



WICEPREZES
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
Ewa Polkowska

KPB.410.005.02.2016
P/16/037

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/16/037 – Organizacja i przygotowanie do działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego
Kontrolerzy	Kontrolę przeprowadzili, na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli ¹ : 1. Janusz Sękowski - doradca techniczny, upoważnienie do kontroli nr KPB/25/2016 z dnia 1 września 2016 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2) 2. Zbigniew Włodarczyk - główny specjalista k.p., upoważnienie do kontroli nr 21/2016 z dnia 1 września 2016 r. (dowód: akta kontroli str. 3-4) 3. Maciej Lenarcik - główny specjalista k.p., upoważnienie do kontroli nr KPB/28/2016 z dnia 1 września 2016 r. (dowód: akta kontroli str. 5-6)
Jednostka kontrolowana	Komenda Główna Policji, 02-624 Warszawa, ul. Puławska 148/150, zwana w dalszej części wystąpienia „KGP”.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Komendantem Głównym Policji jest od 12 lutego 2016 r. nadinsp. Jarosław Szymczyk. Poprzednio, w okresie objętym kontrolą, Komendantami Głównymi Policji byli: insp. Zbigniew Maj - w okresie od 11 grudnia 2015 r. do 11 lutego 2016 r., gen. insp. Krzysztof Gajewski - od 12 lutego 2015 r. do 10 grudnia 2015 r. i gen. insp. Marek Działoszyński - od 10 stycznia 2012 r. do 11 lutego 2015 r. (dowód: akta kontroli str. 9-12)
Okres objęty kontrolą	Kontrolą objęto okres od 1 stycznia 2015 r. do 30 czerwca 2016 r. oraz działania podejmowane przed i po ww. okresie, jeśli miały bezpośredni związek z przedmiotem kontroli.

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia² pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, organizację i przygotowanie do wspierania, przez jednostki Policji, działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Pozytywną ocenę uzasadnia wprowadzenie i wdrożenie standardów działania Policji na drogach, które są na tyle uniwersalne, że pozwalają na wspieranie działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych. W ocenie NIK stosowanie elastycznych rozwiązań organizacyjnych wymaga jednak stałego monitorowania ich efektywności, w szczególności w zakresie czasu reakcji na zdarzenia i rzetelności prowadzonych działań.

NIK pozytywnie ocenia podjęcie przez Komendanta Głównego Policji działań w zakresie identyfikacji obszarów wymagających zmian systemowych, w tym o charakterze legislacyjnym, na rzecz optymalizacji warunków ruchu na drogach

¹ Ustawa z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2015 r. poz. 1096, ze zm.), zwana dalej „ustawą o NIK”.

² Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny ogólnej według proponowanej skali byłoby nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, stosuje się ocenę opisową.

wyższej kategorii. Komendant Główny Policji podjął również działania na rzecz ustanowienia ram funkcjonowania Policji w sytuacji zaistnienia utrudnień w ruchu drogowym, w tym korków i zatorów drogowych. NIK pozytywnie ocenia przy tym przeprowadzenie przez KGP przeglądu miejsc występowania powtarzalnych utrudnień w ruchu i działań Policji na rzecz poprawy płynności ruchu w ich rejonie.

Komendant monitorował potrzeby pionu ruchu drogowego Policji (prd), w szczególności w zakresie wyposażenia w sprzęt transportowy i podejmował działania na rzecz doposażenia jednostek Policji.

W wyniku kontroli stwierdzono następujące nieprawidłowości:

- niezgodność części danych nt. tych samych zdarzeń drogowych zarejestrowanych w Systemach Wsparcia Dowodzenia (SWD)³ oraz Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK)⁴, przy czym NIK dostrzega działania Komendanta na rzecz poprawy jakości danych przetwarzanych w systemie SEWiK oraz zapewnienia spójności danych o zdarzeniach drogowych przetwarzanych w systemach SEWiK i SWD;
- prawie połowa funkcjonariuszy prd nie posiadała wymaganego przeszkolenia specjalistycznego w zakresie ruchu drogowego, przy czym NIK zauważa pozytywne oddziaływanie reorganizacji systemu szkolenia policjantów prd przeprowadzonej przez Komendanta w latach 2013-2016;
- bardzo niski poziom przeszkolenia policjantów prd w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy, pomimo że policjanci prd są, co do zasady, kierowani do kolizji i wypadków, co może się wiązać z koniecznością udzielenia osobom poszkodowanym pierwszej pomocy.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

Opis stanu
faktycznego

W okresie objętym kontrolą komórkami organizacyjnymi Komendy Głównej Policji właściwymi w sprawach ruchu drogowego były: do 14 kwietnia 2016 r. - Biuro Prewencji i Ruchu Drogowego (BPiRD), a w nim Wydział Ruchu Drogowego⁵, a od 15 kwietnia 2016 r. - Biuro Ruchu Drogowego (BRD)⁶. BRD posiadało 25 etatów, w tym 17 etatów policyjnych, które były w pełni obsadzone⁷.

(dowód: akta kontroli str. 14–19, 40–42, 123–141)

³ SWD jest systemem teleinformatycznym rejestrującym i przetwarzającym informacje wspomagające kierowanie działaniami Policji podejmowanymi w celu wykonywania zadań ustawowych na podstawie zgłoszeń otrzymywanych przez dyżurnych jednostek organizacyjnych Policji oraz ustaleń dokonywanych przez poszczególne służby policyjne w związku z tymi zgłoszeniami. Został utworzony na mocy zarządzenia Nr 453 Komendanta Głównego Policji z dnia 27 kwietnia 2011 r. w sprawie form i metod przetwarzania informacji wspomagających kierowanie niektórymi działaniami Policji podejmowanymi w celu wykonania zadań ustawowych (Dz. Urz. KGP z 2013 r., poz. 74 ze zm.).

⁴ System Ewidencji Wypadków i Kolizji Drogowych (SEWiK) powstał w Policji w 1995 r. Opiera się na danych ustalonych na miejscu zdarzenia drogowego i zarejestrowanych w Karcie Zdarzenia Drogowego, a następnie wprowadzonych do informatycznej bazy danych systemu SEWiK. Jego funkcjonowanie reguluje zarządzenie Nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych (Dz. Urz. KGP poz. 85 ze zm.).

⁵ Stan organizacyjny wynikający z § 19 zarządzenia nr 8 Komendanta Głównego Policji z dnia 15 marca 2013 r. w sprawie regulaminu Komendy Głównej Policji (Dz. Urz. KGP poz. 25 ze zm.) oraz wydane na podstawie § 12 ust. 1 ww. zarządzenia, decyzje Dyrektora BPiRD w sprawie szczegółowej struktury organizacyjnej i schematu organizacyjnego BPiRD KGP, zadań między dyrektorem a jego zastępcami oraz katalogu zadań komórek organizacyjnych (decyzja nr 4 z dnia 10 maja 2013 r. i decyzja nr 7 z dnia 1 lipca 2015 r.).

⁶ Stan organizacyjny wynikający z § 20 zarządzenia nr 2 Komendanta Głównego Policji z dnia 1 kwietnia 2016 r. w sprawie regulaminu Komendy Głównej Policji (Dz. Urz. KGP poz. 13 ze zm.), zwanego dalej: Regulaminem KGP. Na podstawie § 12 ust. 1 ww. zarządzenia, Dyrektor BRD KGP wydał w dniu 28 kwietnia 2016 r. decyzję nr 4 w sprawie szczegółowej struktury organizacyjnej i schematu organizacyjnego BRDKGP, zadań dyrektora oraz katalogu zadań komórek organizacyjnych. Zgodnie z ww. decyzją w strukturze BRD wyodrębnione zostały: Wydział Opiniodawczo-Analityczny, Wydział Nadzoru i Profilaktyki, Zespół Ogólny.

⁷ Stan na dzień 1 lipca 2016 r.

1. Udział Policji w zabezpieczaniu działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych

1.1. Stan bezpieczeństwa na drogach, w tym na autostradach i drogach ekspresowych

Opis stanu faktycznego

Według opracowań BPIRD/BRD KGP, tworzonych na podstawie danych z Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji, w 2015 r.⁸ na wszystkich drogach publicznych w Polsce miało miejsce 32.967 wypadków, w których zginęło 2.938 osób, a 39.778 zostało rannych. W stosunku do 2014 r. zmniejszyły się: liczba wypadków o 2.003 (5,7%), liczba śmiertelnych ofiar wypadków o 264 osoby (8,2%) i liczba rannych o 2.767 osób (6,5%). Według danych GUS, w 2015 r. na autostradach i drogach ekspresowych⁹, liczących łącznie ok. 3.400 km, miało miejsce łącznie 638 wypadków (w porównaniu do 2014 r. - więcej o 8,3%), w których zginęły 103 osoby (mniej o 12%), a 900 zostało rannych (więcej o 5,8%).

Na przestrzeni lat 2011-2015 długość polskich autostrad wzrosła z 1.070 km do 1.650 km, tj. o 54%. Natomiast liczba wypadków na nich wzrosła z 232 do 380, tj. o 64%, a liczba śmiertelnych ofiar wypadków wzrosła z 37 do 61, tj. o 65%, a więc znacznie bardziej niż wzrost długości autostrad.

