¹, wydane na podstawie art. 84 ust. 1 w związku z art. 82 ust. 1 pkt 5 oraz art. 83 ust. 1 pkt 7 i 9 ustawy.

Rozporządzenie to, w odniesieniu do szkolenia, reguluje zagadnienia dotyczące celu i miejsca prowadzenia szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, zakresu programowego tego szkolenia, wymagań w stosunku do osób uprawnionych do jego prowadzenia oraz spraw o charakterze porządkowym (prowadzenie dokumentacji, wydawanie zaświadczeń o ukończeniu kursu). Rozporządzenie ustala zasadę, iż szkolenie osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami odbywa się w ośrodkach szkolenia lub szkołach, których ewidencję prowadzi wojewoda. Ewidencja ta ma charakter porządkowy i umożliwia wojewodom sprawowanie nadzoru przewidzianego w art. 82 ust. 4 Prawa o ruchu drogowym. Rozporządzenie wskazuje, iż szkolenie powinno odbywać się według programów przewidzianych dla poszczególnych kursów. Programy kursów na poszczególne kategorie prawa jazdy oraz wzory zaświadczeń potwierdzających ukończenie szkolenia określają odpowiednio załączniki nr 1 i 2 do rozporządzenia.

Stosownie do postanowień art. 73 ustawy, państwowe egzaminy sprawdzające kwalifikacje osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami przeprowadzane są przez egzaminatorów. Egzamin ten składa się z części teoretycznej i praktycznej oraz obejmuje sprawdzenie znajomości z:

- ◆ prawa o ruchu drogowym,
- ◆ techniki kierowania i obsługi pojazdów,
- ◆ zasad udzielania pomocy przedlekarskiej.

Egzamin przeprowadzany jest w ośrodku egzaminowania właściwym ze względu na województwo, w którym zamieszkuje lub w uzasadnionych przypadkach - województwo, w którym dana osoba przebywa. Do uzasadnionych przypadków czasowego pobytu zalicza się w szczególności miejsce:

¹¹ Dz.U. Nr 33, poz. 146; z 1994 r. Nr 76, poz. 346.

- ◆ pobierania nauki w szkole,
- ◆ odbywania czynnej służby wojskowej i jej form równorzędnych oraz służby zastępczej, z wyjątkiem zawodowej służby wojskowej,
- ◆ pobytu cudzoziemca.

Zgodę na złożenie egzaminu poza miejscem stałego zamieszkania wydaje kierownik urzędu rejonowego właściwy ze względu na miejsce czasowego pobytu osoby ubiegającej się o uprawnienia do kierowania pojazdem.

Powyższe zasady zostały wprowadzone rozporządzeniem zmieniającym z dnia 21 czerwca 1994 r. (Dz.U. 76, poz. 346). Rozporządzenie to wprowadziło szereg istotnych zmian w zakresie przeprowadzania egzaminów, przygotowania pojazdów egzaminacyjnych i obowiązków w tym zakresie właściwych kierowników urzędów rejonowych.

Warunki, w jakich powinny być przeprowadzane egzaminy, określa instrukcja stanowiąca załącznik nr 3 do rozporządzenia.

Za sprawdzenie kwalifikacji osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami pobierane są opłaty, których wysokość została określona w rozporządzeniu Ministra TiGM z dnia 15 października 1992 r. w sprawie wysokości opłat za sprawdzenie kwalifikacji osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz wysokości wynagrodzenia egzaminatorów.¹²

**Kwalifikacje
wykładowców,
instruktorów
i egzaminatorów**

1.5. Wymagania, jakim powinny odpowiadać osoby przeprowadzające szkolenie określa art. 82 ustawy. Podstawowym warunkiem uzyskania uprawnień wykładowcy i instruktora jest ukończenie kursu kwalifikacyjnego. Rozporządzenie Ministra TiGM z dnia 10 marca 1992 r. określa w załączniku nr 6 program tego szkolenia oraz zakres i sposób prowadzenia egzaminu.

Szkolenie kandydatów na wykładowców i instruktorów odbywa się na kursach organizowanych przez jednostkę uprawnioną przez wojewodę. Jednostka ta jest obowiązana do prowadzenia ewidencji kursów, kart jazdy, dzienników lekcyjnych, zaświadczeń oraz protokołów egzaminacyjnych, które podlegają kontroli osób sprawujących nadzór w imieniu wojewody. Szkolenie kończy się egzaminem przed komisją, w której przewodniczącym jest przedstawiciel wojewody. Wojewoda prowadzi ewidencję osób wykonujących w ośrodkach szkolenia czynności wykładowcy i instruktora.

Egzaminatorem kandydatów na kierowców może być osoba, która spełnia warunki ustalone w art. 83 ustawy. Wojewoda prowadzi listę egzaminatorów, tj. osób, które spełniają wymogi określone w ustawie, potwierdzone złożeniem egzaminu kwalifikacyjnego przed komisją weryfikacyjną i uzyskaniem odpowiedniego zaświadczenia.

¹² Dz.U. Nr 85, poz. 433 z 1994 r. Nr 17, poz. 61; Nr 140, poz. 804; 1995 r. Nr 45, poz. 237; 1996 r. Nr 44, poz. 196.

Oplaty za sprawdzenie kwalifikacji kandydatów na egzaminatorów reguluje zarządzenie Ministra TiGM z dnia 3 października 1991 r. w sprawie opłat za sprawdzenie kwalifikacji kandydatów na egzaminatorów osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz wysokość wynagrodzenia członków komisji weryfikacyjnych.¹³

2. Ważniejsze ustalenia kontroli

2.1. Dopuszczanie pojazdów do ruchu drogowego przez stacje kontroli pojazdów

Przygotowanie stacji kontroli pojazdów do badań technicznych

2.1.1. Stacje kontroli były źle przygotowane do wykonywania badań technicznych pojazdów. Ocena ta dotyczyła zarówno strony technicznej, organizacyjnej jak też kwalifikacji diagnostów. Spośród 61 skontrolowanych stacji w 58 stwierdzono nieprawidłowości, które utrudniały, bądź wręcz uniemożliwiały wykonywanie badań zgodnie z wymogami rozporządzenia Ministra TiGM z dnia 1 lutego 1993 r. w sprawie warunków technicznych i badań pojazdów.

Stwierdzono braki w wyposażeniu stacji w przyrządy i urządzenia pomiarowo-kontrolne wymagane przepisami wymienionego wyżej rozporządzenia. Używano także nieatestowanych przyrządów oraz takich, które nie były poddawane okresowym kontrolom eksploatacyjnym. W rezultacie tego stanu, mimo niewykonywania wszystkich badań (np. tak ważnych dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak sprawność amortyzatorów, czy też elementów układu hamulcowego) lub wykonywania ich nieodpowiednimi przyrządami, stacje przedłużały ważność dowodów rejestracyjnych pojazdów.

Stacje nie spełniały także wymogów zawartych w przepisach dotyczących wymiarów stanowisk kontrolnych i kanałów przeglądowych. Długość kanałów nie zapewniała swobodnego wykonywania oględzin i czynności kontrolnych pojazdów oraz natychmiastowego opuszczenia kanału przez pracowników - w razie niebezpieczeństwa. Kanały nie były wyposażone w odpowiednie oświetlenie oraz w przesuwane platformy lub stałe boczne stopnie ułatwiające przeprowadzenie oględzin pojazdów. W pomieszczeniach przeglądowych brakowało także wentylacji bądź zainstalowana była niesprawna. Stacje nie były przygotowane do utrzymania stanowisk w należyтым stanie sanitarnym, głównie ze względu na niedoprowadzenie wody bieżącej.

- *Pomieszczenia Stacji Kontroli Pojazdów Polskiego Górnictwa Naftowego i Gazownictwa Geofizyka Toruń były nieprzelotowe. Pomimo tego stacja posiadała uprawnienia i wykonywała badania pojazdów o masie powyżej 3,5 tony. Niezgodne z przepisami były wymiary bramy wjazdowej (wys. mniejsza o*

¹³ MP Nr 32, poz. 229 z 1994 r. Nr 16, poz. 119 i z 1996 r. Nr 45, poz. 438.

45 cm) oraz długość kanału przeglądowego (9,5 m przy wymogu powyżej 12 m). Kanał przeglądowy nie był wyposażony w przesuwaną platformę lub stałe boczne stopnie umożliwiające dokładne przeprowadzenie oględzin i czynności kontrolnych. Niesprawną była wentylacja kanału.

Do pomieszczeń stacji nie było doprowadzenia wody do mycia podłóg i ścian. Niesprawnie było urządzenie rolkowe do pomiaru sił hamujących pojazdu. Nie przeprowadzono okresowych kontroli urządzeń pomiarowych. W okresie od 1.01.1994 r. do 12.01.1996 r. stacja (mająca uprawnienia stacji okręgowej) nie posiadała urządzenia do kontroli prawidłowości działania amortyzatorów wbudowanych w pojazd o masie całkowitej do 3,5 t, urządzenia do napędu uniesionych kół przednich pojazdów do 3,5 t lub wyważarki do kół zamontowanych na pojeździe oraz urządzenia do kontroli instalacji zasilania pojazdów samochodowych gazem.

- Oględziny Samochodowej Stacji Diagnostycznej s.c. w Żaganiu wykazały, że wymiary kanału przeglądowego do oględzin zespołu złożonego z pojazdu i przyczepy nie odpowiadały normatywowi. I tak - długość wynosiła 11,1 m (normatyw ponad 18,35 m), szerokość 0,92 m (normatyw 0,7 - 0,8 m). Kanał nie był wyposażony w stałe boczne stopnie lub przesuwaną platformę, umożliwiającą oględziny pojazdu. Kanał nie posiadał również półek wewnętrznych na narzędzia, wentylacji, odpowiedniego oświetlenia oraz odprowadzania ścieków.

Pomieszczenie diagnostyczne nie miało wymaganego wyposażenia technologicznego, w tym indywidualnego wyciągu spalin lub wentylacji zapewniającej co najmniej sześciokrotną wymianę powietrza w ciągu godziny, doprowadzenia wody zimnej i ciepłej, kanalizacji ściekowej, wystarczającego oświetlenia stanowiska diagnostycznego. Stacja nie posiadała także wydzielonego stanowiska zewnętrznego do pomiarów hałasu zewnętrznego i głośności sygnału dźwiękowego badanych pojazdów. Do pomiarów złącza elektrycznego pojazd-przyczepa używano nieatestowanego przyrządu własnej konstrukcji.

Spośród 16 będących na wyposażeniu stacji przyrządów kontrolno-pomiarowych 14 nie zostało poddanych okresowej kontroli eksploatacyjnej. Stanowisko kontrolne nie posiadało żadnej powierzchni oszklonej (normą jest wskaźnik 0,15 liczony jako iloraz powierzchni oszklonej do powierzchni podłogi stanowiska).

- Wyniki kontroli Okręgowej Stacji Kontroli Pojazdów Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej w Tarnobrzegu wykazały, że wjazd na stanowisko kontrolne nie odpowiadał wymiarom: wysokość 4,15 m (normatyw 4,20 m) oraz szerokość 3,20 m (normatyw 3,40 m). Zbyt wąskie w stosunku do przepisów było również stanowisko kontrolne, którego szerokość wynosiła 5m (normatyw 6m). Stacja nie posiadała wszystkich wymaganych przyrządów kontrolno-pomiarowych, a mianowicie: urządzenia do wymuszania kontrolowanego nacisku na mechanizm sterowania hamulcem najazdowym naczepy, urządzenia do kontroli prawidłowości działania amortyzatorów oraz urządzenia do kontroli instalacji zasilania pojazdów gazem. Na 11 urządzeń kontrolno-pomiarowych 9 nie posiadało wymaganego atestu. Stacja nie prowadziła również okresowych kontroli eksploatacyjnych urządzeń.

Kwalifikacje pracowników stacji kontroli pojazdów **2.1.2** Nie odpowiadające przepisom rozporządzenia Ministra TiGM z dnia 1 lutego 1993 r. w sprawie warunków technicznych i badań pojazdów kwalifikacje pracowników wykonujących badania techniczne stwierdzono w co czwartej ze skontrolowanych stacji. Przede wszystkim diagności nie spełniali wymogów dotyczących wykształcenia, praktyki w stacji obsługi pojazdów lub w zakładzie naprawy pojazdów, oraz przeszkolenia specjalistycznego w zakresie badań kontrolnych pojazdów.

- *W Stacji Kontroli Pojazdów Zakładu Transportu i Spedycji Lasów Państwowych w Giżycku (w latach 1990 - 1995 działającej jako stacja o rozszerzonym zakresie badań) żaden z diagnostów nie posiadał przeszkolenia w zakresie przeprowadzania badań dodatkowych, w tym pojazdów używanych do przewozu materiałów niebezpiecznych. Mimo to wykonywano przedmiotowe badania i dopuszczano pojazdy do ruchu drogowego.*
- *W Okręgowej Stacji Kontroli Pojazdów Przedsiębiorstwa Produkcyjno-Handlowo-Uslugowego "Diagrolmet" s.c.w Wolsztynie od 14.10.1989 r. do wykonywania badań technicznych pojazdów upoważnionych zostało 3 pracowników, którzy nie mieli wyższego bądź średniego wykształcenia technicznego o specjalności samochodowej. W 1 przypadku upoważniony pracownik nie posiadał nawet przeszkolenia podstawowego. Żaden z pracowników stacji nie posiadał przeszkolenia w zakresie badań pojazdów używanych w ruchu międzynarodowym, pomimo, iż stacja upoważniona była do wykonywania tego typu badań i wykonywała je. W toku oględzin stwierdzono także, że badań pojazdów dokonywali (poza 3 upoważnionymi diagnostami) 3 inni nieuprawnieni pracownicy przedsiębiorstwa.*
- *Kontrola akt osobowych 91 diagnostów upoważnionych przez Wojewodę Suwalskiego do prowadzenia badań pojazdów wykazała, że 10 osób nie posiadało wymaganego wykształcenia, zaś 2 osoby odpowiednio długiej praktyki w stacji obsługi lub zakładzie naprawy pojazdów.*

Nadzór wojewodów nad stacjami kontroli pojazdów **2.1.3.** Ustalenia kontroli wskazują, że wojewodowie w sposób wysoce niezadowolający sprawowali nadzór nad stacjami kontroli pojazdów. Było to przyczyną nieprawidłowości przedstawionych w pkt. 2.1.1 i 2.1.2 niniejszej Informacji. Podstawowe uchybienia w nadzorze przejawiały się w:

- niewykonywaniu corocznych kontroli stacji w zakresie przestrzegania warunków upoważnienia do wykonywania badań (§ 62 ust.2 rozporządzenia Ministra TiGM z dnia 1 lutego 1993 r.). Nieprawidłowości w tym zakresie stwierdzono w 16 urzędach wojewódzkich spośród 29 objętych kontrolą,