Wypadków i ich ofiar na autostradach i drogach ekspresowych łącznie, w przeliczeniu na 1.000 km ich długości, jest znacznie więcej niż na drogach publicznych ogółem. W 2015 r. na każdy 1.000 km dróg publicznych przypadało 79 wypadków, 7 ofiar śmiertelnych i 95 osób rannych, podczas gdy na każdy 1.000 km autostrad i dróg ekspresowych przypadało 187 wypadków, 30 ofiar śmiertelnych i 264 osoby ranne.

Według danych Policji, do głównych przyczyn wypadków drogowych na autostradach i drogach ekspresowych należały niedostosowanie prędkości do warunków jazdy i niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami.

(dowód: akta kontroli str. 193-198)

1.2. Stan kadrowy prd

Stan kadrowy pionu ruchu drogowego w garnizonach Policji (bez szkół Policji), na dzień 30 czerwca 2016 r., wynosił 9.212 etatów policyjnych, a faktyczne zatrudnienie wynosiło 9.081 policjantów, tj. 98,6%. Liczba policjantów faktycznie kierowanych do służby na drodze wynosiła 7.728, tj. 85,1% ogółu zatrudnionych, a 637 funkcjonariuszy prd Policji pełniło naprzemiennie służbę na drodze i w biurze. Ponadto w pionie tym zatrudnionych było 685 pracowników cywilnych.

(dowód: akta kontroli str. 13)

1.3. Stan organizacyjny pionu ruchu drogowego - realizacja zadań Policji na autostradach i drogach ekspresowych

Komendant Główny Policji nie określił jednolitego w skali kraju rozwiązania organizacyjnego w zakresie struktur organizacyjnych Policji właściwych do spraw bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym na autostradach i drogach ekspresowych. Szczegółowe rozwiązania w zakresie nadzoru nad ruchem drogowym na drogach wyższej klasy pozostawały w gestii jednostek Policji szczebla wojewódzkiego, zgodnie z dyspozycją § 29 ust. 1 pkt 11 zarządzenia KGP Nr 1041 z 2007 r. w sprawie zasad organizacji i zakresu działania komend, komisariatów i innych jednostek organizacyjnych Policji¹⁰ (dalej „zarządzenie KGP Nr 1041 z 2007 r.”).

⁸ Na dzień podpisania wystąpienia pokontrolnego nie opublikowano oficjalnych i ostatecznych danych za 2016 r.

⁹ W okresie sporządzania niniejszego wystąpienia (styczeń 2017 r.) dostępne były dane GUS nt. sieci dróg w Polsce [<http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-wyniki-dzialalnosci-w-2015-r-suplement,10,4.html>] i dane KGP nt. liczby wypadków ogółem, w tym na autostradach i drogach ekspresowych, oraz ich ofiar, wg stanu na 31 grudnia 2015 r. [<http://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>].

¹⁰ Zarządzenie nr 1041 Komendanta Głównego Policji z dnia 28 września 2007 r. w sprawie szczegółowych zasad organizacji i zakresu działania komend, komisariatów i innych jednostek organizacyjnych Policji (Dz. Urz. KGP z 2013 r. poz. 50).

Przegląd przez obowiązujących w tym zakresie rozwiązań został przeprowadzony ostatnio w I półroczu 2014 r.¹¹. W jego wyniku kierownictwo BPiRD wraz z naczelnikami wydziałów ruchu drogowego (WRD) komend wojewódzkich (Stołecznej) Policji (KWP/KSP) rekomendowało: pozostawienie bez zmian wdrożonych w poszczególnych garnizonach rozwiązań organizacyjnych w zakresie nadzoru na autostradach i drogach ekspresowych, objęcie bieżącym monitorowaniem stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym na ww. drogach oraz „efektywne wykorzystanie posiadanych sił i środków policyjnych kierowanych do służby na tych ciągach komunikacyjnych”, nieprzyjmowanie na szczeblu centralnym jednakowych dla całego kraju standardów w zakresie taktyki pełnienia służby, w szczególności na autostradach i drogach ekspresowych¹² oraz ustalenie terminu ponownego przeglądu rozwiązań organizacyjnych na okres „po oddaniu do użytku pełnej sieci autostrad w Polsce”. Rekomendacje te zostały 28 kwietnia 2014 r. zatwierdzone przez I Zastępcę Komendanta Głównego Policji¹³.

Według nadinsp. Jana Lacha, Zastępcy Komendanta Głównego Policji, wpływ na utrzymanie dotychczasowych rozwiązań organizacyjnych miały obserwowane tendencje w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jego zdaniem „pomimo stale przyrastającej sieci autostrad i dróg ekspresowych, jak również wzrostu natężenia ruchu na tej kategorii dróg, liczba wypadków, jak również liczba osób zabitych w dalszym ciągu oscyluje na poziomie 1-2% w stosunku do ogółu wypadków i ich ofiar zaistniałych na całej sieci dróg publicznych”. Zwrócił też uwagę na wzrost, od początku 2016 r., liczby wypadków śmiertelnych na całej sieci dróg oraz stwierdził, że „na chwilę obecną istnieje potrzeba zintensyfikowania nadzoru przede wszystkim na drogach o najwyższych wskaźnikach zagrożenia”. Zastępca Komendanta potwierdził także aktualność rekomendacji dotyczącej planowanego terminu ponownego przeglądu rozwiązań organizacyjnych w zakresie nadzoru nad ruchem na autostradach i drogach ekspresowych, wyrażając opinię, iż jest to uzasadnione niezakończeniem budowy sieci dróg wyższej kategorii. Poinformował także, że ewentualne zmiany organizacyjne służby ruchu drogowego, mogą nastąpić w przypadku przejęcia przez Policję zadań dotychczas realizowanych przez Inspekcję Transportu Drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 48-83, 161-163, 634-636)

Uwagi dotyczące
badanej
działalności

Zdaniem NIK stosowanie elastycznych rozwiązań organizacyjnych, uwzględniających lokalne uwarunkowania działań na drogach, wymaga jednak stałego monitorowania bezpieczeństwa ruchu drogowego i efektywności przyjętych rozwiązań organizacyjnych, w szczególności w zakresie czasu reakcji na zdarzenia i rzetelności prowadzonych działań.

NIK nie podziela poglądu KGP na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego na autostradach i drogach ekspresowych, gdzie według KGP jest względnie mało wypadków i ich ofiar. W ocenie KGP, uzasadnia to utrzymanie dotychczasowego *status quo* w zakresie organizacji i sposobu działania prd.

Na autostradach i drogach ekspresowych w 2015 r. było relatywnie, w aspekcie długości tych dróg, więcej wypadków i znacznie więcej osób poszkodowanych niż na całości dróg publicznych. Należy też zauważyć, że wypadki na autostradach i drogach ekspresowych niejednokrotnie mają charakter katastrof w ruchu lądowym, a tym samym wymagają szybkiego użycia znacznych sił i środków. Jest to sytuacja zdecydowanie różna od

¹¹ W ramach tego przedsięwzięcia funkcjonariusze BPiRD KGP, na polecenie I Z-cy Komendanta Głównego Policji, przeprowadzili badanie funkcjonowania Komisariatów Autostradowych Policji w Łodzi z/s w Sosnowcu, Gliwicach i Katowicach. Organizacyjne aspekty sprawowania nadzoru na autostradach i drogach ekspresowych w poszczególnych garnizonach Policji przedyskutowano na odprawie służbowej kierownictwa BPiRD KGP z naczelnikami WRD KWP/KSP w dniach 9-10 kwietnia 2014 r.

¹² Wniosek w sprawie opracowania i wdrożenia standardów w zakresie taktyki pełnienia służby przez policjantów PRD, w szczególności na autostradach i drogach ekspresowych sformułowała NIK w wyniku kontroli P/13/100 pn. *Działania Policji na rzecz bezpieczeństwa obywateli w ruchu drogowym*.

¹³ Rekomendacje zatwierdził nadinsp. Krzysztof Gajewski.

zdarzeń i działań na drogach innych kategorii, zwłaszcza lokalnych. Oznacza to konieczność zapewnienia właściwej organizacji i przygotowania oraz efektywnej reakcji na zdarzenia drogowe również przez jednostki Policji.

W opinii NIK, niezasadnym jest odkładanie przeglądu rozwiązań i podjęcie decyzji co do stworzenia adekwatnej do potrzeb struktury organizacyjnej PRD do czasu zakończenia budowy sieci autostrad i dróg ekspresowych.

1.4. Standardy (taktyka) działania policjantów PRD, realizujących zadania z zakresu ochrony bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym

Opis stanu
faktycznego

Organizację i sposób pełnienia służby przez policjantów na drodze określił Komendant w zarządzeniu KGP Nr 609 z 2007 r.¹⁴. W przepisach tych nie wyróżniono szczególnych zasad realizacji zadań na autostradach bądź drogach ekspresowych. Jak wyjaśnił Dyrektor BRD, insp. Rafał Kozłowski, w zarządzeniu KGP Nr 609 z 2007 r. ustandaryzowana została taktyka działań Policji w zakresie sprawowania nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu drogowego, jak również sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów. Zarządzenie określa w szczególności sposób pełnienia służby (stała, okresowa, doraźna) i sprawowanie nadzoru nad ruchem drogowym (dynamiczny, statyczny, dynamiczno-statyczny). W opinii Dyrektora BRD „wyznacznikiem dla wyboru sposobu pełnienia służby jest stan zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego oceniany przez pryzmat liczby i ciężkości odnotowanych zdarzeń drogowych”. Komendant wydał ponadto wytyczne, w których określił zasady wykonywania czynności przez policjantów na miejscu zdarzenia drogowego¹⁵ (dalej zwane „Wytycznych KGP Nr 3 z 2007 r.”). Rozwiązania te również mają charakter uniwersalny.

W okresie objętym kontrolą nie podejmowano w KGP działań w celu doprecyzowania ww. ram działania policjantów na drogach w zakresie obejmującym sposób (taktykę) pełnienia służby, w tym także likwidacji zdarzeń drogowych, na autostradach lub drogach ekspresowych. Z wyjaśnień Dyrektora BRD wynika, że sposób działania policjantów, opisany w § 15 ust. 1 zarządzenia KGP Nr 609 z 2007 r.¹⁶, na drogach na autostradach i drogach ekspresowych był tożsamy z działaniami na drogach innych kategorii i wynikał z charakteru czynności wykonywanych przez policjantów PRD, „które nie mogą różnicować uczestników ruchu drogowego ze względu na kategorię drogi, którą się poruszają”. W powyższym zakresie, Dyrektor BRD stwierdził ponadto, że: „stosunkowo niski poziom zagrożenia w ruchu drogowym na autostradach w porównaniu do stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd) w kraju, stosunkowo niewielki procentowy udział tej kategorii dróg w ogólnej liczbie dróg oraz wielopodmiotowość w zakresie zarządzania poszczególnymi odcinkami autostrad (GDDKiA lub koncesjonariusz prywatny). (...) procedury w zakresie organizacji służby, w tym obsługi zdarzeń drogowych, są realizowane w ramach struktur organizacyjnych poszczególnych jednostek terenowych Policji kierowanych do służby na autostradach i drogach ekspresowych”. Dyrektor stwierdził również, że poszczególne KWP/KSP podejmowały lokalne działania zmierzające do udoskonalenia standardów współpracy między poszczególnymi służbami obsługującymi ten rodzaj dróg.

(dowód: akta kontroli str. 161-163)

▪ Organizacja i realizacja służby przez policjantów PRD na autostradach i drogach ekspresowych

Według stanu na 30 czerwca 2016 r. w poszczególnych garnizonach Policji przyjęto

¹⁴ Zarządzenie nr 609 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 czerwca 2007 r. w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów (Dz. Urz. KGP Nr 13, poz. 100 ze zm.).

¹⁵ Wytyczne nr 3 Komendanta Głównego Policji z dnia 5 lipca 2007 r. w sprawie postępowania policjantów na miejscu zdarzenia drogowego (Dz. Urz. KGP Nr 17, poz. 133), wydane na podstawie § 31 zarządzenia nr KGP 609 z 2007 r.

¹⁶ Zgodnie z ww. przepisem policjant, pełniąc służbę na drodze, jest obowiązany m.in.: reagować na przestępstwa i wykroczenia, stosując prawem przewidziane środki (pkt 1), wykonywać czynności wstępne na miejscu zdarzenia drogowego [...] oraz zgłaszać dyżurnemu jednostki Policji potrzebę skorzystania z pomocy innych służb (pkt 2), podejmować działania zmierzające do przywrócenia zakłóconej płynności ruchu (pkt 3), w uzasadnionych przypadkach udzielać niezbędnej pomocy uczestnikom ruchu (pkt 4).

następujące rozwiązania w zakresie organizacji nadzoru i pełnienia służby na autostradach i drogach ekspresowych:

- a) wydzielono specjalistyczne struktury organizacyjne na poziomie KWP/KSP poprzez:
 - utworzenie Komisariatu Autostradowego Policji – rozwiązanie to przyjęto w dwóch garnizonach Policji¹⁷,
 - wydzielenie w ramach WRD KWP wyspecjalizowanych komórek organizacyjnych do spraw zabezpieczenia autostrad¹⁸,przy czym przyjęcie powyższych rozwiązań organizacyjnych przez KWP nie wyłączało jednostek niższego szczebla z realizacji zadań na autostradach i/lub drogach ekspresowych;
- b) powierzono prowadzenie nadzoru nad ruchem drogowym komendom powiatowym (miejskim) Policji (dalej: KPP/KMP):
 - niezależnie od ich właściwości miejscowej, na obszarze powierzonych im tzw. odcinków odpowiedzialności¹⁹ lub
 - na zasadach ogólnych, wg właściwości miejscowej²⁰,przy czym przyjęcie powyższych rozwiązań organizacyjnych nie wyłączało policjantów WRD KWP/KSP z realizacji zadań na autostradach lub drogach ekspresowych;
- c) KWP w Radomiu przekazała sąsiednim komendom (KWP w Łodzi i w Bydgoszczy oraz KSP) zadania z zakresu nadzoru i kontroli ruchu drogowego nad odcinkami autostrad przebiegających na obszarze jej właściwości terytorialnej.

W części garnizonów Policji nie wyodrębniono specjalistycznych komórek organizacyjnych realizujących zadania na autostradach lub drogach ekspresowych ze względu na niewielką długość odcinków dróg takiej kategorii przebiegających przez obszar ich właściwości miejscowej²¹, niewielką odległość jednostek terenowych od autostrady i ograniczenia kadrowe (wyodrębnienie etatów dla struktur dedykowanych działaniom na autostradzie możliwe kosztem osłabienia kadrowego KPP/KMP).

(dowód: akta kontroli str. 211-248)

Zgodnie z treścią zarządzenia KGP Nr 609 z 2007 r., organizację służby:

- na wybranych drogach krajowych, objętych tzw. centralną koordynacją służby (dalej zwana: CKS), określał dyrektor biura KGP właściwego do spraw ruchu drogowego po zasięgnięciu opinii właściwego komendanta wojewódzkiego (Stołecznego) Policji (§ 5),
- na drogach nieobjętych CKS, określał komendant wojewódzki (Stołeczny) Policji, po zasięgnięciu opinii właściwego komendanta powiatowego (miejskiego) Policji (§ 6 ust. 1).

Dyslokację służby ustalał natomiast kierownik komórki właściwej do spraw ruchu drogowego jednostki Policji na podstawie m.in. analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, natężenia i struktury ruchu na poszczególnych odcinkach dróg i skrzyżowań, harmonogramu pełnienia CKS, potwierdzonych uwag i wniosków zgłoszonych przez obywateli, organy i instytucje oraz policjantów, czy też doraźnie

¹⁷ W Komendach Wojewódzkich Policji w Katowicach i w Krakowie. W przypadku obu garnizonów obszar działania KAP obejmował także wyznaczone odcinki dróg ekspresowych. Stan kadrowy (etat/zatrudnienie) w ww. komórkach organizacyjnych wynosił odpowiednio: 55/51 policjantów (KAP Katowice) i 30/30 policjantów (KAP Kraków).

¹⁸ Komórki takie utworzono w KWP w Rzeszowie (Sekcja Kontroli Ruchu Drogowego i Zabezpieczenia Autostrad), KWP w Gorzowie Wielkopolskim (Sekcja Zabezpieczenia Autostrady) i KWP w Łodzi (Sekcja Zabezpieczenia Autostrad). Stan kadrowy w ww. komórkach organizacyjnych wynosił odpowiednio: 17 osób, w tym 17 policjantów; 13 osób, 12 policjantów; 16 osób, 15 policjantów.

¹⁹ Np. KWP w Poznaniu (trzy jednostki Policji szczebla powiatowego), KWP w Rzeszowie (sześć jednostek Policji szczebla powiatowego), KWP w Bydgoszczy (cztery jednostki szczebla powiatowego).

²⁰ Takie rozwiązanie wdrożono np. w KWP we Wrocławiu, KWP w Opolu, KWP w Szczecinie. Ponadto w KMP w Tarnowie wyznaczono w strukturze PRD Zespół ds. Zabezpieczenia Autostrady, którego zadaniem jest nadzór nad wyznaczonym odcinkiem autostrady A4.

²¹ Np. KWP w Radomiu – łącznie 17 km, KWP w Kielcach – łącznie 58,5 km dróg ekspresowych bez autostrad, KWP w Białymstoku i w Lublinie – brak autostrad.

wykonywanych zadań (§ 7 zarządzenia KGP Nr 609 z 2007 r.).