- wydawaniu upoważnień stacjom nie spełniającym warunków technicznych i organizacyjnych, określonych w ww. rozporządzeniu (nieprawidłowości w 13 urzędach wojewódzkich),
 - wydawaniu upoważnień na podstawie wniosków nie zawierających wszystkich wymaganych danych (w 4 objętych kontrolą urzędach),
 - wydawaniu upoważnień stacjom bez sprawdzenia zgodności wyposażenia i warunków technicznych i organizacyjnych stacji z zakresem planowanych badań (w 5 urzędach wojewódzkich),
 - nieegzekwowaniu od stacji kontroli pojazdów zwrotu stempli po cofnięciu lub wygaśnięciu ważności upoważnienia dla tych stacji (w 4 urzędach wojewódzkich).
- *Urząd Wojewódzki w Warszawie spośród 92 stacji kontroli pojazdów, funkcjonujących w latach 1994 - 1995, skontrolował 27 w 1994 r. oraz zaledwie 1 w 1995 r. W I półroczu 1996 r. na 68 stacji posiadających upoważnienie wojewody, żadna z nich nie była poddana kontroli.*
 - *Wszystkie 50 stacji, które w czerwcu 1995 r. złożyły do Urzędu Wojewódzkiego w Toruniu wnioski o wydanie, bądź przedłużenie upoważnień nie spełniało warunków technicznych i organizacyjnych wymaganych przepisami. Pomimo to stacje te otrzymały upoważnienia do prowadzenia kontroli technicznych. W żadnym z tych upoważnień nie zobowiązano właścicieli stacji do usunięcia istniejących nieprawidłowości. Z własnej inicjatywy 21 stacji (42%) przekazało do urzędu wojewódzkiego pisemne informacje o dostosowaniu się do wymaganych warunków.*
Wskutek niedostatecznego nadzoru możliwe było, iż na terenie województwa toruńskiego 11 stacji od dnia 1 stycznia 1995 r. oraz 2 stacje od dnia 1 lipca 1995 r. do dnia 11 stycznia 1996 r. nie posiadając upoważnień wykonywały badania techniczne pojazdów do przewozu materiałów niebezpiecznych oraz przyczep, a także nadawały i wybijały numery na silnikach pojazdów. Przykładowo - stacja przy Zespole Szkół Samochodowych w Łasinie w okresie od dnia 1 lipca 1995 r. do dnia 11 stycznia 1996 r. przeprowadziła, bez upoważnienia, badanie 17 przyczep oraz nadała i nabiła na silnikach i podwoziach pojazdów 20 numerów. Z kolei stacja przy Państwowym Przedsiębiorstwie Komunikacji Samochodowej (PPKS) w Brodnicy w okresie od dnia 1 stycznia 1995 r. do dnia 11 stycznia 1996 r., nie posiadając ważnego upoważnienia dokonała badania technicznego i dopuściła do ruchu drogowego 9 pojazdów do przewozu materiałów niebezpiecznych oraz 16 pojazdów używanych w ruchu międzynarodowym. Stacja Kontroli Pojazdów przy Zespole Szkół Samochodowych w Toruniu, również nie posiadając ważnego upoważnienia przez cały 1995 r. wykonała badania techniczne 3 773 pojazdów, w tym 272 samochodów ciężarowych oraz 14 samochodów do przewozu materiałów niebezpiecznych.
W toku kontroli Urzędu Wojewódzkiego w Toruniu stwierdzono, że w 3 przypadkach upoważnienia przedłużył starszy inspektor wojewódzki, który dokonał tych czynności bez stosownego upoważnienia wojewody.

- *Analiza terminów zwrotu Wojewodzie Gdańskiemu stempli po cofnięciu lub wygaśnięciu ważności upoważnień dla stacji kontroli pojazdów wykazała, że na 20 tego typu przypadków w 5 wojewoda w ogóle nie wyegzekwował zwrotu stempli. W pozostałych przypadkach ich zwrot nastąpił po upływie od 2 do 6 miesięcy od daty upływu ważności upoważnień. Stan ten stanowił naruszenie postanowień §8 ust.3 zarządzenia Ministra TiGM z dnia 12 października 1995 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów stosowanych przy tym dokumentów, obligującego do niezwłocznego zwrotu stempli po cofnięciu upoważnienia dla danej stacji kontroli pojazdów.*

Jaskrawym skutkiem braku nadzoru nad stacjami było wykonywanie badań pojazdów przez stacje, które nie posiadały upoważnień wojewodów. W okresie objętym kontrolą co 5 stacja prowadziła działalność bez wspomnianego upoważnienia.

Brak nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów uwidocznił się w sposób szczególny na początku 1996 r. W tym to okresie większość stacji wykonywała swe funkcje bez zezwoleń. Zgodnie bowiem ze znowelizowanymi przepisami rozporządzenia Ministra TiGM z dnia 1 lutego 1993 r. w sprawie warunków technicznych i badań pojazdów, wprowadzającymi podwyższone wymagania organizacyjno-techniczne wobec stacji, wszystkie wydane dotychczas upoważnienia zachowały ważność tylko do dnia 31 grudnia 1995 r. Nowe uprawnienia stacje uzyskały po upływie kilku tygodni, a w niektórych przypadkach nawet kilku miesięcy. Stacje działające bez upoważnień z reguły nie spełniały wymogów określonych w przepisach dotyczących wymagań techniczno-organizacyjnych oraz zatrudnienia kwalifikowanych diagnostów. Mimo to - stacje te przedłużały ważność dowodów rejestracyjnych i dopuszczały pojazdy do ruchu drogowego.

- *Z dniem 31 grudnia 1995 r. utraciło ważność upoważnienie dla Stacji Kontroli Pojazdów Przedsiębiorstwa Transportowo-Sprzętowego Budownictwa Transbud w Gdańsku, wydane przez Wojewodę Gdańskiego. Dopiero w dniu 29.02.1996r. Wojewoda Gdański wydał stacji nowe upoważnienie do kontroli pojazdów o podstawowym zakresie badań z rozszerzeniem o badanie pojazdów do przewozu materiałów niebezpiecznych i pojazdów używanych w ruchu międzynarodowym. W okresie od 2.01.1996 r. do 28.02.1996 r., pomimo że stacja nie posiadała upoważnienia, wykonywała badania i dopuściła do ruchu drogowego 719 pojazdów.*
- *Z dniem 31 grudnia 1995 r. utraciło ważność upoważnienie dla Okręgowej Stacji Kontroli Pojazdów Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej w Staszowie. Pomimo to stacja nie wystąpiła nawet z wnioskiem o wydanie nowego upoważnienia. W rezultacie od 2.01.1996 r. do 8.07.1996 r. w tej nieuprawnionej stacji przeprowadzono 1980 przeglądów technicznych. Stacja ta, również nielegalnie (nie posiadając zgody Wojewody Tarnobrzeskiego), nadawała i wybijała numery na podwoziach i silnikach pojazdów. Do dnia 10.07.1996 r. stacja dokonała 66 czynności polegających na wybiciu i nadaniu numerów.*

- *Okręgowa Stacja Kontroli Pojazdów Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej w Tarnobrzegu wykonywała badania, pomimo utraty ważności upoważnienia z dniem 31.12.1995 r. Stacja nie wystąpiła z wnioskiem do wojewody o ponowne przyznanie upoważnienia. Tylko w I półroczu 1996 r. wykonano 2486 badań technicznych pojazdów, przede wszystkim autobusów i dopuszczano je do ruchu drogowego.*
- *W województwie toruńskim wszystkie 60 stacji kontroli pojazdów działało bez upoważnień w okresie od 2 do 11 stycznia 1996 r. W okresie tym stacje, prowadziły badania techniczne pojazdów i dopuszczaly je do ruchu. Przykładowo - Stacja Kontroli Pojazdów Polskiego Górnictwa Naftowego i Gazownictwa Geofizyka w Toruniu dopuściła do ruchu 348 pojazdów, zaś stacja przy Zespole Szkół Samochodowych w Toruniu - 131 pojazdów.*

Niepokojącym zjawiskiem było - w szeregu przypadków - przedłużanie przez wojewodów ważności upoważnień dla stacji, które od dnia 1 stycznia 1996 r. nie spełniały nowych warunków określonych w znowelizowanym rozporządzeniu Ministra TiGM z dnia 1 lutego 1993 r. w sprawie warunków technicznych i badań pojazdów.

- *Na terenie województwa gdańskiego w 1996r. wojewoda upoważnił 56 stacji do kontroli stanu technicznego pojazdów do dnia 31.12.1996 r, pomimo iż żadna z nich nie spełniała wszystkich warunków określonych przepisami. Upoważnienia wydane zostały z 2 miesięcznym opóźnieniem w stosunku do wygaśnięcia ważności poprzednich upoważnień, na podstawie których funkcjonowały stacje do 31.12.1995r. Spośród wyżej wymienionych stacji 38 z nich wykonało około 24 tys. badań technicznych pojazdów bez uprawnień i potwierdziło ich wynik nieważnymi stemplami i dokumentami.*
- *Urząd Wojewódzki w Sieradzu spośród wydanych w 1996r. upoważnień do badań technicznych pojazdów dla 29 stacji, w 27 przypadkach wystawił je na maksymalny pięcioletni okres, mimo że żadna ze stacji nie spełniała wszystkich wymogów określonych w rozporządzeniu Ministra TiGM.*

Do innych negatywnych skutków niedostatecznego nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów oraz niepodjęcia przez administrację skutecznych działań zapobiegających fałszowaniu dowodów rejestracyjnych, było zjawisko podrabiania i przerabiania dowodów rejestracyjnych w celu fikcyjnego potwierdzania wykonania badania technicznego pojazdu.

- *Z analizy przeprowadzonej przez Urząd Wojewódzki w Bydgoszczy, dotyczącej porównania liczby eksploatowanych na terenie województwa środków transportowych z liczbą badań technicznych przeprowadzonych przez stacje kontroli pojazdów wynikało, że w 1995 r. około 50-60 tys. pojazdów nie posiadało ważnego badania technicznego lub właściciele tych pojazdów posługiwali się sfałszowanymi dowodami rejestracyjnymi. W latach 1994-1995 Urząd Wojewódzki ujawnił 20 podrobionych stempli diagnostów samochodowych z terenu województwa oraz 7 innych fałszywych stempli z innych województw.*

Według danych Policji w 1994 r. na terenie województwa bydgoskiego wszczęto 84 postępowania przygotowawcze w sprawie przerobienia lub sfalszowania dowodów rejestracyjnych. W I półroczu 1996 r. urząd wojewódzki otrzymał 15 postanowień prokuratur z terenu województwa o umorzeniu dochodzeń w sprawie sfalszowania wpisów ważności badań, wobec niewykrycia sprawcy. Z informacji uzyskanych od Policji wynika, że prowadzono postępowanie karne wyłącznie wobec osób posługujących się sfalszowanymi pieczętkami w celu osiągnięcia korzyści materialnych. Natomiast w stosunku do osób posługujących się sfalszowanymi dowodami rejestracyjnymi nie były podejmowane żadne działania. W związku z wynikami kontroli Wojewoda Bydgoski wystąpił do wszystkich prokuratur rejonowych i Prokuratury Wojewódzkiej w Bydgoszczy o wszczynanie postępowań również przeciwko osobom posługującym się tego typu dokumentami. Prokuratura Wojewódzka poinformowała Wojewodę, że przeanalizowano 14 postępowań przygotowawczych dot. fałszowania dowodów rejestracyjnych, prowadzonych w I półroczu 1996 r. Stwierdzono, że 3 dochodzenia w całości umorzono wobec niewykrycia sprawców, jednakże umorzenie jednego uznano za przedwczesne i polecono prokuratorowi rejonowemu podjęcie postępowania. W pozostałych sprawach, dochodzenia umorzone były w części dotyczącej sprawy sfalszowania wpisu. Wszystkie osoby świadomie posługujące się sfalszowanymi dowodami rejestracyjnymi zostały oskarżone przed sądem. W związku z uznaniem przez Prokuratora Wojewódzkiego, iż w 4 przypadkach orzeczone przez sądy kary (grzywny w wysokości 200 - 300 zł) były rażąco łagodne, polecono prokuratorom rejonowym zaskarżenie tego typu orzeczeń.

- *W wyniku współpracy pomiędzy Urzędem Wojewódzkim w Szczecinie i Komendą Wojewódzką Policji w Szczecinie w 1995 r. ujawniono 98 fałszywych praw jazdy i 267 dowodów rejestracyjnych z podrabianymi stemplami potwierdzającymi wykonanie badań technicznych. W I półroczu 1996 r. ujawniono natomiast 31 sfalszowanych praw jazdy i 107 dowodów rejestracyjnych.*

**Rzetelność
wykonywania
badań technicznych**

2.1.4. Nieprawidłowości w funkcjonowaniu stacji kontroli, takie jak: niewystarczające wyposażenie w urządzenia i przyrządy pomiarowe (opis w pkt. 2.1.1) niedostateczne kwalifikacje diagnostów (opis w pkt. 2.1.2), nienależyty nadzór ze strony

wojewodów (opis pkt. 2.1.3), były czynnikami wpływającymi negatywnie na rzetelność wykonywania badań technicznych pojazdów. Potwierdzeniem tego były wyniki kontroli wykonywanych badań technicznych, przeprowadzanych z inicjatywy NIK, przez funkcjonariuszy Policji na terenie województwa nowosądeckiego i bielsko-bialskiego.

- *W wyniku kontroli, przeprowadzonej na terenie województwa nowosądeckiego w dniach 9-10 lipca 1996 r. stwierdzono, że na 165 pojazdów skontrolowanych bezpośrednio po wykonaniu badań technicznych i dopuszczonych do ruchu w 33 występowały usterki techniczne. Funkcjonariusze Policji zatrzymali ogółem 22 dowody rejestracyjne pojazdów, których stan techniczny uniemożliwiał bezpieczne poruszanie się po drogach publicznych.*

- *W dniu 3 lipca 1996 r. w Bielsku-Białej skontrolowano rzetelność wykonywania badań technicznych przez 2 stacje kontroli pojazdów, tj. stację nr 10 w Kozach i stację nr 16 w Skoczowie. O ile w stacji nr 16 nie stwierdzono nieprawidłowości, o tyle pracownicy stacji nr 10 w 4 przypadkach potwierdzili prawidłowy stan techniczny pojazdów, pomimo ewidentnych usterek technicznych lub braków w wyposażeniu pojazdów. Przykładowo - samochód osobowy marki Citroen został dopuszczony do ruchu, mimo tak istotnych usterek, jak: brak świateł „stop”, brak oświetlenia tablicy rejestracyjnej, brak trójkąta ostrzegawczego, nieczytelny (zamalowany) numer nadwozia. W wyniku kontroli Wojewoda Bielski podjął decyzję o cofnięciu upoważnień 2 diagnostom, którzy wykonali nierzetelne badania pojazdów, jak również ograniczono zakres badań technicznych wykonywanych przez stację nr 10.*

Na nierzetelne wykonywanie kontroli technicznej pojazdów wskazywały również wyniki oględzin przeprowadzone zarówno przez pracowników NIK, jak i przez funkcjonariuszy Policji współpracujących z urzędami wojewódzkimi.

- *W 1996 r. w Stacji Kontroli Pojazdów Polskiego Górnictwa Naftowego i Gazownictwa Geofizyka w Toruniu, fikcyjnie potwierdzono wykonanie badań technicznych 2 pojazdów, będących własnością tegoż przedsiębiorstwa. Czyn ten polegający na potwierdzeniu nieprawdy wyczerpywał ustawowe znamiona przestępstwa określonego w art. 266 § 1 k.k. Sprawę Delegatura NIK w Bydgoszczy skierowała do prokuratury.*
- *Wojewoda Koniński w 1994 r. z uwagi na nierzetelne wykonywanie badań cofnął upoważnienia 5 diagnostom, zaś w 1995 r. - 8. Między innymi - wyniki kontroli Stacji Kontroli Pojazdów przy Miejskim Zakładzie Komunikacyjnym w Koninie przeprowadzonej w dniu 7 marca 1995 r. wykazały, że badania techniczne eksploatowanych przez MZK autobusów nie były rzeczywiście przeprowadzane, a jedynie odnotowywane w rejestrze. W wyniku kontroli cofnięto zarówno upoważnienie dla stacji kontroli pojazdów, jak i upoważnienia zatrudnionym w niej diagnostom.*
- *Wojewoda Bydgoski w wyniku kontroli rzetelności wykonywania badań technicznych, przeprowadzonych w 1996 r. w 9 stacjach kontroli pojazdów we współpracy z Policją, stwierdził w 6 jednostkach przypadki prowadzenia przez diagnostów badań technicznych niezgodnie z obowiązującymi przepisami. W wyniku kontroli, diagnostom nieprawidłowo wykonującym badania techniczne udzielono 1 nagany i 4 upomnień, oraz cofnięto premię pieniężną 2 pracownikom.*
- *Wojewoda Szczeciński po przeprowadzeniu w 1995 r., wspólnie z Komendą Wojewódzką Policji, kontroli 12 stacji kontroli pojazdów, cofnął upoważnienia 6 diagnostom z uwagi na nierzetelne wykonywanie badań technicznych. Przeprowadzone w I półroczu 1996 r. kontrole 5 stacji kontroli pojazdów ujawniły nierzetelne wykonywanie badań przez 9 diagnostów, którym wojewoda cofnął upoważnienia.*

Wskutek przedłużania ważności dowodów rejestracyjnych na podstawie nierzetelnych kontroli technicznych, dopuszczano do ruchu drogowego pojazdy o złym stanie technicznym. Sytuację tę ilustruje liczba zatrzymanych dowodów rejestracyjnych w toku kontroli drogowych przeprowadzonych przez Policję. Według Komendy Głównej Policji ¹⁴ w 1995 r. zatrzymano ogółem 384 837 dowodów rejestracyjnych pojazdów, zaś w I półroczu 1996 r. 199 081 tych dokumentów.

- *O niewłaściwym stanie technicznym pojazdów świadczyły również wyniki działań kontrolnych Policji, którymi objęto w 1995 i 1996 r. pojazdy używane do transportu materiałów niebezpiecznych oraz autobusy. Ogółem w 1995 r. skontrolowano 28 551 pojazdów dokonujących transportu materiałów niebezpiecznych oraz 870 pojazdów w czasie załadunku lub wyładunku tych materiałów. W 4 127 pojazdach stwierdzono usterki techniczne. Zatrzymano 1 996 dowodów rejestracyjnych pojazdów, które zagrażały bezpieczeństwu ruchu. Do kontynuowania jazdy nie dopuszczono 311 pojazdów transportujących materiały niebezpieczne oraz skierowano do kolegów ds. wykroczeń 256 wniosków o ukaranie kierowców oraz 7 892 wniosków o ukaranie właścicieli pojazdów.*

Z kolei w pierwszym półroczu 1996 r., w trakcie działań pn. „Niebezpieczne przewozy” skontrolowano 21 119 pojazdów dokonujących transportu materiałów niebezpiecznych oraz 460 pojazdów w czasie załadunku lub wyładunku.

Stwierdzono usterki techniczne w 3 204 pojazdach. Zatrzymano 1 433 dowody rejestracyjne, nie dopuszczono do dalszej jazdy 55 pojazdów transportujących materiały niebezpieczne i skierowano 126 wniosków o ukaranie do kolegów ds. wykroczeń.

W 1995 r. Policja czterokrotnie, w okresie nasilonego ruchu drogowego, przeprowadziła kontrole ukierunkowane na sprawdzenie stanu technicznego autobusów i samochodów ciężarowych. Skontrolowano 50 786 autobusów i 40 353 samochody ciężarowe. Zatrzymano 6 287 dowodów rejestracyjnych w związku z niewłaściwym, zagrażającym bezpieczeństwu ruchu drogowego, stanem technicznym pojazdów.

W I półroczu 1996 r. w trakcie podobnych działań skontrolowano 29 431 autobusów. Zatrzymano wówczas 1 594 dowody rejestracyjne, w tym aż 1 357 w związku z niewłaściwym stanem technicznym, zagrażającym bezpieczeństwu ruchu drogowego.

Według danych Policji ¹⁵, wskutek usterek technicznych pojazdów w 1994 r. doszło do 990 wypadków drogowych (1,8% ogółu), w których śmierć poniosły 163 osoby, a rannych zostało 1239. W 1995 r. liczba wypadków spowodowanych niesprawnymi pojazdami wzrosła

¹⁴ Pisemna informacja z dnia 17 września i 10 października 1996 r. uzyskana w trybie art. 29, ust. 27 ustawy o NIK, z Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji.

¹⁵ Opracowania Komendy Głównej Policji „Wypadki drogowe w Polsce” w 1995 r. i 1996 r.

o 6,7% w stosunku do 1994 r. i wyniosła 1056. W wypadkach tych zginęło 168 osób, a rannych zostało 1373.

2.2. Szkolenie na kursach nauki jazdy i egzaminowanie kandydatów na kierowców

Funkcjonowanie ośrodków szkolenia

2.2.1. Wyniki kontroli wskazują, że szkolenie i egzaminowanie kandydatów na kierowców odbywało się niezgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra TiGM z dnia 10 marca 1992 r. w sprawie uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami i uprawnień instruktorów, wykładowców, egzaminatorów oraz w sprawie szkolenia i egzaminowania. Nie przygotowywano przez to nowych kierowców do bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym. Najłabszym elementem w systemie szkolenia i egzaminowania były ośrodki nauki jazdy.

Do podstawowych nieprawidłowości w funkcjonowaniu ośrodków szkolenia kierowców, mających bezpośredni wpływ na jakość szkolenia, należało niepełne realizowanie programów nauki (w 47% ośrodków), wydawanie zaświadczeń o ukończeniu kursu, pomimo nieodbycia zajęć w pełnym wymiarze czasowym i zakresie tematycznym, jak również pomimo dużej absencji (41% ośrodków), dopuszczanie kursantów do udziału w części praktycznej (jazdy), bez obowiązującego przygotowania teoretycznego z zakresu techniki prowadzenia pojazdu i znajomości przepisów ruchu drogowego (33% ośrodków).

- *W Ośrodku Szkolenia Kierowców Zespołu Szkół Rolniczych w Suwałkach na omówienie przepisów ruchu drogowego poświęcano 4 godziny w roku szkolnym 1994/1995 i 3 godziny w roku szkolnym 1995/1996, przy wymaganych 45 godzinach. W tym czasie przeszkolono i wydano zaświadczenia o ukończeniu kursów 137 osobom. W ośrodku tym naukę jazdy ciągnikiem rozpoczynano równolegle z nauką teorii bez przeprowadzenia 12 godzin zajęć z przedmiotu "technika kierowania pojazdem" i połowy zajęć z przedmiotu "przepisy ruchu drogowego". W okresie objętym kontrolą wydano 46 zaświadczeń o ukończeniu kursu kategorii T lub B i T.*
- *W Ośrodku Szkolenia Kierowców Zespołu Szkół Zawodowych w Wyszku w dniach od 1.07.1995r. do 30.06.1996r. przeprowadzono 4 kursy praktycznej nauki kierowania pojazdem dla 51 osób, pomimo że żadna z tych osób nie zdała z wynikiem pozytywnym części teoretycznej egzaminu państwowego przewidzianego na określony rodzaj uprawnień. Ponadto 36 uczestnikom tego typu kursów ośrodek wydał zaświadczenie o ukończeniu kursu programowego, pomimo iż osoby te nie uczestniczyły w tego typu zajęciach.*

Na niedostateczną jakość szkolenia bezpośredni wpływ miało również niewłaściwe wyposażenie pojazdów szkoleniowych oraz nieutrzymywanie placów manewrowych w stanie wymaganym przepisami. Nieprawidłowości w tym zakresie stwierdzono w 15% skontrolowanych ośrodków.

- *Wyniki oględzin 4 pojazdów w Ośrodku Szkolenia Motorowego MZK w Bielsku-Białej wykazały, że karoseria autobusu marki Ikarus była skorodowana, a listwy łączące poszczególne elementy blach odstawały od powierzchni karoserii, powodując zagrożenie bezpieczeństwa ruchu. Wszystkie pojazdy były zanieczyszczone, a gaśnice nie posiadały aktualnych atestów.*
- *Wyniki oględzin placów manewrowych Ośrodka Szkolenia Kierowców Zespołu Szkół Rolniczych w Lubiejewie wykazały, że oznakowania poziome tego placu, (linie, pasy, tory jazdy) były nieczytelne i uniemożliwiały prawidłowy sposób szkolenia kandydatów na kierowców. Place te nie posiadały również żadnego oznakowania pionowego, np. znaków nakazu, zakazu czy też informacyjnych.*

Do innych nieprawidłowości w funkcjonowaniu ośrodków szkolenia należy zaliczyć nieopracowywanie programów kursów dla poszczególnych kategorii praw jazdy, brak informacji o ostatecznej liczbie słuchaczy na poszczególnych rodzajach kursów, brak ewidencji lub zakładanie ewidencji w trakcie trwania lub po zakończeniu kursów. Tym samym nagminnie naruszano przepisy rozporządzenia Ministra TiGM z dnia 10 marca 1992 r. Wymienione nieprawidłowości stwierdzono w co trzecim ze skontrolowanych ośrodków.

Dopuszczano także nagminnie - w szkołach organizujących kursy nauki jazdy - do udziału i kończenia kursów przez osoby, które nie ukończyły 17 lat. Stanowiło to naruszenie przepisów określonych w załączniku nr 1 do wspomnianego wyżej rozporządzenia.

- *W OSK Zespołu Szkół Zawodowych nr1 w Tczewie w latach 1994-1996 na ogólną liczbę 199 słuchaczy ubiegających się o uprawnienia kategorii B, przyjęto 45 osób (tj.23%) przed ukończeniem 17 lat.*
- *W OSK Zespołu Szkół Mechanicznych w Busku-Zdroju w kursie zorganizowanym w okresie od 10 listopada 1995 r. do 11 stycznia 1996 r. na 20 słuchaczy ubiegających się o uprawnienia kat. B uczestniczyło 15 osób, które nie ukończyły 17 lat.*

Potwierdzeniem niewłaściwego przygotowania ośrodków do przeprowadzania kursów dla kandydatów na kierowców były wyniki doraźnych kontroli przeprowadzonych przez urzędy wojewódzkie na zlecenie NIK, w trybie art. 12 pkt 3 ustawy o Najwyższej Izby Kontroli. Obok wymienionych wyżej nieprawidłowości do istotnych mankamentów w funkcjonowaniu, przede wszystkim prywatnych ośrodków szkolenia, zaliczyć należy niezapewnienie zgodnej z wymogami przepisów bazy dydaktycznej i sprzętowej.

- *Wyniki kontroli prywatnego Ośrodka Szkolenia Kierowców w Białogardzie wykazały, że:*
 - *salka wykładowa zlokalizowana była w barakowozie i w okresie zimowym nie nadawała się do prowadzenia zajęć,*
 - *wydawano zaświadczenia o ukończeniu kursu szkolenia osobom, które nie zrealizowały całego programu,*
 - *rozpoczynano naukę jazdy, mimo że nie został zrealizowany przedmiot "technika kierowania pojazdami" oraz co najmniej 50% zajęć z przedmiotu "przepisy ruchu drogowego",*
 - *nierzetelnie prowadzono zajęcia z praktycznej nauki jazdy, jak wynika bowiem z prowadzonej dokumentacji, instruktorzy wykonywali jazdy szkolne z różnymi kursantami w tym samym czasie, jednym samochodem.*
- *Prywatny Ośrodek Szkolenia Kierowców w Lesznie dysponował salą wykładową z planszami oraz własnym samochodem osobowym marki Fiat Uno tylko w zakresie szkolenia na kat. B. Do szkolenia na pozostałe kategorie prawa jazdy (A,C,T) wykorzystywano pojazdy obce. Ośrodek nie dysponował jednak umowami lub też innymi dokumentami potwierdzającymi fakt udostępnienia pojazdów przez ich właścicieli. Szkolenie teoretyczne nie było przez Ośrodek ewidencjonowane. Dopuszczano do odbywania kursu nauki kierowania pojazdem bez zaświadczenia (wydanego przez Wojewódzki Ośrodek Egzaminowania Kierowców w Lesznie) o zdaniu egzaminu z części teoretycznej. W rejestrze wydanych zaświadczeń o ukończeniu kursu brakowało informacji nt. rodzaju ukończonego kursu, czasu jego trwania oraz liczby zajęć. Stwierdzono nawet przypadki odnotowania w ww. rejestrze faktu wydania zaświadczenia, a następnie skreślenia ze wzmianką, że osoba zrezygnowała ze szkolenia.*
- *Wyniki kontroli przeprowadzonej w prywatnym Ośrodku Szkolenia Kierowców w Lubiniu wykazały, że ośrodek nie posiadał własnego obiektu do przeprowadzania zajęć teoretycznych, jak też placu do realizacji zadań ćwiczeniowych w zakresie manewrów podstawowych. Nie dzierżawił też placów od innych podmiotów, stąd nie ustalono czy faktycznie odbywały się przewidziane ćwiczenia. Ośrodek nie dokumentował, na jakich pojazdach przeprowadzane było szkolenie kandydatów na kierowców na kat. C i E, nie posiadał własnych pojazdów do tego typu szkolenia. W dziennikach nie były odnotowywane daty zakończenia kursów, a w niektórych przypadkach daty ich rozpoczęcia. Nie były założone i prowadzone rejestry kursów. Brakowało rejestru wydanych zaświadczeń o ukończeniu kursu. Osoby objęte kursem nauki kierowania nie przedkładały przedtem zaświadczeń potwierdzających uzyskanie pozytywnego wyniku z egzaminu teoretycznego. Karty jazd nie były potwierdzane przez instruktora prowadzącego szkolenie. Zaświadczenia o ukończeniu kursu wystawiane były przed jego faktycznym ukończeniem. Na kurs przyjmowano osoby, które w dniu rozpoczęcia zajęć nie miały ukończonych 17 lat.*
- *W prywatnej szkole w Pabianicach kursantów wpisywano do rejestru dopiero po zakończeniu szkolenia (w momencie wydawania zaświadczeń). Zapisy w dziennikach nie pozwalały ustalić tematów poszczególnych wykładów. Zajęcia z przedmiotu "Przedlekarska pomoc medyczna" prowadziła osoba bez przygotowania w tym zakresie. Nierzetelnie prowadzono zajęcia z zakresu*

praktycznej nauki jazdy. Świadczą o tym zapisy w książkach jazdy wskazujące, że jeden instruktor w tym samym czasie udzielał lekcji kilku osobom, a czas ich pracy wynosił po 15-16 godzin w ciągu doby.