W okresie objętym kontrolą obowiązywały „Zasady pełnienia służby na drogach objętych centralną koordynacją”, wprowadzone 17 czerwca 2013 r., a następnie nowe „Zasady ...” z 20 lipca 2015 r., zatwierdzone przez Zastępcę Komendanta. Zgodnie z przyjętymi mechanizmami CKS, każdy z komendantów wojewódzkich (Stołeczny) Policji powinien wyznaczyć, w oparciu o analizę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, trzy drogi najbardziej zagrożone wypadkami, a następnie opracować harmonogram nadzoru nad brd na tych drogach. W okresie objętym kontrolą, CKS obejmowała odcinki autostrad lub dróg ekspresowych w 12 garnizonach Policji.

(dowód: akta kontroli str. 302-313)

W latach 2015-2016 obowiązywały także, opracowane w BPiRD, a następnie zatwierdzone przez Zastępcę Komendanta, roczne plany działań kontrolno-prewencyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Każdorazowo określano, niezależnie od kategorii drogi, działania do realizacji w wyznaczonych terminach (działania jednodniowe i okresowe) takie jak: egzekwowanie przestrzegania ograniczeń prędkości, badanie stanu trzeźwości kierujących pojazdami, ujawnianie i eliminowanie nieprawidłowości związanych z wykonywaniem transportu drogowego osób i rzeczy, nadzór nad bezpieczeństwem, porządkiem i płynnością w ruchu drogowym podczas tzw. „długich weekendów”. Zgodnie z założeniami tych akcji, komendanci jednostek Policji zobowiązani byli do angażowania do ich realizacji maksymalnej liczby policjantów przewidzianych do pełnienia służby na drodze. Powinni byli również rozważyć możliwość ich wzmocnienia przez policjantów innych służb oraz dostępny sprzęt pomiarowy i środki transportu. Szczególna formuła działań dotyczyła obszaru zapewnienia bezpieczeństwa podczas wzmożonego ruchu drogowego w okresach wakacji i ferii oraz w okolicach miejscowości wypoczynkowych. Działania te miały charakter długofalowy i realizowane były w toku codziennej służby.

(dowód: akta kontroli str.335-342)

Sposób postępowania Policji w związku z uzyskaniem zgłoszenia lub informacji o zdarzeniu (w tym zdarzeniu drogowym), został uregulowany przez Komendanta zarządzeniem KGP Nr 1173 z 2004 r.²². Zarządzeniem tym wprowadzone zostały m.in. „Zasady postępowania służby dyżurnej w związku z przyjęciem zgłoszenia o wydarzeniu” (załącznik nr 2 do ww. zarządzenia). Komendant Główny Policji wprowadził ponadto w 2007 r. algorytmy postępowania dyżurnych w związku z przyjęciem zgłoszenia o wydarzeniu²³. Algorytmem nr 8 pn. „Katastrofa komunikacyjna”, uregulowano sposób postępowania dyżurnych jednostek Policji w związku z wystąpieniem zdarzenia drogowego, wymagającego szeroko zakrojonych działań właściwych służb, w tym ratowniczych.

(dowód: akta kontroli str. 410-412, 435-441)

▪ **Elastyczność oddziaływania Policji na bezpieczeństwo ruchu drogowego**

Określone przez Komendanta rozwiązania w zakresie pełnienia służby na drodze zawierały mechanizmy pozwalające na elastyczne reagowanie na lokalny, czasowy wzrost zagrożeń w ruchu drogowym. Przepisy wewnętrzne Policji, w tym dotyczące prowadzenia działań policyjnych w przypadku zdarzeń kryzysowych²⁴, czy też działania służby dyżurnej w związku ze uzyskaniem zgłoszenia o zdarzeniu (ww. zarządzenie KGP Nr 1173 z 2004 r.), zawierają rozwiązania umożliwiające uzyskanie wsparcia od innych jednostek Policji w przypadku, gdy siły własne

²² Zarządzenie nr 1173 Komendanta Głównego Policji z dnia 10 listopada 2004 r. w sprawie organizacji służby dyżurnej w jednostkach organizacyjnych Policji (Dz. Urz. KGP z 2013 r. poz. 73).

²³ Pismo Komendanta Głównego Policji z dnia 22 stycznia 2007 r. nr GS-d-60/2007 na temat wdrożenia algorytmów postępowania dyżurnych jednostek organizacyjnych Policji (niepublikowane).

²⁴ Zarządzenie nr 23 Komendanta Głównego Policji z dnia 24 września 2014 r. w sprawie metod i form przygotowania i realizacji działań Policji w związku ze zdarzeniami kryzysowymi (Dz. Urz. KGP poz. 65 ze zm.).

okazałyby się niewystarczające. W przyjętych rozwiązaniach w zakresie organizacji służby na drodze określono także możliwość prowadzenia działań przez policjantów poza obszarem właściwości terytorialnej (zarówno w ramach CKS, jak i organizacji służby na drogach nieobjętych CKS). W zasadach CKS określono także mechanizmy umożliwiające KWP/KSP wprowadzenie zmiany lub czasowego zawieszenia harmonogramu realizacji służby lub zmiany dróg nią objętych. W tym celu KWP/KSP występowały do KGP (BRD/BPIRD) z wnioskami o akceptację proponowanych zmian.

Szczegółowej kontroli poddano pięć wniosków KWP/KSP, dla których CKS obejmowała autostrady lub drogi ekspresowe²⁵. W każdym z nich, KWP/KSP przesłały do KGP uzasadnione wnioski, które poddawano ocenie pod kątem zasadności proponowanych zmian, co zostało udokumentowane w formie notatki sporządzanej przez funkcjonariuszy BPIRD/BRD. Dyrektor lub zastępca dyrektora BPIRD/BRD we wszystkich objętych szczegółową kontrolą przypadkach, zaakceptował proponowane zmiany. Przykładowo przedmiotem wniosku KWP Poznań było zawieszenie CKS na terenie garnizonu wielkopolskiego na okres wakacji letnich (lipiec-sierpień 2015 r.) w celu wzmocnienia nadzoru na trasach, na których odbywał się wzmożony ruch turystyczny, i objęcia tych dróg planowaną wojewódzką koordynacją służb podczas tzw. okresu wakacyjnego 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 314-334)

1.5. Czas dotarcia Policji na miejsce zdarzenia

Opis stanu
faktycznego

Komendant Główny Policji ustalił zasady ustalania i monitorowania czasu reakcji Policji na zdarzenie. W priorytetach Komendanta na lata 2013-2015 oraz 2016-2018²⁶ zdefiniowane zostało zadanie dla KWP/KSP pn. „Optymalne wykorzystanie sił i środków będących w dyspozycji dyżurnego, zapewniających prawidłową obsługę zdarzeń”, dla którego określono oczekiwane czasy reakcji Policji, m.in. na zdarzenie w ruchu drogowym.

Na rok 2015 Komendant ustalił referencyjny średni czas reakcji na zdarzenie (w przedziale rocznym) dla wszystkich KWP/KSP na poziomie:

- 10 minut – w terenie miejskim,
- 15 minut w terenie wiejskim (poza granicami administracyjnymi miast).

Wartości oczekiwane miernika, służące ocenie stopnia realizacji priorytetu, ustalone zostały przez zastępcę Dyrektora Głównego Sztabu Policji w sposób zindywidualizowany dla poszczególnych garnizonów Policji²⁷.

W 2016 r. dokonano zmiany zakresu i sposobu monitorowania czasu reakcji na zdarzenia. Na szczeblu KGP został on ograniczony do zdarzeń kategoryzowanych jako „Pilne”. Dotyczyło to zdarzeń, które wymagają natychmiastowej reakcji Policji, w przypadku wystąpienia co najmniej jednego z następujących kryteriów:

- istnieje zagrożenie dla życia, zdrowia lub mienia,
- zachodzi możliwość zatrzymania sprawcy na gorącym uczynku lub w bezpośrednim pościgu,
- istnieje konieczność zapobieżenia innym realnym zagrożeniom.

Pozostałe zdarzenia pozostawiono do bieżącego monitorowania na szczeblu KWP/KSP. Odstąpiono także od podziału i różnicowania wartości miernika ze względu

²⁵ Wniosek KWP Katowice z 22 lutego 2016 r. w sprawie zmiany harmonogramu pełnienia CKS dla garnizonu śląskiego; wniosek KWP Łódź z 17 lutego 2016 r. w sprawie zmiany harmonogramu pełnienia CKS dla garnizonu łódzkiego; wniosek KWP Łódź z 11 kwietnia 2016 r. w sprawie zawieszenia CKS w dniach 14-15 kwietnia 2016 r. w garnizonie łódzkim; wniosek KSP z 23 października 2015 r. w sprawie zawieszenia CKS w garnizonie stołecznym w dniach 9-15 listopada 2015 r.; wniosek KWP Poznań z dnia 9 czerwca 2015 r. w sprawie zawieszenia CKS w garnizonie wielkopolskim w okresie 1.07-31 sierpnia 2015 r.

²⁶ Priorytety Komendanta Głównego Policji o których mowa w zarządzeniu nr 71 Komendanta Głównego Policji z dnia 19 grudnia 2014 r. w sprawie planowania strategicznego, sprawozdawczości i kontroli zarządczej w Policji (Dz. Urz. KGP poz. 142).

²⁷ Wartości te wynosiły: w terenie miejskim: od 6 min 44 s (KWP w Radomiu) do 10 min 33 s (KWP we Wrocławiu), natomiast w terenie wiejskim: od 8 min 26 s (KSP) do 15 min 59 s (KWP w Olsztynie).

na zdarzenia wg rodzaju terenu (miejski/wiejski).

Wartości oczekiwane miernika ustalone zostały w Głównym Sztabie Policji KGP, w oparciu o analizę obejmującą I kwartał 2016 r., w sposób zindywidualizowany dla każdej KWP/KSP, przy czym średnia dla kraju wyniosła 11 min²⁸.

(dowód: akta kontroli str. 368-373, 400-402, 432-434)

W 2015 r. w BPiRD monitorowano czas reakcji Policji na zdarzenia w ruchu drogowym, w oparciu o dane z wykazu policjantów i patroli ruchu drogowego pełniących służbę w podległym garnizonie (dane z Systemu Elektronicznej Sprawozdawczości w Policji - SESPol²⁹) oraz dane o średnim dobowym czasie reakcji na zdarzenia w ruchu drogowym³⁰. Ustalenia kontroli wskazują, że monitoring ten prowadzony był w odniesieniu do czasu reakcji na poziomie KWP/KSP:

- w ujęciu dziennym:
 - w przypadku identyfikacji zbyt długich (w porównaniu do innych garnizonów) czasów reakcji, kierownictwo BPiRD zwracało się do właściwych komendantów wojewódzkich (Stołecznego) Policji z prośbą o wskazanie przyczyn takiego stanu rzeczy. Wśród przyczyn nadmiernych czasów reakcji KWP/KSP wskazywały m.in. dużą liczbę obsługiwanych zdarzeń lub ich duży stopień złożoności, zaangażowanie policjantów w realizację bieżących działań policyjnych (np. w KSP akcja pn. „Referendum 2015”), trudne warunki atmosferyczne, duże okresowe natężenie ruchu drogowego. Wyjaśnienia KWP/KSP obejmowały także okoliczności związane z pełnieniem służby na autostradach. Przykładowo w KWP Bydgoszcz wskazano, że uzyskany w dniu 6 lipca 2015 r. wysoki średni dobowy czas reakcji miał charakter incydentalny, a wynikał z zaistnienia trzech kolizji drogowych na autostradzie A1. Czasy reakcji przekraczały w każdym z tych przypadków 1 godzinę, ponieważ patrole Policji znajdowały się w znacznej odległości od miejsc tych zdarzeń, a ponadto zdarzenia miały miejsce w porze nocnej, kiedy na autostradzie pełniła służbę mniejsza liczba patroli³¹;
- w ujęciu miesięcznym i rocznym:
 - opracowywane były zestawienia średnich czasów reakcji dla każdej z KWP/KSP. Zgodnie z danym wykazanymi w zestawieniu rocznym za 2015 r., średni czas reakcji na zdarzenia wyniósł w skali kraju: 11 min 43 s³².

Powyższe przedsięwzięcia, w związku z likwidacją formularza IS-2, nie były realizowane w I półroczu 2016 r. Jednak we wrześniu 2016 r. opracowano w BRD dokument pn. „Informacja dot. czasu reakcji na zdarzenie drogowe za okres I półrocza 2015/2016”. Z danych w nim zawartych wynikało, że średni czas reakcji na zdarzenie drogowe w I półroczu 2016 r. wynosił w skali kraju:

- dla zdarzeń zakwalifikowanych jako „Pilne” - 11 min 04 s,
- dla pozostałych zdarzeń - 14 min 53 s,
- dla zdarzeń drogowych ogółem - 14 min 30 s, co oznacza, że w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego czas reakcji wydłużył się o 3 min i 10 s (tj. o 21,8%).

(dowód: akta kontroli str. 374-399, 403-407)

Czas reakcji na zgłoszenie obliczany był w Policji na podstawie danych generowanych

²⁸ Wartości oczekiwane wynosiły od 8 min 47 s (KWP w Lublinie) do 11 min 44 s (KWP w Gdańsku i Poznaniu).

²⁹ Gromadzenie i przetwarzanie informacji za pomocą Systemu Elektronicznej Sprawozdawczości w Policji (SESPol), do 31.12.2016 r. regulowało Zarządzenie Nr 71 Komendanta Głównego Policji z dnia 19 grudnia 2014 r. w sprawie planowania strategicznego, sprawozdawczości oraz systemu kontroli zarządczej w Policji (Dz. Urz. KGP poz. 142).

³⁰ Dane dotyczące czasu reakcji pozyskiwane były z SWD.

³¹ W odpowiedzi przekazanej do BPiRD, komendant wojewódzki Policji w Bydgoszczy wskazał na podjęcie działań naprawczych poprzez doprecyzowanie istniejących procedur związanych z pełnieniem służby na nadzorowanym odcinku A1, w tym w celu poprawy również w zakresie czasu reakcji na zdarzenia w ruchu drogowym.

³² Wyniki uzyskane przez garnizony Policji wynosiły od 8 min 55 s (KWP w Lublinie) do 14 min 55 s (KSP).

z Systemu Wsparcia Dowodzenia. System ten nie zawierał jednak funkcjonalności umożliwiającej automatyczne generowanie czasów reakcji na zdarzenia w ruchu drogowym na wybranych drogach, w tym na autostradach i drogach ekspresowych. Dane umożliwiające obliczenie czasu dotarcia Policji na miejsce zdarzenia drogowego, tj. czas uzyskania zgłoszenia i czas dotarcia na miejsce zdarzenia, rejestrowane były w ograniczonym zakresie również w systemie SEWiK. Co do zasady obejmowały one jedynie wypadki drogowe ze skutkiem śmiertelnym.

Szczegółowe badanie czasu dotarcia Policji na miejsce zdarzenia³³ w odniesieniu do wypadków drogowych, jakie miały miejsce w latach 2015-2016 (I półrocze) na autostradach i drogach ekspresowych, przeprowadzone zostało przez kontrolerów NIK w oparciu o dane z SWD³⁴, w odniesieniu do próby kontrolnej, liczącej 213 zdarzeń, spełniających założone kryteria³⁵, wygenerowanych z SEWiK. Ponieważ w 11 przypadkach brak było danych SWD pozwalających na obliczenie czasu reakcji, tym samym próbą objęto 202 przypadki

W wyniku badania próby kontrolnej ustalono, że średnia arytmetyczna czasu dotarcia Policji na miejsce wypadku ze skutkiem śmiertelnym wynosiła:

- wg SEWiK: 14 min 4 s³⁶, przy czym w 54 z 124 przypadków (43,5%), czas reakcji był dłuższy niż średnia, a w 11 z nich wynosił co najmniej 30 min (najdłuższy czas reakcji to 54 min);
- wg SWD: 13 min 4 s³⁷, przy czym w 50 ze 117 przypadków (tj. 42,7%) czas reakcji był dłuższy od ww. średniej.

Średnia arytmetyczna dla wszystkich wypadków drogowych objętych próbą, dla których przyporządkowane zostały odpowiadające im dane z SWD, wyniosła 15 min 14 s, w tym w 76 przypadkach (37,6%) czas dotarcia był dłuższy od ww. średniej³⁸.

(dowód: akta kontroli str. 343-364, 408-431, 442-449)

Ustalone
nieprawidłowości

W wyniku badania próby kontrolnej zdarzeń drogowych, w wyniku porównaniu danych dotyczących tych samych zdarzeń zarejestrowanych w SEWiK i SWD, NIK stwierdziła przypadki braku spójności pomiędzy nimi. Niezgodność pomiędzy danymi nt. czasu zaistnienia zdarzenia w obu systemach stwierdzono w 154 z 209 zdarzeń³⁹ objętych badaniem (74%), w tym różnicę przekraczającą 15 min stwierdzono w 22 przypadkach (10,5%). W odniesieniu do badanych wypadków ze skutkiem śmiertelnym (124), w kwestii czasu zarejestrowania zgłoszenia niezgodność danych stwierdzono w 80 na

³³ Czas dotarcia obliczany jako różnica między czasem przybycia Policji na miejsce zdarzenia drogowego i czasem uzyskania (rejestracji) zgłoszenia przez Policję.

³⁴ Identyfikacji tych samych zdarzeń w dwóch systemach Policji, z uwagi na brak wspólnych identyfikatorów (np. numerów) dokonano poprzez zindywidualizowane przeszukiwanie rekordów w bazie SWD i wyszukiwanie zdarzeń mających miejsce w tym samym lub przybliżonym czasie oraz ten sam charakter i skutki. W jednostkowych przypadkach, tj. cztery zdarzenia zarejestrowane w SEWiK, brak było możliwości jednoznacznego zidentyfikowania odpowiadających im zdarzeń zarejestrowanych w SWD.