- *W prywatnym Ośrodku Szkolenia Kierowców w Jelczu-Laskowicach używany do nauki jazdy samochód ciężarowy Star nie spełniał warunków wymaganych od pojazdu szkoleniowego (brak dodatkowego wyposażenia dla instruktora). Sporządzona dokumentacja była niekompletna i prowadzona niezgodnie z przepisami. I tak - brakowało podpisów wykładowców w dziennikach, nie wpisywano daty egzaminu wewnętrznego w kartach jazd. Występowały też istotne rozbieżności między ewidencją wydanych zaświadczeń o przeszkoleniu a kopiami zaświadczeń, co może wskazywać na wydanie zaświadczeń bez przeszkolenia. Na przykład - bezprawnie wydano zaświadczenie o przeszkoleniu na kat.E/B na co ośrodek nie miał upoważnienia. Nierzetelnie wykonywano również zajęcia z praktycznej nauki jazdy. Instruktorzy w tych samych dniach i godzinach odbywali jazdy szkoleniowe na dwóch różnych pojazdach..*

Nieprawidłowości w funkcjonowaniu ośrodków potwierdziły wyniki kontroli przeprowadzonych w latach 1994-1995 przez urzędy wojewódzkie we współudziale z Policją, które przeprowadzono na terenie 3 województw (szczecińskiego, sieradzkiego i elbląskiego). Kontroli poddano pojazdy służące do nauki jazdy oraz prawidłowość wypełniania zadań przez instruktorów. W ich wyniku stwierdzono usterki techniczne w pojazdach, jak również przypadki nienależytego wykonywania czynności instruktorskich.

- *W latach 1994-1995 w województwie szczecińskim skontrolowano 407 pojazdów należących do 65 ośrodków. W związku z niewłaściwym stanem technicznym tych pojazdów zatrzymano ogółem 87 dowodów rejestracyjnych i nałożono 92 mandaty karne. Do najistotniejszych usterek w pojazdach należały:*
 - *nadmierne zużycie ogumienia,*
 - *brak dodatkowego obowiązkowego wyposażenia, głównie lusterek dla instruktora,*
 - *nieaktualne badania techniczne,*
 - *niesprawne dodatkowe układy hamulcowe,*
 - *niesprawna instalacja elektryczna (brak świateł stop, drogowych, mijania, kierunkowskazów),*
 - *nadmierne luzy w układzie kierowniczym.**W 1995 r. zatrzymano 3 instruktorów nadzorujących jazdy szkoleniowe po spożyciu alkoholu.*
- *W województwie sieradzkim w latach 1994-1995 podczas kontroli pojazdów używanych do nauki jazdy, zatrzymano 12 niesprawnych technicznie pojazdów oraz nietrzeźwego instruktora nauki jazdy. Najczęściej powtarzającymi się usterekami technicznymi były: zużyte bieżniki opon, niesprawna instalacja elektryczna, brak świateł mijania, oświetlenia tablicy z literą "L" oraz świateł przeciwmgielnych.*

Ten wysoce niekorzystny stan potwierdziły wyniki czynności przeprowadzonych przez funkcjonariuszy Policji współdziałających z NIK w toku niniejszej kontroli.

W lipcu 1996 r. na terenie województwa nowosądeckiego, a w październiku 1996 r. na terenie województwa jeleniogórskiego skontrolowano 128 pojazdów „nauki jazdy”. W 29 pojazdach stwierdzono braki obowiązkowego wyposażeniu tego typu pojazdów lub zły stan techniczny pojazdu (brak odpowiedniej liczby lusterek zewnętrznych i wewnętrznych, zarówno dla kursanta, jak i instruktora, niesprawne oświetlenie, luzy w układzie kierowniczym, brak apteczki pierwszej pomocy). Ponadto 2 instruktorów nie posiadało uprawnień do prowadzenia szkolenia (świadectw kwalifikacyjnych), zaś 8 instruktorów nie prowadziło podstawowych dokumentów nauki jazdy, tj. karty jazdy kursanta.

W drugiej połowie grudnia 1996 r. funkcjonariusze Policji ruchu drogowego skontrolowali na terenie całego kraju 3 474 pojazdy używane na drogach do zajęć praktycznej nauki jazdy. Nieprawidłowości stwierdzono w 1 542 przypadkach (44,4%). Szczególnie niepokojącym zjawiskiem było ujawnienie 360 pojazdów o niewłaściwym stanie technicznym (10,4%). Wielokrotnie stwierdzano, że pojazdy służące do nauki jazdy były znacznie wyeksploatowane (m.in. w woj. opolskim 20% stanowiły pojazdy wyprodukowane w latach 80-tych). W szeregu skontrolowanych województw nieprawidłowości w stanie technicznym pojazdów były tak znaczne, że zatrzymywano dowody rejestracyjne (np. w woj. szczecińskim zatrzymano w ciągu 1996 r. 85 takich dokumentów). Niepokojące były również braki odpowiedniego wyposażenia dodatkowego w 620 pojazdach (18% skontrolowanych). Brakowało przede wszystkim:

- dodatkowego lusterka bocznego	315 pojazdów
- apteczki pierwszej pomocy	201 pojazdów
- dodatkowego pedału hamulca roboczego dla instruktora	16 pojazdów

Nieprawidłowości w funkcjonowaniu ośrodków szkolenia kandydatów ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami samochodowymi, spowodowały niedostateczne przygotowanie nowych kierowców do bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym. Jak wynika bowiem z danych Zintegrowanego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce w 1994 r. GAMBIT¹⁶ najczęstszymi sprawcami wypadków są młodzi stażem kierowcy, w wieku do 24 lat. Każdego roku są oni sprawcami około 25 % wszystkich wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami. W 1994 r. kierowcy ci byli sprawcami ponad 9800 wypadków (25 % ogółu). Natomiast w 1995 r. kierowcy o krótkim stażu spowodowali ponad 12 000 wypadków (tj. 28 %), w których zginęło ponad 1200 osób, a rannych zostało 14 000.

¹⁶ Program zamówiony przez Ministra TiGM, finansowany przez Komitet Badań Naukowych, realizowany w latach 1994-1996 przez Połączone Zespoły Autorskie (generalny wykonawca Politechnika Gdańska).

**Kwalifikacje
wykładowców
i instruktorów**

2.2.2. Na niską jakość kursów nauki jazdy wpływało zatrudnianie na stanowiskach wykładowców i instruktorów osób nie posiadających odpowiednich kwalifikacji, tj. nie spełniających wymogów określonych w art. 82 ustawy - Prawo o ruchu

drogowym.

- *W Ośrodku Szkolenia Kierowców Zespołu Szkół Zawodowych nr 1 w Tczewie w charakterze wykładowcy zatrudniony był pracownik, który nie posiadał stosownych uprawnień, ponieważ nie ukończył kursu kwalifikacyjnego. W 1994 r. pracownik ten prowadził 38% ogółu zajęć z przedmiotów teoretycznych, a w latach 1995-1996 odpowiednio 59% i 100%. W okresie objętym kontrolą w ośrodku tym przeszkolono ogółem 199 słuchaczy. W wyniku kontroli odwołano z zajmowanego stanowiska kierownika ośrodka.*
- *W Ośrodku Szkolenia Kierowców Zespołu Szkół Rolniczych w Suwałkach zatrudniono 4 nauczycieli, spośród których 2 (wykładowcy przedmiotów teoretycznych) nie ukończyło kursu kwalifikacyjnego. W badanym okresie przeszkolono 137 osób.*
- *W Ośrodku Szkolenia Kierowców Polskiego Związku Motorowego w Zielonej Górze zatrudniono 2 instruktorów, którzy nie udokumentowali swych kwalifikacji, mimo to zostali wpisani do ewidencji wykładowców - instruktorów prowadzonej przez Wydział Infrastruktury i Komunikacji Urzędu Wojewódzkiego w Zielonej Górze. W wyniku kontroli 1 z tych osób udokumentowała swoje kwalifikacje.*

Potwierdzeniem niedostatecznych kwalifikacji instruktorów były wyniki kontroli przeprowadzonej przez Policję w grudniu 1996 r. Ujawniono wówczas 104 instruktorów (3% skontrolowanych) zatrudnionych przez prywatne firmy, którzy nie mieli żadnych uprawnień do prowadzenia kursów. W 203 przypadkach (tj. 6% skontrolowanych) instruktorzy nie prowadzili kart jazdy kursanta.

W skrajnych przypadkach ujawniono nietrzeźwych instruktorów. Przykładowo - w woj. szczecińskim zatrzymano 3 pijanych instruktorów podczas nauki jazdy. Zatrzymano też jeden samochód prowadzony przez pijanego kursanta pod nadzorem trzeźwego instruktora.

Instruktorzy i kursanci popełniali także wykroczenia drogowe - w województwie siedleckim ukarano mandatami karnymi instruktorów nauki jazdy za nieustąpienie pierwszeństwa pieszym na przejściu oraz przekroczenie dopuszczalnej prędkości na obszarze zabudowanym.

Ujawnione nieprawidłowości były niepokojące również z tego powodu, że nie wyrabiały u kandydatów na kierowców nawyków wpływających na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Funkcjonowanie ośrodków egzaminowania

2.2.3. Do nieprawidłowości w funkcjonowaniu ośrodków egzaminacyjnych, mających bezpośredni wpływ na prawidłowość przeprowadzania egzaminów, należało nieprzygotowanie do tych czynności zarówno placów manewrowych, jak i pojazdów egzaminacyjnych.

Place manewrowe były bowiem niedostatecznie zabezpieczone przed wjazdem innych pojazdów (3 ośrodki), nie miały wymaganej szerokości pasa ruchu toru egzaminacyjnego (2 ośrodki) oraz nie miały wymaganego oznakowania. Ponadto nie zapewniały właściwych pomieszczeń dla osób oczekujących na przeprowadzenie egzaminów (2 ośrodki).

- *Wyniki oględzin placów manewrowych Wojewódzkiego Centrum Egzaminowania Kierowców w Bydgoszczy wykazały, że place w Bydgoszczy, Mogilnie i Żninie nie były odgródzone od pozostałych części obiektów znajdujących się na terenach tych ośrodków. W rezultacie wjazd i wyjazd pojazdów egzaminacyjnych na te place odbywał się jednocześnie z pojazdami dojeżdżającymi do garaży, stacji diagnostycznej i warsztatów. Plac manewrowy w Mogilnie wyłożony był nierówno poukładanymi płytami betonowymi z otworami, przez które przerastała trawa. Powodowało to, że oznakowanie poziome na tych płytach było nieczytelne. Nieprawidłowe było również oznakowanie poziome na placach. I tak:*
 - *brakowało linii zatrzymania na torach jazdy kategorii B,C,D, T i E w Bydgoszczy i toru jazdy kategorii T w Mogilnie i Żurawicy,*
 - *szerokość łuku na torach jazdy w Bydgoszczy wynosiła 3 m zamiast 3,5 m,*
 - *promień skrętu na torze jazdy kategorii T, na placu w Chojnicach był o 7 m za mały stosunku do wyznacznika. Również szerokość tego toru była nieodpowiednia, gdyż wynosiła 5,1 m zamiast 6 m,*
 - *szerokość "wjazdu do garażu" kategorii T na placu w Chojnicach wynosiła 4 m zamiast 3,5 m.*
- *Wyniki oględzin placów manewrowych Wojewódzkiego Ośrodka Egzaminowania Kierowców w Radomiu wykazały, że za pomieszczenie dla osób oczekujących na egzamin na placu manewrowym, oddalonym od ośrodka o 1 km, służył autokar bez oświetlenia. W myśl przepisów w przypadku zlokalizowania placu manewrowego w odległości większej niż 100 m od budynku ośrodka egzaminowania, należy zapewnić dodatkowe, ogrzewane i oświetlone pomieszczenie dla osób oczekujących na egzamin. Oględziny wykazały ponadto, iż szerokość linii wyznaczających tor egzaminacyjny była mniejsza od wymaganej przepisami. Zbyt wąskie - o 0,5 m - były również pasy ruchu toru egzaminacyjnego na łuku - dla egzaminów na prawo jazdy kategorii B oraz kategorii T i E.*

Do najczęściej występujących nieprawidłowości w przygotowaniu pojazdów do jazd egzaminacyjnych należały braki obowiązkowego wyposażenia w apteczki i gaśnice (5 ośrodków). Nie obciążano również co najmniej do połowy ładowności ciężarowych samochodów egzaminacyjnych (3 ośrodki). W pojedynczych przypadkach odnotowano

nieoznakowanie pojazdów egzaminacyjnych, niewłaściwy ich stan techniczny oraz nieważne badanie techniczne i nieubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

- *W Ośrodku Egzaminowania Kierowców "Centrum" w Zielonej Górze spośród sześciu samochodów używanych do wykonywania jazd egzaminacyjnych, jeden przez ponad 4 miesiące (od 15.02.96 do 21.06.1996 r.) nie miał ważnego badania technicznego, dopuszczającego go do ruchu drogowego, zaś inny pojazd nie był ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej i następstw nieszczęśliwych wypadków.*
- *Wyniki kontroli stanu technicznego 19 pojazdów egzaminacyjnych Wojewódzkiego Centrum Egzaminowania Kierowców w Bydgoszczy wykazały, że 13 z nich było niesprawnych, w tym w 9 stwierdzono usterki zagrażające bezpieczeństwu jazdy. W 3 pojazdach niesprawny był układ hamulcowy, zaś 1 miał nadmiernie zużyte opony. Pozostałe pojazdy miały usterki silników, objawiające się wyciekami olejów, brak świateł „stopu” i kierunkowskazów oraz skorodowane elementy nadwozia (np. autobus Autosan, wymagał natychmiastowego kapitalnego remontu).*

Do innych uchybień w ośrodkach egzaminacyjnych należały nieprawidłowości w organizowaniu czynności związanych z egzaminowaniem. Przejawiały się one w niezabezpieczeniu przed zniszczeniem lub podrobieniem protokołów egzaminacyjnych (w 18% skontrolowanych ośrodków), niewpisywaniu dat przekazywania wojewodom planów egzaminacyjnych, (w 22% ośrodków), nieodsyłaniu właściwemu kierownikowi urzędu rejonowego po upływie 1 roku dokumentów osób, które nie przystąpiły do egzaminu, (w 11% ośrodków), niezachowaniu 30-dniowego terminu wyznaczenia daty egzaminu (w 11% ośrodków). Nierzetelnie prowadzono także ewidencję osób zakwalifikowanych na egzamin (w 11% ośrodków), co przejawiało się w kwalifikowaniu na egzamin osób, które nie miały ukończonego kursu programowego oraz w przyjmowaniu na egzaminy osób, które nie ukończyły 17 lat lub odbyły kursy w ośrodkach nie znajdujących się w ewidencji wojewody.

- *W Wojewódzkim Centrum Egzaminowania Kierowców Przedsiębiorstwa Handlu Wewnętrznego w Szczecinie plany egzaminacyjne nie były podpisywane i nie posiadały dat ich sporządzenia. Tym samym nie istniała możliwość ustalenia, czy dokumenty te przekazywane były wojewodzie na 3 dni przed wyznaczeniem egzaminu. Również nieprawidłowo prowadzona była ewidencja osób zakwalifikowanych do egzaminu. Nie wpisywano bowiem daty przyjęcia dokumentów, rodzaju egzaminu, numeru protokołu egzaminacyjnego, daty przekazania dokumentów właściwemu organowi administracji.*
- *W Wojewódzkim Ośrodku Egzaminowania w Sosnowcu książki zawierające zbiory protokołów egzaminacyjnych nie posiadały adnotacji o liczbie stron i protokołów w nich zawartych. W Ośrodku tym stwierdzono również przypadki wyznaczania terminów egzaminów w okresie dłuższym niż 30 dni od daty wpływu dokumentów. Od października 1995 r. do marca 1996 r. stwierdzono 26 tego typu przypadków.*

**Nadzór nad
ośrodkami szkolenia
i egzaminowania**

2.2.4. Powszechnym zjawiskiem był brak właściwego nadzoru wojewodów nad szkołami nauki jazdy oraz - aczkolwiek w mniejszym stopniu - nad ośrodkami egzaminowania. Przejawiało się to głównie w niewykonywaniu bezpośrednich kontroli w

tych jednostkach. Stwierdzono, że na 29 skontrolowanych urzędów wojewódzkich 9 z nich nie przeprowadziło żadnej kontroli w ośrodkach szkolenia, zaś w 11 urzędach kontrolą objęto zaledwie niewielką część ośrodków szkolących kandydatów na kierowców. Z 26 ośrodków egzaminowania objętych niniejszą kontrolą, w 5 wojewodowie nie przeprowadzili żadnych kontroli.

Czynnikiem ograniczającym skuteczność nadzoru nad szkołami nauki jazdy, jest nieokreślenie w przepisach prawnych ścisłych uprawnień nadzorczych wojewodów. W rezultacie wojewodowie nie mają możliwości wyegzekwowania zaleceń pokontrolnych, nawet w razie poważnych naruszeń prawa przez ośrodki nauki jazdy. Również przypadki kierowania spraw do organów ścigania kończyły się z reguły umorzeniem postępowania.

- *Urząd Wojewódzki w Lesznie, w latach 1994 - 1996, w toku kontroli prywatnego ośrodka nauki jazdy w Lesznie stwierdził poświadczenie nieprawdy poprzez wystawienie zaświadczeń o ukończeniu kursu osobom, które w ogóle nie uczestniczyły w szkoleniu. Prokuratura Rejonowa w Lesznie umorzyła postępowanie wobec właściciela ośrodka z uwagi na mały stopień szkodliwości społecznej czynu. Stwierdzono również, że instruktor Ośrodka Ligi Obrony Kraju w Gostyniu dokonywał naboru uczestników szkolenia spośród osób nie spełniających wymogów zawartych w ustawie Prawo o ruchu drogowym oraz fałszował zapisy odnośnie ich dat urodzenia. W wydanych decyzjach wojewoda odmówił wydania praw jazdy tym osobom. Jednocześnie Naczelny Sąd Administracyjny Oddział Zamiejscowy w Poznaniu uznał za zasadne skargi na wspomniane decyzje.*

Za niewłaściwe - w świetle ustaleń kontroli - należy uznać powierzanie przez wojewodów nadzoru nad ośrodkami egzaminowania i nad pracą egzaminatorów, pracownikom urzędów wojewódzkich, którzy w tych ośrodkach zatrudnieni byli odpłatnie w charakterze egzaminatorów. Nie można bowiem uznać odpłatnego wykonania zajęć w ośrodkach szkolenia i egzaminowania za czynności sprawowane w ramach nadzoru wojewody. Sytuacje takie wystąpiły w 8 spośród 29 skontrolowanych urzędów. W tychże województwach stwierdzono najwięcej nieprawidłowości w zakresie szkolenia i egzaminowania kierowców.

- *W Urzędzie Wojewódzkim w Bydgoszczy na 30 zatrudnionych na umowę-zlecenie egzaminatorów 5 było pracownikami Wydziału Gospodarki Przestrzennej, Komunikacji i Geodezji, odpowiedzialnego za szkolenie i egzaminowanie kierowców. W latach 1994-1995 zastępca dyrektora Wydziału (jednocześnie pracujący jako egzaminator) był bezpośrednio odpowiedzialny za nadzór nad omawianymi zagadnieniami. W okresie tym nie przeprowadzona została żadna kontrola, jak również nie dokonano oceny pracy egzaminatorów.*

- W Urzędzie Wojewódzkim w Toruniu za nadzór nad ośrodkami egzaminowania, prowadzenie rozliczeń finansowych związanych z egzaminowaniem, prowadzenie ewidencji egzaminatorów oraz przygotowanie materiałów dotyczących okresowych ocen egzaminatorów, odpowiedzialny był pracownik, który jednocześnie zatrudniony był jako egzaminator. W 1994 r. przeprowadził on 1186 egzaminów, w 1995 r. - 1527, zaś w I półroczu 1996 - 783, uzyskując jedno z najwyższych wynagrodzeń spośród wszystkich egzaminatorów.*

W kontrolowanym okresie nie przeprowadzono ani jednej kontroli ośrodka egzaminowania oraz nie dokonano indywidualnych ocen egzaminatorów. Nie dopełniono również obowiązku corocznego przeszkolenia 27 egzaminatorów z 47 znajdujących się na liście egzaminatorów. Stwierdzono ponadto, że w Urzędzie nierzetelnie sprawdzano dokumenty będące podstawą ustalania wynagrodzeń egzaminatorów. Na 21 egzaminatorów objętych badaniem zawyżone lub zaniżone wynagrodzenia stwierdzono w kwietniu 1994 - u 13, w maju 1994r. - u 9, w kwietniu 1995r. - u 8, w kwietniu, maju 1996r. odpowiednio u 10 i 6 egzaminatorów.
- Pracownicy Wydziału Infrastruktury Technicznej Urzędu Wojewódzkiego w Sieradzu, nadzorujący szkolenie i egzaminowanie kierowców i kandydatów na kierowców, sami pełnili funkcje egzaminatorów. W 1995 r. trzech pracowników tego Wydziału w zakresie przygotowania teoretycznego przeegzaminowali 3 386 osób i z przygotowania praktycznego do kierowania pojazdami silnikowymi 1 855 osób. W I półroczu 1996 r. liczby te wynosiły odpowiednio: 799 i 599 osób.*

O niedostatecznym nadzorze wojewodów nad systemem egzaminowania kandydatów na kierowców świadczy również niedokonywanie ocen pracy egzaminatorów oraz braki w aktach egzaminatorów wymaganych dokumentów. Stwierdzono bowiem, że w 5 spośród 29 skontrolowanych urzędach wojewódzkich nie przeprowadzono oceny pracy egzaminatorów. Było to sprzeczne z § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra TiGM z dnia 10 marca 1992 r. Natomiast w 4 urzędach wojewódzkich stwierdzono, że akta osobowe nie zawierały zaświadczeń o niekaralności egzaminatorów, a w 1 urzędzie brakowało potwierdzenia uczestnictwa egzaminatorów w charakterze obserwatora, tj. potwierdzenia spełnienia przez organizatorów warunków ustalonych w art. 83 ustawy Prawo o ruchu drogowym.

W 2 województwach stwierdzono przypadki niewyegzekwowania zwrotu imiennych pieczętek od egzaminatorów, z którymi nie przedłużono umowy o przeprowadzanie egzaminów. W Urzędzie Wojewódzkim w Siedlcach 13 egzaminatorów nie zwróciło pieczętek, które otrzymali w latach 1984 - 1991, zaś w Urzędzie Wojewódzkim w Toruniu odnotowano 1 taki przypadek.

Do bezpośrednich skutków wynikających z nieprawidłowego funkcjonowania ośrodków szkolenia, zaliczyć należy niedostateczne przygotowanie kursantów do egzaminów. Świadczą o tym dane dotyczące „zdawalności egzaminów”. W ośrodkach, które najgorzej przygotowywały do egzaminu, odsetek osób które zdały egzamin nie przekraczał 10%.

- *W województwie szczecińskim „wskaźnik zdawalności” ogółem kształtował się w okresie objętym kontrolą odpowiednio na poziomie: 1994 r. - 47,8%, 1995 r. 46%, 8 miesięcy 1996 r. - 31,8%. Był on znacznie zróżnicowany w poszczególnych ośrodkach szkolenia. I tak - w 1995 r. w ośrodkach o najlepszych wynikach w przygotowaniu kandydatów na kierowców, wskaźnik ten kształtował się od 62% do 92,2%, gdy w najgorszych ośrodkach od 13,3% do 28,6%.*
- *W województwie toruńskim wskaźnik zdawalności ogółem wynosił w latach 1994 - 1996 r. odpowiednio: 55%, 51,4% i 51,4%. Ponadto, tak jak w pozostałych województwach, wykazywał on znaczne zróżnicowanie w poszczególnych ośrodkach szkolenia i wahał się od 61,5% do 6,1%.*

2.3. Wydawanie praw jazdy i dowodów rejestracyjnych przez organy administracji publicznej

Ochrona urzędów przed włamaniami

2.3.1. Do poważnych nieprawidłowości związanych z wydawaniem praw jazdy i dowodów rejestracyjnych należało nienależyte zabezpieczenie pomieszczeń urzędów przed kradzieżą druków, dokumentów i pieczętek. Nieprawidłowe było również gromadzenie nadmiernych zapasów druków - zarówno dowodów rejestracyjnych, jak i praw jazdy oraz tablic rejestracyjnych. Nieprawidłowości w tym względzie stwierdzono w 44,7% skontrolowanych jednostek.

- *Wejście do pomieszczenia Urzędu Rejonowego w Ciechanowie, w którym przechowywane były blankiety praw jazdy, dowodów rejestracyjnych, pieczętki i tablice rejestracyjne nie posiadało żadnego zabezpieczenia. Pomieszczenie to zlokalizowane było na parterze, w sąsiedztwie sali obsługi interesantów, w której okna nie posiadały żadnego zabezpieczenia. Kierowane przez Urząd do administratora budynku, tj. do Zakładu Administracyjno-Gospodarczego Urzędu Wojewódzkiego w Ciechanowie wystąpienia o wykonanie zabezpieczeń były bezskuteczne.*
- *Wyniki oględzin w Wydziale Komunikacji Urzędu Miasta i Gminy w Staszowie wykazały, że okna i wejście do pomieszczeń, w których przechowywane były akta kierowców, rejestry, blankiety praw jazdy, dowodów rejestracyjnych nie były zabezpieczone przed włamaniami. Sytuację taką stwierdzono już w czerwcu 1994 r. w toku kontroli dokonanej przez Urząd Rejonowy w Staszowie. Pomimo skierowania do Urzędu Miasta i Gminy zaleceń pokontrolnych mających na celu prawidłowe zabezpieczenie pomieszczeń Wydziału Komunikacji, dopiero w wyniku kontroli NIK podjęte zostały odpowiednie działania.*
- *Pomieszczenia Urzędu Miejskiego w Tczewie, w których składano tablice rejestracyjne, nie posiadały zabezpieczeń przed włamaniami. Pomieszczenia te były również wykorzystywane przez innych pracowników urzędu i panował w nich bałagan. W jednym z pomieszczeń tablice rejestracyjne były pomieszane z*

makulaturą, złomem, tomami dokumentów i przedmiotami użytkowymi, co uniemożliwiało ustalenie faktycznej liczby składowanych tablic, w tym przeznaczonych do kasacji. Tablice rejestracyjne przekazywano do złomowania Zakładowi Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Tczewie bez pokwitowania i nie dokonywano kontroli ich faktycznego zniszczenia. Wymienione nieprawidłowości zostały usunięte w czasie trwania kontroli.

- *Urząd Gminy Gostyń zgromadził nadmierne zapasy blankietów praw jazdy oraz tablic rejestracyjnych. Uwzględniając średnie roczne zużycie tych dokumentów, zgromadzony zapas wystarczyłby na:*
 - a) wydawanie praw jazdy przez 70 lat,*
 - b) wydawanie samochodowych tablic rejestracyjnych przez 45 lat,*
 - c) wydawanie tablic rejestracyjnych dla motorowerów przez 210 lat.*

Do bezpośrednich skutków stwierdzonych nieprawidłowości zaliczyć należy dużą skalę kradzieży tych dokumentów. Według danych Komendy Głównej Policji w latach 1988-1992 z urzędów skradziono 42 069 blankietów dowodów rejestracyjnych i 50 206 prawa jazdy. W 1995 r. z urzędów skradziono już 45 906 dowodów rejestracyjnych i 4 543 praw jazdy.

W I połowie 1996 r. zanotowano kradzież 2 441 blankietów dowodów rejestracyjnych i 10 969 praw jazdy. Przedmiotem kradzieży były również komplety pieczętek niezbędnych do „legalizacji” skradzionych dokumentów.

Wydawanie decyzji przez organy administracji publicznej

2.3.2. Uchybienia w decyzjach o wydawaniu praw jazdy i dowodów rejestracyjnych, wycofaniu pojazdów z ruchu, zatrzymaniu uprawnień do kierowania pojazdami oraz w decyzjach o sprawdzenie kwalifikacji kierowców, polegały na:

- ◆ wydawaniu decyzji o zarejestrowaniu pojazdu oraz wydaniu prawa jazdy, mimo nieuzupełnienia wniosków o tak istotne informacje, jak: numer silnika bądź podwozia pojazdu, aktualne świadectwo badania technicznego pojazdu lub świadectwo homologacji oraz numer PESEL lub REGON wnioskodawców,
- ◆ niewydawaniu decyzji o zatrzymaniu prawa jazdy kierowcom ukaranym zakazem prowadzenia pojazdów na czas dłuższy niż 12 miesięcy,
- ◆ niewydawaniu decyzji o skierowanie osób prowadzących pojazdy na sprawdzenie kwalifikacji, w przypadku wniosków złożonych do urzędu rejonowego przez Policję,
- ◆ zatrzymywaniu dowodu rejestracyjnego w urzędach w razie wycofania pojazdu z ruchu na stałe,
- ◆ nieuchylaniu decyzji o rejestracji pojazdu w przypadku wycofania go z ruchu.