³⁵ Próbą objęto wszystkie wypadki drogowe na autostradach i drogach ekspresowych za okres 2015-2016 (I półrocze) wg danych SEWiK, które spełniały jedno z trzech kryteriów: wypadki ze skutkiem śmiertelnym na miejscu zdarzenia (104 przypadki), wypadki, w wyniku których co najmniej jedna osoba poniosła śmierć w terminie 30 dni od zdarzenia – z wyłączeniem przypadków spełniających pierwsze kryterium (20 przypadków), oraz wypadki, w wyniku których co najmniej 3 osoby zostały ranne – z wyłączeniem przypadków spełniających wcześniej wskazane kryteria (89 przypadków).

³⁶ W tym w 4 przypadkach czas reakcji nie przekraczał 1 minuty (w SEWiK czas uzyskania zgłoszenia/dotarcia na miejsce zdarzenia podaje się bez uwzględnienia sekund), w tym jeden równy był 1 minucie. W przypadku wyłączeniu z próby wskazanych 4 przypadków, średnia arytmetyczna czasu dotarcia Policji na miejsce wypadku wynosiłaby 14 min 25 s.

³⁷ W 7 z 124 przypadkach brak było danych z SWD umożliwiających obliczenie czasu reakcji Policji. W 7 kolejnych przypadkach, czas reakcji wg SWD był niższy, niż 1 minuta, w tym w 6 przypadkach, wynosił poniżej 20 s. W przypadku wyłączeniu z próby wskazanych 7 przypadków (czas reakcji poniżej 1 min) średnia arytmetyczna czasu dotarcia Policji na miejsce wypadku wynosiłaby: 13 min 53 s.

³⁸ W przypadku odrzucenia czasu dotarcia o wartościach skrajnych, tj. poniżej 1 minuty (8 przypadków, w tym 7 w których czas dotarcia wynosił 21 s i mniej) i skrajnie długiego (w stosunku do pozostałych wyników), tj. wynoszącego 5 godz. 25 min 30 s – średnia arytmetyczna wyniosłaby: 14 min 15 s.

³⁹ W przypadku czterech zdarzeń zarejestrowanych w SEWiK brak było możliwości porównania danych z SWD.

118 przypadków⁴⁰ (67,8%), w tym rozbieżność przekraczającą 15 min stwierdzono w 10 przypadkach (8,5%).

(dowód: akta kontroli str. 343-449)

Opis stanu
faktycznego

1.6. System Ewidencji Wypadków i Kolizji

W wyniku niniejszej kontroli stwierdzono, że w wykonaniu wniosków po kontroli NIK nr I/15/002⁴¹, Komendant Główny Policji podjął działania na rzecz poszerzenia funkcjonalności SEWiK, w tym w zakresie sposobu prezentacji danych i statystyk, polegających głównie na:

- stworzeniu elektronicznej karty zdarzenia drogowego (e-KZD) oraz interfejsu łączącego e-KZD z SWD i SEWiK,
- zintegrowaniu systemów SWD i SEWiK, co gwarantowałoby odzwierciedlenie danych dotyczących zgłoszonych zdarzeń drogowych w obydwu aplikacjach,
- budowy systemu mapowego dla systemu SEWiK pozwalającego na wizualizację danych o zdarzeniach drogowych⁴².

15 października 2016 r. wdrożony został interfejs łączący SWD i SEWiK. Spowodowało to automatyczne przekazywanie wybranych danych z SWD do SEWiK w zakresie rejestrowanego zdarzenia drogowego, w tym m.in. datę i czas zdarzenia, czas otrzymania zgłoszenia i czas przybycia Policji na miejsce zdarzenia.

Ustalono ponadto, że w BPiRD/BRD KGP prowadzona była bieżąca kontrola poprawności rejestrowania w systemie SEWiK danych dotyczących zdarzeń drogowych. W pierwszej kolejności kontroli podlegały zdarzenia ze skutkiem śmiertelnym, a następnie pozostałe zdarzenia, w których zostali poszkodowani ludzie. Weryfikacji poddawane były także dane dotyczące zaistniałych kolizji drogowych. Informacje o stwierdzonych błędach przekazywane były do KWP/KSP. Ponadto wprowadzono codzienną weryfikację poprawności rejestracji danych GPS w wypadkach ze skutkiem śmiertelnym, a w przypadku stwierdzenia takich błędów były one niezwłocznie korygowane.

Komendant Główny Policji skierował do komendantów wojewódzkich (Stołecznego) Policji polecenia dotyczące prawidłowego i terminowego rejestrowania danych w systemie SEWiK, dokonywania analiz przyczyn opóźnionej rejestracji wypadków drogowych we wskazanym okresie (wynoszących nawet kilka miesięcy), także weryfikacji poprawności rejestracji zdarzeń w zakresie danych dotyczących działania alkoholu. Jednocześnie Komendant nakazał zapewnić każdorazową weryfikację danych GPS przed ich zarejestrowaniem w systemie SEWiK oraz bieżący nadzór bezpośrednich przełożonych, nad jakością wprowadzanych danych. Polecenie to ponowione zostało w październiku 2016 r.

Z wyjaśnień Dyrektora BRD, wynikało ponadto, że w stosunku do opisanych powyżej mechanizmów kontroli rejestracji danych w SEWiK, wprowadzono dalsze usprawnienia, w tym w szczególności w czerwcu 2016 r. „w SEWiK została znacznie rozszerzona systemowa kontrola poprawności zapisów”. Wprowadzono automatyczną weryfikację poprawności danych dot. czasu zdarzenia i jego obsługi⁴³, czy też danych dot. miejsca zdarzenia.⁴⁴ Z powyższych wyjaśnień wynikało ponadto, że w dniach 12-13 września

⁴⁰ W sześciu pozostałych przypadkach brak było możliwości porównania danych.

⁴¹ Kontrola I/15/002 „Funkcjonowanie systemu gromadzenia i wykorzystywania danych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego”.

⁴² Sfinalizowanie podjętych działań będzie możliwe dopiero po uzyskaniu prawa do modyfikacji SWD siłami własnymi Policji, co ma nastąpić w lutym 2017 r.

⁴³ I tak np. data/godzina zdarzenia nie mogła być późniejsza, niż data/godzina zgłoszenia i przybycia, data/godzina zgłoszenia nie mogła być wcześniejsza, niż data/godzina zdarzenia i późniejsza niż godzina przybycia, godzina przybycia nie mogła być wcześniejsza niż godzina zdarzenia i godzina zgłoszenia.

⁴⁴ I tak np. zaznaczając miejsce „autostrada” nie można jednocześnie odznaczyć pozycji „obszar zabudowany”, „nawierzchnia gruntowa”, a zaznaczając pozycję „droga ekspresowa” nie można odznaczyć pozycji „nawierzchnia gruntowa”. Podobnie, zaznaczając pozycję „strefa ruchu” albo „strefa zamieszkania” nie może być wpisana „autostrada” albo „droga ekspresowa”.

2016 r. zorganizowane zostały warsztaty szkoleniowe dla koordynatorów SEWiK z KWP/KSP poświęcone m.in. tematyce nadzoru nad rejestracjami w systemie.

(dowód: akta kontroli str. 614-630)

W okresie objętym kontrolą, w BRD, a wcześniej w BPIRD, na podstawie danych z SEWiK, opracowywano materiały analityczne w cyklu miesięcznym, kwartalnym, półrocznym i rocznym, przedstawiające stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym w Polsce. Prezentowano w nich dane w formie opisowej oraz zestawień tabelarycznych i wykresów. W KGP podjęto prace nad rozszerzeniem funkcjonalności SEWiK umożliwiającej prezentację danych w formie wizualizacji mapowej.

W przedmiotowych opracowaniach prezentowano dane, w tym identyfikowane trendy i tendencje w odniesieniu do poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w ograniczonym natomiast zakresie formułowano w nich wnioski w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. W wyniku szczegółowej kontroli opracowań pn. „Wypadki drogowe ze skutkiem śmiertelnym w I kwartale 2016 r.”, „Stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym w Polsce w okresie I - IV 2016 roku”, „Stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym w Polsce w okresie I - VI 2016 r.”, „Informacja o stanie bezpieczeństwa na autostradach i drogach ekspresowych w I półroczu 2015/2016” stwierdzono, że jedynie w ostatnim z ww. dokumentów sformułowano wniosek o treści: „należy nadal monitorować stan brd na autostradach i drogach ekspresowych zwłaszcza w kontekście budowy nowych odcinków autostrad w kraju”.

Dyrektor BRD wyjaśnił, że opracowania dotyczące stanu bezpieczeństwa na drogach, wykorzystywane były zarówno w ramach obsługi bieżących spraw w Biurze, jak również przekazywane były podczas spotkań kierownictwa Policji. Przykładem wykorzystania takich opracowań były wnioski, skierowane w II połowie 2016 r. przez Dyrektora BRD do Sekretarza Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w celu zwołania posiedzenia Rady w sprawie obserwowanego pogorszenia stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2016 r. i podjęcia działań zaradczych.