Nieprawidłowości w tym zakresie stwierdzono w co trzecim ze skontrolowanych urzędów.

- *Spośród 174 wniosków o zarejestrowanie pojazdu złożonych od 15 do 30 kwietnia 1996r. w Urzędzie Rejonowym w Ostrowi Mazowieckiej 74 zostało pozytywnie rozpatrzonych (dokonano rejestracji pojazdów), mimo że nie spełniały one*

wymagań określonych w § 3 rozporządzenia Ministra TiGM z dnia 14 kwietnia 1993 r. Między innymi:

- 13 wniosków nie zawierało danych o dacie pierwszej rejestracji, bądź dotychczasowym numerze rejestracyjnym pojazdu,
- 6 zawierało niepełne dane o numerach silnika bądź nadwozia pojazdu,
- 30 nie zawierało numeru PESEL lub REGON wnioskodawcy,
- 15 wniosków zawierało niepełne dane dotyczące m.in. sposobu nabycia pojazdu, uiszczenia opłat skarbowych, posiadania aktualnego świadectwa badania technicznego pojazdu bądź świadectwa homologacyjnego.

- *Urząd Miasta Inowrocław podejmował decyzje o wydaniu prawa jazdy na podstawie wniosków, które nie spełniały wymogów zawartych w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra TiGM z 10 marca 1992r. w sprawie uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami i uprawnień instruktorów, wykładowców, egzaminatorów oraz w sprawie szkolenia i egzaminowania. W 1994 r. spośród 50 wniosków 23 z nich nie zawierały określenia, czy składający posiadał dotychczas prawo jazdy innej kategorii, w 3 podaniach nie określono, o jaką kategorię prawa jazdy się ubiega, w 10 przypadkach nie było danych dotyczących daty urodzenia i miejsca zamieszkania osoby ubiegającej się o prawo jazdy. W 1995 r. na analizowanych 41 podań w 15 przypadkach brakowało daty, w 18 przypadkach określenia, czy składający posiada (i jakie) prawo jazdy, w 4 przypadkach nie określono do kogo wniosek był kierowany, a w 3 przypadkach brakowało adresu wnioskodawcy. W I półroczu 1996 r. na analizowanych 50 podań w 3 przypadkach nie określono, czy wnioskodawca posiadał dotychczas prawo jazdy innej kategorii, w 9 przypadkach brakowało oświadczenia czy uprawnienia nie zostały cofnięte, w 2 przypadkach nie naniesiono daty złożenia wniosku.*
- *W Urzędzie Rejonowym w Wyszku spośród 22 ukaranych cofnięciem uprawnień do kierowania pojazdami na czas dłuższy niż 12 miesięcy, w 14 przypadkach nie zostały wydane decyzje o zatrzymaniu prawa jazdy do czasu wykazania się przez kierowcę stosownymi kwalifikacjami. Stanowiło to naruszenie art. 90 ust.6 ustawy Prawo o ruchu drogowym. W latach 1995 - I półrocze 1996 r. Urząd otrzymał od Komendanta Wojewódzkiego Policji w Ostrołęce 5 wniosków o sprawdzenie kwalifikacji kierowców. W 4 przypadkach Kierownik Urzędu nie wydał decyzji o skierowaniu tych osób na sprawdzenie kwalifikacji, z tego w 1 przypadku Kierownik Urzędu powiadomił Policję o sprawdzeniu kwalifikacji kierującego pojazdem, pomimo braku dokumentu potwierdzającego zdanie egzaminu.*
- *Urząd Rejonowy w Ciechanowie w okresie 1994-1995 otrzymał 3 wnioski od Policji o sprawdzenie kwalifikacji kierowców wielokrotnie naruszających przepisy, za co otrzymali 21 punktów karnych. W 2 przypadkach nie wyegzekwowano zwrotu praw jazdy i przystąpienia do egzaminu sprawdzającego kwalifikacje. Urząd Rejonowy po wydaniu decyzji o zatrzymaniu prawa jazdy, trzykrotnie wzywał kierowców do zwrotu praw jazdy i odbiór skierowania na egzamin sprawdzający. Po przesłaniu ostatniego upomnienia w dn. 11.12.1995 r. Urząd zaniechał dalszych czynności administracyjnych.*

- *W Urzędzie Gminy i Miasta w Staszowie decyzje o wycofywaniu pojazdów z ruchu na stałe wydano z naruszeniem prawa. W 80 decyzjach wydanych w 1994 r., 215 w 1995 r. i 74 w I półroczu 1996 r. nie wskazywano, komu zostały one wydane, jak również brakowało zapisów stwierdzających uchylenie uprzednio wydanych decyzji o rejestracji pojazdu. Właścicielom wyrejestrowywanych pojazdów nie zwracano dowodów rejestracyjnych, a pozostawiano je w urzędzie. Działania te były sprzeczne z §9 rozporządzenia Ministra TiGM z dn. 14 kwietnia 1993 r. w sprawie rejestracji, ewidencji i oznaczania pojazdów. Urząd nie prowadził również rejestru wydawanych decyzji.*

**Nadzór urzędów
rejonowych nad
urzędami gminnymi**

2.3.3. Na podstawie przepisów art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 22 marca 1990 r. o terenowych organach rządowej administracji ogólnej ¹⁷, większość kierowników urzędów rejonowych przekazało gminom uprawnienia w zakresie realizacji zadań

określonych w ustawie Prawo o ruchu drogowym. Dotyczyło to w szczególności dokonywania rejestracji i wycofywania z ruchu pojazdów, wpisywania do dowodów rejestracyjnych pojazdów rejestrowanych po raz pierwszy, terminu badania technicznego oraz wydawania uprawnień do kierowania pojazdami.

W rezultacie nastąpiło duże rozproszenie podmiotów wykonujących wyżej wymienione zadania. W 1996 r. - sprawami związanymi z rejestracją pojazdów zajmowało się ponad 2,9 tys. jednostek administracji rządowej i samorządowej, z tego 2 tys. samorządowych. Z kolei wydawaniem praw jazdy zajmowało się ok. 1,7 tys. jednostek, z tego 1,5 tys. stanowiły gminy. Jednostki samorządowe wydały ogółem około 70% dowodów rejestracyjnych i praw jazdy. W powyższym zakresie występowało duże zróżnicowanie pomiędzy poszczególnymi województwami. Przykładowo w województwie chełmskim 90% praw jazdy i 95% dowodów rejestracyjnych wydały urzędy rejonowe, zaś w województwie gdańskim 100% tych dowodów wydały jednostki samorządowe.

Wyniki kontroli wykazały, że kierownicy urzędów rejonowych nie sprawdzali wywiązywania się gmin z przyjętych obowiązków i nie podejmowali w razie konieczności działań usprawniających. Nieprawidłowości w tym zakresie stwierdzono w co czwartym ze skontrolowanych urzędów rejonowych.

- *Kierownik Urzędu Rejonowego w Ciechanowie zawarł umowy o realizacji zadań z zakresu ustawy Prawo o ruchu drogowym z siedmioma gminami. Pomimo planowania corocznie dwóch kontroli w każdym z urzędów gminy, w 1994 i I półroczu 1996 r. Urząd nie przeprowadził żadnej kontroli. W 1995 r. na planowane 14 kontroli zrealizował 5.*
- *Kierownik Urzędu Rejonowego w Suwałkach zawarł z 8 gminami umowy na realizację zadań w sprawach dotyczących ewidencji i rejestracji pojazdów,*

¹⁷ Dz.U. Nr 11, poz. 123, z 1991 r. Nr 75, poz. 328, z 1995 r. Nr 74, poz. 368 i z 1996 r. Nr 106, poz. 498.

ewidencji i wydawania uprawnień do kierowania pojazdami, cofania i przywracania cofniętych uprawnień do kierowania pojazdami. W okresie objętym kontrolą Urząd Rejonowy przeprowadził 5 kontroli urzędów gmin w tym 2 w 1994 r. i 3 w 1995 r. W latach 1994 - I półrocze 1996 r. trzech gmin nie objęto żadną kontrolą z zakresu wywiązywania się z warunków umów.

Niewykonywanie kontroli - w ramach uprawnień - wynikało z braku odpowiednio wykształconych kadr w urzędach rejonowych. Urzędy nie były w stanie skontrolować zbyt dużej liczby jednostek uprawnionych do wydawania praw jazdy i dowodów rejestracyjnych.

Nienależyty nadzór urzędów rejonowych nad urzędami gmin miał zasadniczy wpływ na stwierdzone w toku kontroli nieprawidłowości w działalności jednostek samorządowych. Odnosiło się to do niewłaściwego zabezpieczenia urzędów przed włamaniami, jak również do wydawania decyzji związanych z kontrolowanym zakresem działalności, niezgodnie z obowiązującymi przepisami. Nieprawidłowości te opisano w punktach 2.3.1 i 2.3.2 niniejszej informacji.

**Dopuszczanie
do ruchu
pojazdów
uprzywilejowanych**

2.3.4. Wyniki kontroli wskazują na poważne nieprawidłowości w dopuszczaniu do ruchu pojazdów uprzywilejowanych, używanych na podstawie zezwolenia wydanego przez wojewodę w trybie § 23 pkt. 8 rozporządzenia Ministra TiGM z dnia 1 lutego 1991 r. w sprawie warunków technicznych i badań pojazdów. Stwierdzono, że w latach 1995 - 1996 wojewodowie wydali 1 056 zezwoleń na używanie pojazdów, jako uprzywilejowane. W 273 przypadkach odmówiono wydania zezwolenia, z uwagi na negatywną opinię komendanta wojewódzkiego Policji. W 5 przypadkach zezwolenia zostały wydane (4 w województwie katowickim i 1 w województwie chełmskim) pomimo negatywnej opinii.

W analizowanym okresie zezwolenia na uprzywilejowanie pojazdów w ruchu drogowym otrzymały pogotowia gazowe, energetyczne, wodociągowo-kanalizacyjne, górnicze, techniczne, drogowe, wodne, a także banki, straże miejskie, urzędy celne, służba ochrony kolei, agencje ochrony osób i mienia, nadleśnictwa, zakłady komunikacyjne, urzędy wojewódzkie, prezydenci miast, centralne urzędy administracji państwowej, służba zdrowia oraz Urząd Ochrony Państwa. W indywidualnych przypadkach udzielono również zezwoleń dla pojazdów będących w dyspozycji związków zawodowych, posłów, oraz Kurii Diecezjalnej i urzędów pocztowych.

Zdaniem NIK, nie mogą być uznane za uprzywilejowane pojazdy agencji ochrony osób i mienia, banków, straży miejskich oraz przedsiębiorstw komunikacyjnych (MZK, MZA), wykorzystywanych do likwidacji skutków kolizji i wypadków drogowych. Uprzywilejowanie bowiem ww. pojazdów narusza dyspozycje § 23 pkt. 8 ww. rozporządzenia. Przedmiotowe pojazdy przeznaczone do wykonywania czynności na drodze, czy też jako pojazdy pomocy drogowej mogą korzystać z uprawnień wynikających z art. 45 ustawy z dnia 1 lutego 1983 r.

Prawo o ruchu drogowym i § 37 rozporządzenia Ministra TiGM z dnia 1 lutego 1993 r. w sprawie warunków technicznych i badań pojazdów (oznakowanie w sygnał świetlny błyskowy barwy żółtej, pewne odstępstwa od stosowania się do przepisów o ruchu drogowym). Stosownie do rozporządzenia Ministra TiGM z dnia 1 lutego 1993 r. status pojazdów uprzywilejowanych nie przysługuje również pojazdom, których dysponentami są związki zawodowe, partie polityczne, posłowie, urzędy pocztowe, urzędy celne, nadleśnictwa i kurie diecezjalne.

W latach 1995-1996 funkcjonariusze Policji skontrolowali ogółem 1 628 pojazdów poruszających się po drogach w charakterze pojazdu uprzywilejowanego. Stwierdzono, iż 199 pojazdów było nieprawidłowo wyposażonych i oznakowanych, a w 119 przypadkach kierujący nie posiadali wymaganego zezwolenia ¹⁸.

Wśród skontrolowanych przez Policję instytucji i firm najwięcej pojazdów oznakowanych jako uprzywilejowane bez posiadania stosownego zezwolenia wojewody wykorzystywała straż miejska. W następnej kolejności należy wymienić oddziały PKO i Poczty Polskiej, firmy ochroniarskie, okręgowe zakłady gazownictwa oraz osoby prywatne. Nagminnym zjawiskiem było wykorzystywanie posiadanego zezwolenia wojewody do używania na zasadach uprzywilejowania w ruchu drogowym większej liczby pojazdów niż to określone było w zezwoleniu. Na uwagę zasługuje również fakt, iż w kilku przypadkach kierujący pojazdami po spożyciu alkoholu, korzystali z sygnałów uprzywilejowania, chcąc uniknąć kontroli drogowej. Były także przypadki wykorzystywania sygnałów uprzywilejowania zamontowanych na samochodach do dokonywania przestępstw kryminalnych. W stosunku do kierujących, u których stwierdzono nieprawidłowości, zastosowano następujące środki: 99 mandatów karnych, skierowano 22 wnioski do kolegium ds. wykroczeń, zatrzymano 34 dowody rejestracyjne pojazdów, 106 kierujących pouczone, z jednoczesnym poleceniem zdemontowania z samochodów oznaczeń pojazdu uprzywilejowanego.

- *W dniu 28 sierpnia 1996 r. o godzinie 0.30 w Olsztynie na ul. Warszawskiej stwierdzono naruszenie art. 44 ust. 1 pkt. 1 ustawy z dnia 1 lutego 1993 r. Prawo o ruchu drogowym, tj. używania sygnałów uprzywilejowania przez kierującego samochodem, należącym do Urzędu Wojewódzkiego w Piotrkowie Trybunalskim.*
- *W dniu 29 sierpnia 1996 r. o godz. 11.00 zatrzymano na terenie Chorzowa pojazd marki Nysa należący do PKP - Samochodownia Katowice. Kierowca pojazdu nie posiadał zezwolenia Wojewody na zamontowaną lampę ostrzegawczą koloru niebieskiego.*
- *Oddział NBP w Tarnowie posiadając zezwolenie na uprzywilejowanie samochodu marki Nysa eksploatował równolegle samochód marki Mercedes 709D wyposażony w sygnały uprzywilejowania bez zezwolenia.*

¹⁸ Dane pochodzą z pisemnych informacji uzyskanych w dniach 12 września i 8 października 1996 r. z Biura Ruchu Drogowego KGP, w trybie art. 29 ust. 2 f ustawy o NIK.

- *W dniu 29 sierpnia 1996 r. o godz. 22.55 na drodze krajowej nr 6 w Sianowie stwierdzono nadużycie sygnału uprzywilejowania, poprzez niezatrzymanie się do kontroli drogowej przez kierującego samochodem Krajowej Komisji NSZZ Solidarność w Gdańsku.*
- *W Nasielsku samochodem wyposażonym w lampę błyskową koloru niebieskiego kilku młodych mężczyzn podjechało pod strzeżony zakład i podając się za policjantów z KWP Ciechanów usiłowało dokonać kontroli. Jednakże dozorca wobec nieokazania legitymacji policyjnych powiadomił dyżurnego KP Nasielsk. Policjanci z tego komisariatu schwytali na gorącym uczynku kierowcę „uprzywilejowanego Poloneza” (studenta SGGW).*
- *W Elblągu kierujący uprzywilejowanym wozem strażackim z Elbląskich Zakładów Napraw Samochodowych w Elblągu, znajdował się w stanie po spożyciu alkoholu (0,32 promila).*
- *W dniu 24 sierpnia 1996 r. w Rzeszowie zatrzymano do kontroli samochód marki Mercedes kierowany przez żołnierza zawodowego, z włączoną lampą niebieską umieszczoną na dachu pojazdu. Kierujący znajdował się w stanie nietrzeźwym (2,18 prom.).*

W związku z coraz częstszymi przypadkami nieuzasadnionego uprzywilejowywania pojazdów w ruchu drogowym Minister TiGM zwrócił się do wszystkich wojewodów (pismo nr TD-3b-4411-7.97 z dnia 14 lutego 1997 r.) o pełne respektowanie przepisów dotyczących wydawania zezwoleń na używanie tego typu pojazdów. Zobowiązał także odpowiednie jednostki organizacyjne MTiGM do corocznego dokonywania analiz i ocen wydanych przez wojewodów przedmiotowych zezwoleń.

Zabezpieczenie blankietów praw jazdy i dowodów rejestracyjnych przed ich fałszowaniem	2.3.5. Wyniki kontroli wskazują, że podejmowane działania w celu wprowadzenia zabezpieczeń przed podrabianiem, przerabianiem praw jazdy, dowodów rejestracyjnych oraz tablic rejestracyjnych były nieskuteczne. MTiGM nie podejmowało inicjatyw zgłaszanych w tych sprawach przez inne instytucje.
--	---

- *W marcu 1992 roku Minister Przemysłu i Handlu oraz Minister Spraw Wewnętrznych wystosowali wspólne pismo do Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej, w którym zasygnalizowali potrzebę wprowadzenia dodatkowego dokumentu - książki pojazdu. Książka ta miała dokumentować najważniejsze dane dotyczące pojazdu, jego kolejnych właścicieli oraz organu dopuszczającego do ruchu. W sferze cywilnoprawnej zabezpieczałaby prawo własności poprzez wprowadzenie domniemania, że osoba wpisana w książce jest właścicielem pojazdu. Powyższa propozycja zyskała aprobatę Ministerstwa Sprawiedliwości oraz pozytywną opinię towarzystw ubezpieczeniowych. MTiGM poparło powyższą inicjatywę, lecz nie podjęło działań w celu jej realizacji.*
- W grudniu 1992 r. Komendant Główny Policji wystąpił do Przewodniczącego Sejmowej Komisji Handlu i Usług w sprawie pilnego podjęcia działań zapobiegających zjawisku kradzieży i obrotu kradzionymi pojazdami. Propozycje obejmowały między innymi wprowadzenie nowych wzorów dowodów*

rejestracyjnych, których cechy uniemożliwiałyby lub utrudniały ich sfalszowanie oraz nałożenie obowiązku posiadania dodatkowego dokumentu - książki pojazdu. Efektem tego było wystąpienie Przewodniczącego Komisji (26.02.1993 r.) do Premier Rządu RP, w którym podkreślono pilną konieczność wprowadzenia nowych wzorów dowodów rejestracyjnych oraz potrzebę wprowadzenia tzw. książki pojazdu, jako obowiązującego dokumentu. Odpowiedzią na powyższe było przekazanie Ministrowi Spraw Wewnętrznych polecenia przedstawienia do końca marca 1993 r., w porozumieniu z Ministrami: Transportu i Gospodarki Morskiej, Sprawiedliwości oraz Finansów, projektu działań zabezpieczających przed nasilającym się zjawiskiem kradzieży samochodów.

Komendant Główny Policji w marcu 1993 r. przedstawił Ministrowi Spraw Wewnętrznych dokument dot. tej sprawy. Ponadto w marcu 1993 r. Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych przekazał Ministerstwu TiGM opinię dotyczącą koncepcji systemu rejestracji i ewidencji pojazdów, w której zaproponował także podjęcie działań mających na celu ograniczenie kradzieży pojazdów. Do działań tych należało m.in. wprowadzenie nowych wzorów dokumentów oraz książki pojazdu.

Pomimo to, wprowadzone w życie rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 14 kwietnia 1993 r.¹⁹ w sprawie rejestracji, ewidencji i oznaczania pojazdów nie uwzględniło postulatów stawianych przez Policję w zakresie wprowadzenia nowego wzoru dowodu rejestracyjnego i książki pojazdu.

Od 1 maja 1993 r., decyzją Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej, wprowadzono do wzoru blankietów prawa jazdy i dowodu rejestracyjnego pojazdu zabezpieczenia chroniące przez podrobieniem, lecz według Komendy Głównej Policji nie spełniają one wymogów, jakim powinny odpowiadać zabezpieczenia dokumentów tej rangi. Nowe wzory dokumentów - zdaniem KGP - nie dają bowiem w praktyce możliwości organoleptycznego zweryfikowania ich autentyczności przez policjantów oraz osoby kupujące pojazdy używane. Zewnętrznie niewiele różnią się one od wydawanych do dnia 30 kwietnia 1993 roku (numer blankietu jest barwy czerwonej). Ich zabezpieczenia są stosunkowo łatwe do podrobienia.

Ponadto, tylko w pierwszym roku obowiązywania przepisów, tj. do 20 grudnia 1993 r., z urzędów skradziono 12.813 blankietów dowodów rejestracyjnych i 4.500 praw jazdy.

MTiGM nie wprowadziło także nowych wzorów tablic rejestracyjnych i nie podjęło w tej sprawie inicjatyw. W październiku 1992 r. KGP zaakceptowała projekt Polskiej Normy pod nazwą „Odblaskowe tablice rejestracyjne pojazdów drogowych”, opracowany w Instytucie Transportu Samochodowego (nadzorowanym przez Ministra TiGM). Zaproponowane w normie zastosowanie tzw. znaku pozytywnej identyfikacji kierunkowej, dawało prawdopodobieństwo niepodrabialności i przerabialności tablic.

W maju i czerwcu 1993 roku, w Biurze Bezpieczeństwa Narodowego, odbyły się narady, w których udział brali m.in. przedstawiciele Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Komendy Głównej Policji, na których omawiano problematykę związaną z kradzieżami, obrotem kradzionymi pojazdami i rejestracją pojazdów. W trakcie narad przedstawione zostały przez MTiGM założenia koncepcji kompleksowego systemu rejestracji pojazdów oraz wydania praw jazdy i ewidencji kierowców.

¹⁹ Dz.U. Nr 37, poz. 164, z 1995 r. Nr 68, poz. 350, Nr 122, poz. 593 i z 1996 r. Nr 104, poz. 482.

Propozycje MTiGM dotyczyły m.in.:

- ograniczenia liczby urzędów rejestrujących pojazdy i wydających prawa jazdy,
- stworzenia centralnej ewidencji pojazdów i kierowców,
- scentralizowania produkcji blankietów dowodów rejestracyjnych, praw jazdy i tablic rejestracyjnych,
- wytwarzania dokumentów bez użycia druków,
- wprowadzenia zasad rejestracji pojazdu „u źródła”, a więc u sprzedawców,
- związania tablicy rejestracyjnej z pojazdem na cały okres jego eksploatacji,
- zastosowania kodu rejestracyjnego, niezależnie od podziału administracyjnego kraju,
- wprowadzenia kandydackiego prawa jazdy na okres 2 lat,
- podwyższenia granicy wieku dla kandydatów na kierowców w kat. „B” z 17 do 18 lat i kat. „C” z 18 do 21 lat.

Od 1993 r. żadne z tych rozwiązań nie zostało wdrożone, zaś wprowadzanie obecnie częściowych rozwiązań należy uznać za nieracjonalne, wskutek finalizowania prac nad uchwaleniem nowej ustawy Prawo o ruchu drogowym.

2.4. Wykorzystanie środków finansowych pochodzących z opłat egzaminacyjnych od kandydatów na kierowców i egzaminatorów

Oplaty za egzaminowanie kierowców

2.4.1. Wyniki kontroli wskazują, iż spośród 29 urzędów wojewódzkich w 3 (Sieradz, Szczecin i Poznań) nieprawidłowo wykorzystywano środki uzyskane z opłat za przeprowadzenie egzaminu. Przeznaczano je bowiem na finansowanie zadań nie związanych z egzaminowaniem, w tym na zakupy inwestycyjne. Stan ten pozostawał w sprzeczności z przepisami rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 8 maja 1991 r. w sprawie środków specjalnych jednostek budżetowych ²⁰.

- *Urząd Wojewódzki w Poznaniu w latach 1993-1994 dokonał wydatków inwestycyjnych ze środka specjalnego, pod nazwą - finansowanie działalności związanej ze sprawdzaniem kwalifikacji osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami - w wysokości odpowiednio 190 tys. zł i 44,9 tys. zł. Środki te przeznaczone zostały na zakup sprzętu komputerowego wraz z oprogramowaniem oraz samochodu osobowego. Nieodprowadzona do budżetu nadwyżka środków obrotowych wynosiła ogółem 196 tys. zł.*
- *Urząd Wojewódzki w Szczecinie w 1994 r. ze środków uzyskanych z opłat za egzaminy kandydatów na kierowców zakupił za 101,9 tys. zł środki trwałe na wyposażenie w programy i sprzęt komputerowy wydziałów komunikacji urzędów rejonowych oraz sfinansował wyposażenie samochodu szybkich interwencji ratownictwa drogowego, będącego własnością Komendy Wojewódzkiej Policji w Szczecinie.*

²⁰ Dz.U. Nr 42, poz. 184 i z 1993 r. Nr 38, poz. 166.

Powyższe nieprawidłowości miały swe źródło w umieszczaniu w zarządzeniach wojewodów o utworzeniu środków specjalnych, przepisów umożliwiających finansowanie zakupów inwestycyjnych z tych środków. Przepisy te były jednak sprzeczne z postanowieniami rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 8 maja 1991 r. w sprawie środków specjalnych jednostek budżetowych.

Od II półrocza 1994 r., kiedy to Dyrektor Generalny Urzędu Rady Ministrów w piśmie z dnia 13 lipca 1994 r., skierowanym do wojewodów, zwrócił uwagę na nielegalność wydatków na zakupy inwestycyjne ze środków specjalnych jednostek budżetowych, nie stwierdzono nieprawidłowości w tym zakresie.

Działalność Komisji Weryfikacyjnej przy Ministrze TiGM **2.4.2.** Minister TiGM nie wydał - wymaganej prawem - decyzji o podjęciu finansowania działalności Komisji Weryfikacyjnej przy Ministrze TiGM w formie środka specjalnego²¹. Stanowiło to naruszenie postanowień § 3 ust.1 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 8 maja 1991 r. w sprawie środków specjalnych jednostek budżetowych. Stwierdzono również, że część kosztów działalności Komisji, takich jak korzystanie z pomieszczeń Ministerstwa TiGM, usług poligraficznych, telefonicznych, ponoszona była przez Ministerstwo TiGM, zamiast ze środka specjalnego.

W planie finansowym na 1995 r. zawyżono stan środków obrotowych w stosunku do obowiązującego normatywu w odniesieniu do środka specjalnego pn. „opłaty za weryfikację egzaminatorów na prawo jazdy”. Rozliczenie za rok 1995 nie przewidywało należnej budżetowi wpłaty w kwocie 2,1 tys. zł. Kwotę tę MTiGM odprowadziło w trakcie trwania kontroli.

Wyniki kontroli wykazały również nierzetelne dokumentowanie pracy Komisji Weryfikacyjnej. Nie powiadamiano pisemnie wojewodów o terminie i miejscu przeprowadzania egzaminów. Także w protokołach egzaminacyjnych nie określono miejsca i godziny przeprowadzenia egzaminu.

Nieokreślenie przez Komisję miejsca i godzin przeprowadzania egzaminów uniemożliwiało weryfikację zasadności pobierania wynagrodzenia przez członków Komisji. Zgodnie bowiem z zarządzeniem Ministra TiGM z dnia 3 października 1991 r. w sprawie opłat za sprawdzenie kwalifikacji kandydatów na egzaminatorów osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz wysokości wynagrodzenia członków komisji weryfikacyjnych²², wynagrodzenie winno być wypłacone wówczas, gdy egzamin przeprowadzony był poza godzinami służbowymi pracy członków Komisji.

²¹ Zgodnie z zarządzeniem Ministra TiGM z dnia 3 października 1991 r. (MP Nr 32, poz. 229 ze zm.) wydanym na podstawie art. 84 ustawy prawo o ruchu drogowym - opłaty pobrane za sprawdzenie kwalifikacji kandydatów na egzaminatorów zalicza się do przychodów środków specjalnych Ministerstwa TiGM.

²² MP Nr 32, poz. 229, z 1994 r. Nr 16, poz. 119 i z 1996 r. Nr 45, poz. 438.

Nieprawidłowości te wynikały z braku szczegółowego określenia zasad funkcjonowania Komisji w wewnętrznym regulaminie jej działania, jak również braku nadzoru Ministra TiGM nad działaniem tej Komisji.

2.5. Ocena stanu prawnego dotyczącego szkolenia i egzaminowania kierowców, wydawania praw jazdy i dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego

Przepisy prawne regulujące szkolenie i egzaminowanie kierowców, wydawanie praw jazdy oraz dopuszczanie pojazdów do ruchu drogowego były wewnętrznie niespójne. Wynikało to z nieaktualizowania przez Ministra TiGM zarządzeń, instrukcji, programów szkolenia, pomimo zmian wprowadzonych w aktach prawnych wyższego rzędu. Minister TiGM z dużym opóźnieniem wydał również przepisy wykonawcze do rozporządzenia z dnia 1 lutego 1993 r. w sprawie warunków technicznych i badań pojazdów.