(dowód: akta kontroli str. 164-198, 614-623, 629-630)

Uwagi do
kontrolowanej
działalności

W toku niniejszej kontroli stwierdzono przypadki błędnego rejestrowania w SEWiK danych nt. lokalizacji zdarzeń drogowych na drogach ekspresowych. W wyniku przeprowadzonej w BRD weryfikacji danych wygenerowanych z SEWiK za okres lat 2015-2016 (I półrocze) obejmujących wypadki na autostradach i drogach ekspresowych – zidentyfikowano łącznie 70 przypadków, na ogólną liczbę 947 wypadków na tych drogach, w których opis zawierał oznaczenie pozycji „droga ekspresowa” przy jednoczesnym oznaczeniu numeru drogi niższej kategorii (np. droga „nr 1” zamiast „S1”). W efekcie stwierdzono, że w 58 przypadkach, zdarzenia te faktycznie miały miejsce na drogach ekspresowych. W pozostałych 12 przypadkach, zdarzenia te miały miejsce na drogach niższej kategorii. W wyniku podjętych w BRD działań, wprowadzone zostały odpowiednie korekty danych w SEWiK w zakresie opisu ww. zdarzeń. Z dokumentacji wewnętrznej BRD wynikało, że błędne zapisy w ww. 12 przypadkach spowodowane były „nieuwagą operatora podczas wprowadzania danych z karty MRD-2 do bazy danych poprzez błędne zaznaczenie wartości »Droga ekspresowa« zamiast wartości »Dwie jezdnie jednokierunkowe« (wartości te zarówno na karcie MRD-2 jak i na ekranie służącym do wprowadzania danych są obok siebie)”.

(dowód: akta kontroli str. 614-630)

W ocenie NIK, działania KGP na rzecz zwiększenia funkcjonalności SEWiK, powinny przyczynić się do wyeliminowania ww. niespójności w obu systemach. Ponadto, w związku ze stwierdzeniem przypadków błędnego rejestrowania w SEWiK danych dotyczących lokalizacji zdarzeń drogowych na drogach ekspresowych, w opinii NIK, konieczne jest usprawnienia procesu wprowadzania danych do projektowanej aplikacji „Elektroniczna Karta Zdarzenia Drogowego”.

1.7. Działania o charakterze prawodawczym

Komenda Główna Policji, w ramach współpracy z Europejską Organizacją Policji Ruchu Drogowego (TISPOL), pozyskała informacje odnośnie rozwiązań prawnych stosowanych w tym zakresie w wybranych krajach europejskich. W dniu 5 sierpnia 2016 r. Zastępca Komendanta nadinsp. Jan Lach zwrócił się z wnioskiem do Jarosława Zielińskiego, Sekretarza Stanu w MSWiA, o wyrażenie zgody na rozpoczęcie prac nad projektem zmiany ustawy Prawo o ruchu drogowym. Zaproponowane zmiany w przepisach ruchu drogowego na autostradach i drogach ekspresowych mają polegać na:

- wprowadzeniu regulacji zapewniających drożność lewego pasa ruchu dla szybciej poruszających się pojazdów,
- uregulowaniu kwestii wyprzedzania przez kierujących samochodami ciężarowymi i ciągnikami samochodowymi innych pojazdów, w szczególności jadących z prędkością niewiele mniejszą,
- wprowadzeniu regulacji dotyczących zatorów drogowych w zakresie tzw. korytarzy życia, tj. odpowiedniego sytuowania pojazdów na pasach ruchu i pasach awaryjnego postoju w celu ułatwienia przejazdu do miejsca zdarzenia pojazdom uprzywilejowanym.

(dowód: akta kontroli str. 607-611)

Ocena częściowa

Komendant Główny Policji określił ramy organizacyjno-funkcjonalne działań Policji na drogach, w tym także umożliwiające elastyczne reagowanie na lokalny wzrost zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W ocenie NIK, konieczne jest jednak większe zaangażowanie KGP, zwłaszcza poprzez stałe monitorowanie efektywności działań prd Policji na autostradach i drogach ekspresowych, celem wypracowania i wdrożenia optymalnych metod działania prd Policji, w tym reakcji na zdarzenia drogowe. Kontrola wykazała, bowiem, że w stosunku do roku poprzedniego, w 2016 r. wydłużył się o 3 min 10 s, tj. o 21,8%, czas reakcji na zdarzenie drogowe.

Stwierdzono także niezgodność części danych nt. tych samych zdarzeń drogowych zarejestrowanych w Systemach Wsparcia Dowodzenia i Ewidencji Wypadków i Kolizji. NIK pozytywnie ocenia podjęcie działań przez KGP na rzecz poprawy jakości danych przetwarzanych w systemie SEWiK oraz zapewnienie spójności danych o zdarzeniach drogowych przetwarzanych w systemach SEWiK i SWD⁴⁵.

NIK pozytywnie oceniła podjęcie przez Komendanta działań w zakresie identyfikacji obszarów wymagających zmian systemowych, w tym o charakterze legislacyjnym, na rzecz optymalizacji warunków ruchu na drogach wyższej kategorii.

2. Wymiana informacji i koordynacja działań pomiędzy Policją a służbami prowadzącymi działania ratownicze

2.1. Współpraca Policji z innymi podmiotami w zakresie ratownictwa na drogach

Generalne ramy współdziałania z innymi podmiotami określono w formie porozumień Komendanta Głównego Policji z Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad⁴⁶ i Komendantem Głównym Państwowej Straży Pożarnej⁴⁷. Ostatnie z ww. porozumień ma charakter ogólnych ram współdziałania i obejmuje zobowiązanie stron

⁴⁵ W wyniku wcześniejszych kontroli NIK stwierdzała nieprawidłowości dotyczące prowadzenie przez Policję statystyki zdarzeń drogowych w systemie SEWiK (patrz np. Informacja o wynikach kontroli I/15/002/KPB pn. „Funkcjonowanie systemu gromadzenia i wykorzystywania danych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego”).

⁴⁶ Porozumienie Komendanta Głównego Policji i Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 21 listopada 2003 r. w sprawie współdziałania jednostek organizacyjnych Policji i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego (Dz. Urz. KGP Nr 21, poz. 124) - szerzej w rozdziale 4 Wystąpienia.

⁴⁷ Porozumienie pomiędzy Komendantem Głównym Państwowej Straży Pożarnej a Komendantem Głównym Policji zawarte w dniu 12 czerwca 2001 r. o współdziałaniu Państwowej Straży Pożarnej z Policją (akt niepublikowany).

do współdziałania w zakresie działań zapobiegawczo-przygotowawczych, organizowania i prowadzenia działań likwidujących zagrożenie na miejscu zdarzenia. Realizowane działania obejmowały np. udzielanie przez Policję pomocy PSP w bezpośrednich czynnościach ratowniczych, z uwzględnieniem możliwości policyjnych sił i środków technicznych do działań w zagrożeniu oraz szkolenie i doskonalenie zawodowe (m.in. przeprowadzenie ćwiczeń).

(dowód: akta kontroli str. 9-12, 533-536, 551-556, 585-586)

Komendant Główny Policji nie zawierał porozumień z innymi organami administracji państwowej lub podmiotami realizującymi zadania w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego dotyczących współdziałania przy prowadzeniu działań ratunkowych na miejscach zdarzeń drogowych.

Doświadczenia Policji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na autostradach prezentowane były na forum międzynarodowym. Przykładem takiego działania był udział Zastępcy Dyrektora BPiRD insp. Leszka Jankowskiego, w 9 Konferencji ASECAP⁴⁸ w Warszawie 8 marca 2016 r. Wystąpienie przedstawiciela KGP na ww. Konferencji poprzedzone zostało pozyskaniem z 12 KWP informacji odnośnie m.in. współpracy z zarządcami (koncesjonariuszami) autostrad oraz identyfikowanych przez te jednostki problemów w realizacji zadań na autostradach i postulatów na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 551-555, 598-606)

Opis stanu
faktycznego

2.2. Udział Policji w uzgadnianiu Planów Działań Ratowniczych na drogach

Zgodnie z § 98 ust. 2 pkt. 1 i 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych⁴⁹, warunki bezpieczeństwa, w tym warunki podjęcia działań przez służby ratownicze, powinny być uzgodnione we wskazanym zakresie m.in. z właściwymi komendantami wojewódzkimi Policji. W planach działań ratowniczych na autostradach płatnych powinny być zawarte wymagania dotyczące zasad i organizacji prowadzenia działań ratowniczych (ust. 3).

Udział Policji w uzgadnianiu planów ratowniczych na drogach innych, niż autostrady płatne, nie podlegał uregulowaniu na poziomie KGP i był realizowany na poziomie poszczególnych KWP/KSP. Jak wyjaśnił Dyrektor BRD, do KGP nie wpływały informacje odnośnie problemów w obszarze uzgodnień warunków prowadzenia działań ratowniczych dla autostrad i dróg ekspresowych niepłatnych. Dyrektor stwierdził ponadto, powołując się na informacje uzyskane z KWP/KSP, że plany działań ratowniczych „zostały sporządzone dla większości ww. kategorii dróg, jednak nie zawsze były konsultowane z właściwymi jednostkami terytorialnymi Policji”.