- *„Program szkolenia kursowego w zakresie przeprowadzania badań technicznych pojazdów”, wprowadzony zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 13 listopada 1985 r.²³, w sprawie zatwierdzania programu szkolenia kursowego w zakresie przeprowadzania badań technicznych pojazdów, nie został dostosowany do zmian rozporządzenia stanowiącego podstawę jego wprowadzenia, tj. rozporządzenia Ministra TiGM z dnia 1 lutego 1993 r. w sprawie warunków technicznych i badań pojazdów. W rezultacie szkolenia pracowników stacji kontroli pojazdów wykonujących badania techniczne odbywały się według programu, który nie uwzględniał nowo wprowadzonych zmian. Zmiany te polegały w szczególności na rozszerzeniu zakresu wykonywanych badań technicznych pojazdów przez diagnostów, między innymi o badania pojazdów używanych w ruchu międzynarodowym, przystosowanych do zasilania gazem oraz indywidualnie importowanych. Rozszerzona została lista wymaganego wyposażenia stacji kontroli pojazdów, między innymi o:*
 - a) przyrząd do kontroli złącza elektrycznego pojazd-przyczepa,*
 - b) przyrząd do pomiaru nacisku na pedał hamulca,*
 - c) urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyimi pojazdów dla kontroli luzów w elementach zawieszenia i układu kierowniczego,*
 - d) wieloskładnikowy analizator spalin silników o zapłonie iskrowym z możliwością odczytywania zawartości tlenu węgla i węglowodorów oraz współczynnika nadmiaru powietrza.*

Wprowadzone zostało także dodatkowe wyposażenie pojazdów samochodowych między innymi o zagłówki, sygnał akustyczny ostrzegający o cofaniu dla samochodów ciężarowych o masie powyżej 3,5 tony oraz gaśnice. Zmieniona została dopuszczalna zawartość tlenu węgla w spalinach pojazdu z silnikiem o zapłonie iskrowym oraz wprowadzono pomiar wartości współczynnika nadmiaru powietrza (λ). Zmianie uległy również parametry zadymienia spalin pojazdu z silnikiem o zapłonie samoczynnym.

²³ Dz. TiZK Nr 13, poz. 93

- W „Programie szkolenia kandydatów na egzaminatorów osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi” nie uwzględniono szkolenia w zakresie udzielania pierwszej pomocy przedlekarskiej przy jednoczesnym wymogu obejmowania sprawdzaniem znajomości tego zagadnienia na egzaminie końcowym kursu.
- Do czasu zakończenia kontroli nie znowelizowano zarządzenia Ministra TiGM z dnia 29 grudnia 1983r. w sprawie szczegółowych przepisów w zakresie rejestracji i ewidencji pojazdów oraz ewidencji motorowerów (Dz.T.i Z.K. Nr 23 z 1983 r.). W efekcie zarządzenie to zdezaktualizowało się wobec zmian wprowadzonych przepisami ustawy zmieniającej ustawę z dnia 1 lutego 1983 r. prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 1992 r. Nr 11, poz 41, ze zm.) oraz przepisami rozporządzenia Ministra TiGM z dnia 14 kwietnia 1993 r. w sprawie rejestracji, ewidencji i oznaczania pojazdów (Dz.U. Nr 37, poz. 164). Odnosiło się to między innymi do zmian w podziale kompetencji pomiędzy administracją rządową i samorządową w zakresie rejestracji i ewidencji pojazdów. Od dnia 27.05.1990r., tj. od dnia wejścia w życie ustawy z dnia 17 maja 1990r. o podziale zadań i kompetencji określonych w ustawach szczególnych pomiędzy organy gminy a organy administracji rządowej oraz o zmianie niektórych ustaw (Dz.U. Nr 34, poz. 198) organem upoważnionym do rejestracji pojazdów był kierownik rejonowego urzędu rządowej administracji ogólnej, podczas gdy do dnia wejścia w życie ustawy - naczelnik gminy. Zmianie uległa również procedura postępowania przy stałym wycofaniu pojazdu z ruchu. Zgodnie z § 9 rozporządzenia Ministra TiGM z dn. 14 kwietnia 1993r. w sprawie rejestracji, ewidencji i oznaczania pojazdów, stałe wycofanie pojazdu z ruchu (wyrejestrowanie) następuje w drodze decyzji właściwego organu rejestracyjnego, uchylającego decyzję o wydaniu dla tego pojazdu dowodu rejestracyjnego i tablic rejestracyjnych. Dowód rejestracyjny, po odcięciu prawego dolnego rogu i dokonaniu adnotacji o dacie wyrejestrowania zwraca się właścicielowi pojazdu po złożeniu przez właściciela tablic rejestracyjnych. Zarządzenie Ministra TiGM z dnia 29 grudnia 1983r. w §8 pkt. 3 stanowiło natomiast, że w razie stałego wycofania pojazdu z ruchu naczelnik gminy odbiera dowód rejestracyjny i tablice rejestracyjne właścicielowi pojazdu. Dowód rejestracyjny po unieważnieniu naczelnik gminy przechowuje w aktach.
- Po upływie 2 lat i 5 miesięcy od wejścia w życie rozporządzenia Ministra TiGM z dnia 1 lutego 1993 r. w sprawie warunków technicznych i badań pojazdów stanowiącego między innymi w § 58 ust.4, że przyrządy i urządzenia używane przez stacje kontroli pojazdów powinny być atestowane przed dopuszczeniem do użytkowania, wydane zostało zarządzenie Ministra TiGM z dnia 12 października 1995 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów stosowanych przy tym dokumentów²⁴. Dopiero tym zarządzeniem uregulowano między innymi tryb i formę atestacji tych przyrządów i urządzeń. Stan ten spowodował, że Instytut Transportu Samochodowego, który zgodnie z §9 ust.2 ww. zarządzenia, dokonuje atestacji urządzeń i przyrządów użytkowanych w stacjach kontroli pojazdów, nie był w stanie wykonać wszystkich badań w terminie wyznaczonym w §56 ust. 1 rozporządzenia Ministra TiGM z dnia 1 lutego 1993 r., tj. do dnia 31 grudnia 1996 r. Wg. oceny Instytutu Transportu

²⁴ MP Nr 63, poz. 695

Samochodowego proces atestacji urządzeń użytkowanych przez stacje kontroli pojazdów może zakończyć się dopiero w połowie 1997 r.

- *W przepisach rozporządzenia Ministra TiGM z dnia 10 marca 1992 r.²⁵ nie określono wymagań co do kwalifikacji osób prowadzących szkolenie kandydatów na kierowców w zakresie zasad udzielania pomocy przedlekarskiej.*
- *Dopiero po upływie 3 lat i 4 miesięcy od wejścia w życie postanowień rozporządzenia Ministra TiGM z dnia 1 lutego 1993 r. w sprawie warunków technicznych i badań pojazdów, dotyczących między innymi zasad dopuszczania do ruchu pojazdów zasilanych gazem, decyzją nr 90 Ministra TiGM z dnia 23 września 1996 r. zatwierdzony został program szkolenia. Umożliwiło to wykonywanie pracownikom stacji kontroli pojazdów badań instalacji gazowych zamontowanych w pojazdach. Do dnia zatwierdzenia programu dopuszczanie pojazdów zasilanych gazem do ruchu odbywało się na podstawie zaświadczeń o dostosowaniu pojazdów do zasilania gazem wydanych przez wytwórcę pojazdu lub uprawniony zakład, który dokonał tego dostosowania.*

2.6. Nadzór Ministra TiGM nad egzaminowaniem kandydatów na kierowców

Z ustaleń kontroli wynika, że nadzór w trybie art. 83 ust. 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym nie był należycie wykonywany przez Ministra TiGM. Przede wszystkim nie korzystano z prawa do kontroli ewidencji osób zakwalifikowanych do egzaminu, ich dokumentów, ewidencji protokołów egzaminacyjnych. Pracownicy MTiGM nie korzystali z prawa uczestnictwa w sesjach egzaminacyjnych. Ostatnie kontrole MTiGM przeprowadziło w 1994 r. na terenie trzech województw.

Podstawową przyczyną nienależytego nadzoru nad kontrolowaną problematyką było nieprzygotowanie do wypełniania tej funkcji pod względem kadrowym.

- *Problematyką powyższą zajmował się w MTiGM trzyosobowy Zespół ds. Kierowców w Departamencie Ruchu Drogowego. Oprócz spraw związanych z kontrolowaniem ośrodków egzaminowania, do zadań zespołu należało m.in. określanie:*
 - a) zasad i warunków uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami oraz wzorów dokumentów z tym związanych,*
 - b) zasad i warunków szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, w tym programów szkolenia dla wszystkich kategorii prawa jazdy oraz wzorów dokumentów z tym związanych,*
 - c) zasad i warunków egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, w tym funkcjonowania ośrodków egzaminowania, wdrażania nowych systemów przeprowadzania egzaminów teoretycznych i praktycznych,*
 - d) zasad i warunków szkolenia i egzaminowania kandydatów na instruktorów i egzaminatorów, w tym programów szkolenia oraz zasad pracy komisji kwalifikacyjnych,*
 - e) zasad i warunków prowadzenia komputerowej ewidencji kierowców,*

²⁵ patrz przypis 11.

f) prowadzenie nadzoru nad działalnością wojewodów w zakresie działania zespołu.

III. POSTĘPOWANIE KONTROLNE I DZIAŁANIA PODJĘTE PO ZAKOŃCZENIU KONTROLI

1. Ustalenia kontroli przedstawiono na naradach pokontrolnych zorganizowanych w większości zbadanych jednostek. Do ich kierownictw wystosowano wystąpienia pokontrolne, zawierające wnioski do realizacji. Kierownicy skontrolowanych jednostek nie zgłosili zastrzeżeń do ocen i uwag zawartych w wystąpieniach.

2. W odniesieniu do wojewodów wnioski dotyczyły w szczególności:

- wykonywania nadzoru zarówno wobec urzędów rejonowych, wojewódzkich ośrodków egzaminowania, jak i ośrodków szkolenia kierowców,
- sprawowania nadzoru nad pracą egzaminatorów, w tym przeprowadzania corocznych ocen ich działalności,
- udzielania uprawnień wyłącznie tym stacjom kontroli pojazdów, które spełniają wymogi rozporządzenia Ministra TiGM z dnia 1 lutego 1993 r.,
- wykonywania skutecznego nadzoru nad działalnością stacji kontroli pojazdów ze szczególnym uwzględnieniem prawidłowości i rzetelności wykonywania badań pojazdów oraz zgodności wyposażenia stacji z obowiązującymi przepisami.

2.1. W wyniku realizacji wniosków pokontrolnych wojewodowie cofnęli lub nie przedłużyli uprawnień 15 stacjom kontroli pojazdów oraz ograniczyli zakres upoważnień dalszym 5 stacjom. Cofnęli również upoważnienia 22 diagnostom, w tym nierzetelnie wykonującym badania techniczne pojazdów. Karami służbowymi ukaranych zostało 3 diagnostów.

3. W odniesieniu do kierowników urzędów rejonowych i jednostek samorządu terytorialnego wnioski dotyczyły:

- zabezpieczenia przed dostępem osób niepowołanych do pomieszczeń urzędów, w których przechowywane są blankiety dowodów rejestracyjnych i praw jazdy, stemple i inna dokumentacja związana z wykonywaniem zadań wynikających z ustawy prawo o ruchu drogowym,
- wydawania decyzji w zakresie dopuszczania pojazdów do ruchu, ich wycofywania, wydawania praw jazdy oraz innych spraw wynikających z realizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym,
- egzekwowania decyzji o cofnięciu lub zatrzymaniu prawa jazdy i skierowanie na sprawdzenie kwalifikacji kierowcy,
- sprawowania nadzoru nad jednostkami samorządu terytorialnego wydającymi prawa jazdy i dowody rejestracyjne pojazdów.

4. W odniesieniu do stacji kontroli pojazdów wnioski dotyczyły:
 - uzupełnienia wyposażenia w urządzenia i przyrządy kontrolno-pomiarowe, dostosowania wymiarów kanałów i stanowisk kontrolnych oraz wyposażenia technicznego do obowiązujących przepisów,
 - rzetelnego wykonywania badań technicznych pojazdów,
 - prawidłowego prowadzenia dokumentacji,
 - stosowania atestowanych urządzeń kontrolno-pomiarowych,
 - wykonywania okresowych kontroli eksploatacyjnych urządzeń.

5. Wnioski odnoszące się do ośrodków nauki jazdy dotyczyły poprawy jakości szkolenia kandydatów na kierowców między innymi poprzez:
 - realizację programów szkolenia,
 - rozpoczynanie praktycznej części szkolenia po przygotowaniu kursanta z zakresu techniki prowadzenia pojazdu i znajomości przepisów ruchu drogowego,
 - zapewnienie bazy dydaktycznej i utrzymanie we właściwym stanie technicznym pojazdów służących do szkolenia,
 - rzetelne prowadzenie dokumentacji związanej ze szkoleniem.

6. Wnioski adresowane w wystąpieniu pokontrolnym do Ministra TiGM dotyczyły:
 - zaktualizowania „Programu szkolenia kursowego w zakresie przeprowadzania badań technicznych pojazdów”;
 - zrealizowania przepisów zarządzenia Ministra TiGM z dnia 29 grudnia 1983 r. w sprawie szczegółowych zasad w zakresie rejestracji i ewidencji pojazdów oraz ewidencji motorowerów;
 - wprowadzenia nadzoru zarówno nad wojewodami, jak i innymi jednostkami realizującymi zadania w zakresie funkcjonowania systemu szkolenia i egzaminowania kierowców, wydawania praw jazdy i dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego, w tym poprzez przeprowadzanie bezpośrednich kontroli przez pracowników Ministerstwa TiGM;
 - określenia zasad zamawiania blankietów dowodów rejestracyjnych i praw jazdy, uniemożliwiających nadmierne gromadzenie tych dokumentów przez wydające je urzędy;
 - wprowadzenia skutecznych zabezpieczeń blankietów dowodów rejestracyjnych i praw jazdy przed możliwością ich fałszowania;
 - wydania decyzji o podjęciu finansowania działalności Komisji Weryfikacyjnej przy Ministrze TiGM w formie środka specjalnego;
 - opracowania zasad funkcjonowania Komisji Weryfikacyjnej przy Ministrze TiGM, ze szczególnym uwzględnieniem dokumentowania jej działalności merytorycznej i finansowej.

6.1. Realizując wnioski pokontrolne Minister TiGM poinformował o następujących działaniach:

- podjęto czynności mające na celu zaktualizowanie programu szkolenia kursowego w zakresie przeprowadzania badań technicznych pojazdów. Przewidywany termin zakończenia prac - do dnia 31 marca 1997 r,
- podjęto prace nad projektem zarządzenia w sprawie szczegółowych przepisów w zakresie rejestracji i ewidencji pojazdów i ewidencji motorowerów. Zarządzenie to przygotowane jest stosownie do projektu nowelizacji prawa o ruchu drogowym i zostanie wprowadzone po przyjęciu nowelizacji ustawy przez Sejm,
- uruchomiono procedurę legislacyjną związaną z wydaniem decyzji o podjęciu finansowania działalności Komisji Weryfikacyjnej w formie środka specjalnego, jak również nowego regulaminu funkcjonowania tej komisji.

Pozostałe wnioski Minister TiGM zobowiązał się zrealizować po uchwaleniu nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym, która winna dać podstawy prawne do prawidłowego ich wykonania.

Warszawa, dnia 21 maja 1997 r.

Dyrektor Departamentu
Transportu, Gospodarki Morskiej i Łączności

Krzysztof Wierzejski

Akceptuję:
Wiceprezes
Najwyższej Izby Kontroli

Jacek Uczkiewicz

Zatwierdzam:
Prezes
Najwyższej Izby Kontroli

Janusz Wojciechowski
Warszawa, dnia 27 maja 1997 r.