(dowód: akta kontroli str. 551-584)

2.3. Organizacja łączności na potrzeby działań Policji na autostradach i drogach ekspresowych

Opis stanu
faktycznego

Komendant Główny Policji uregulował organizację łączności radiowej w Policji zarządzeniem KGP Nr 734 z 2007 r.⁵⁰, wprowadzając „Instrukcję w sprawie stosowania środków łączności radiowej i organizacji łączności radiowej oraz sposobu prowadzenia korespondencji radiowej w jednostkach organizacyjnych Policji” (dalej zwaną: Instrukcją).

Policjanci pełniący służbę na drogach, w tym autostradach i drogach ekspresowych, mieli do dyspozycji następujące sieci radiowe:

⁴⁸ ASECAP – Europejskie Stowarzyszenie Koncesjonariuszy i Operatorów Płatnych Autostrad.

⁴⁹ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz. U. Nr 12, poz. 116 ze zm.).

⁵⁰ Zarządzenie nr 734 Komendanta Głównego Policji z dnia 30 lipca 2007 r. w sprawie stosowania środków łączności radiowej, organizacji łączności radiowej oraz sposobu prowadzenia korespondencji radiowej w jednostkach organizacyjnych Policji (Dz. Urz. KGP Nr 15, poz. 118 ze zm.).

- Krajową Sieć Współdziałania i Alarmowania (dalej zwana: KSWiA), o której mowa w § 8 Instrukcji, tj. krajową sieć nasłuchową, o zasięgu krajowym, służącą do alarmowania, powiadamiania i współdziałania. Umożliwia ona nawiązanie łączności pomiędzy stacją stałą zlokalizowaną na stanowisku kierowania jednostki z dowolną stacją ruchomą użytkownika w terenie, która znalazła się czasowo w jej zasięgu. Dyrektor Biura Łączności i Informatyki (BŁiI) KGP insp. Przemysław Więclaw poinformował, że kanał KSWiA podlegał obligatoryjnemu zaprogramowaniu na urządzeniach radiowych przewoźnych i nasobnych, pozostających na wyposażeniu patroli prd;
- sieci własne jednostek Policji, tj. sieci radiowe umożliwiające łączność użytkowników ruchomych ze stanowiskiem kierowania macierzystej jednostki lub komórki organizacyjnej Policji oraz w relacjach bezpośrednich między użytkownikami ruchomymi. Jak wyjaśnił Dyrektor BŁiI „sieci te są wykorzystywane w codziennej służbie jako podstawowy kanał do komunikacji w relacji stanowisko kierowania – użytkownik stacji ruchomej”;
- sieci ruchome o zasięgu ogólnokrajowym, które w przypadku działań Policji na autostradach wykorzystywane są jako simpleksowe⁵¹ sieci ruchome o zmiennym obszarze pracy, umożliwiające wykorzystanie tych samych kanałów radiowych na obszarze kraju przez policjantów określonej służby Policji np. PRD. Jak poinformował Dyrektor BŁiI KGP sieci te „służą przede wszystkim do łączności bezpośredniej między użytkownikami stacji ruchomych, np. w przypadku sieci ruchu drogowego do realizacji pilotaży, łączności wewnątrz przemieszczających się kolumn”.

W celu zapewnienia komunikacji policjantów pełniących służbę na drodze ze stanowiskiem kierowania mogą być wykorzystywane także terminale mobilne pracujące w Systemie Wspomagania Dowodzenia Policji.

Bezpośrednią łączność radiową pomiędzy policjantami pełniącymi służbę na drodze (na miejscu zdarzenia drogowego) i podmiotami pozapolicyjnymi, biorącymi udział w działaniach ratowniczych, w tym z Kierującym Działaniami Ratowniczymi i jednostkami krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego i innymi uczestniczącymi w tych działaniach podmiotami, zapewniała „Radiowa sieć współdziałania służb Ministerstwa Spraw Wewnętrznych”, wykorzystująca kanał B-112.

Organizację lokalnej łączności radiowej, umożliwiającej współdziałanie Policji z podmiotami pozapolicyjnymi regulowały „Zasady organizacji i funkcjonowania radiowej sieci współdziałania służb Ministerstwa Spraw Wewnętrznych”, zatwierdzone przez zastępcę Dyrektora Departamentu Ewidencji Państwowych i Teleinformatyki MSW.

Na mocy § 7 Instrukcji, wprowadzonej ww. zarządzeniem KGP Nr 734 z 2007 r., Komendant delegował uprawnienia do określenia sposobu organizacji łączności współdziałania Policji z innymi służbami:

- dla działań o charakterze ogólnokrajowym lub prowadzonych na obszarze kilku województw – na dyrektora BŁiI KGP, który decyzją nr 74 z 2 kwietnia 2002 r. polecił podległym jednostkom wdrożyć „Krajowe dane radiowe Policji”⁵²;
- na obszarze działania KWP/KSP – na komendantów wojewódzkich (Stołecznego) Policji.

W KGP podejmowane były działania w celu wdrożenia do wykorzystania w Policji kanału B-112. W tym celu Dyrektor BŁiI przekazał do KWP/KSP ww. Zasady oraz przekazywał do tych jednostek informacje o włączeniu do sieci współdziałania służb MSW innych użytkowników. I tak, w dniu 21 maja 2015 r. naczelnik Wydziału Radiokomunikacji BŁiI

⁵¹ Zgodnie z definicją simpleksu ujętą w § 2 pkt 34 Instrukcji – oznacza on: sposób pracy radiowej polegający na wykorzystaniu jednej częstotliwości, przy którym nadawanie i odbiór odbywają się na przemian.

⁵² Decyzja nr 74 Dyrektora BŁiI KGP z 2 kwietnia 2002 r. w sprawie wdrożenia „Krajowych danych radiowych Policji” (niepublikowana).

KGP przekazał do naczelników Wydziałów Łączności i Informatyki KWP/KSP zaktualizowaną listę podmiotów współpracujących w ww. sieci, a 30 września 2015 r. poinformował naczelnika Wydziału Łączności i Informatyki KWP w Gorzowie Wielkopolskim o uzyskaniu przez Autostradę Eksploatacja S.A. zgody na pracę w ww. sieci na terenie pasa drogowego autostrady A2 na terenie województwa lubuskiego. Dyrektor BŁiI poinformował, że w okresie objętym kontrolą analizowano problemy i trudności w zapewnieniu łączności radiowej różnych jednostek Policji „jednakże z charakteru przekazywanych informacji nie wynikało, że dotyczą one policjantów realizujących zadania na miejscu zdarzenia na drodze”. Z wyjaśnień tych wynikało także, że w związku z identyfikacją ww. problemów i trudności podejmowano działania naprawcze w poszczególnych jednostkach Policji „w szczególności poprzez dokonywanie zmian parametrów pracy sieci”.

(dowód: akta kontroli str. 513-532)

Ocena częściowa

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli Komendant podjął działania na rzecz zapewnienia skutecznej wymiany informacji i koordynacji działań policjantów pełniących służbę na drogach. Jednocześnie kontrola nie wykazała by w KGP podejmowane były działania wprost skierowane na rzecz usprawnienia koordynacji współdziałania Policji z innymi służbami prowadzącymi działania ratownicze na drogach, w tym na autostradach i drogach ekspresowych. Zasady współdziałania z podmiotami zewnętrznymi ustalone były na poziomie KWP/KSP i wynikały z uwarunkowań lokalnych.

3. Wyposażenie jednostek Policji oraz wyszkolenie policjantów w zakresie prowadzenia działań ratowniczych

3.1. Wyposażenie policjantów przed w pojazdy i sprzęt

Opis stanu faktycznego

Komendant Główny Policji określił normy wyposażenia i zasady przyznawania jednostkom i komórkom organizacyjnym Policji sprzętu transportowego⁵³, sprzętu techniki policyjnej, w tym m.in. zestawów do oznaczeń miejsc wypadków drogowych i drogowych lamp ostrzegawczych⁵⁴ oraz sprzętu łączności⁵⁵. Przepisy te określały zasady wyposażania komórek organizacyjnych pionu ruchu drogowego, tak jak innych służb Policji.

Zasady zaopatrywania jednostek Policji m.in. w sprzęt transportowy i sprzęt techniki policyjnej określone zostały przez Komendanta w formie wytycznych⁵⁶. Zgodnie z nimi, zamówienia publiczne w zakresie wyposażenia Policji udzielane były przez KGP⁵⁷ albo KWP/KSP, jako dysponentów środków budżetu państwa III stopnia, w wyniku porównania stanu faktycznego posiadanego wyposażenia z potrzebami w tym zakresie, wynikającymi z norm wyposażenia.

Według informacji Zastępcy Komendanta nadinsp. Heleny Michalak, w KGP gromadzone były (w systemie półrocznym) informacje z poszczególnych garnizonów Policji odnośnie ustalonych przez jednostki Policji normatywów i stanu wyposażenia

⁵³ Zarządzenie nr 9 Komendanta Głównego Policji z dnia 5 maja 2015 r. w sprawie norm wyposażenia jednostek i komórek organizacyjnych Policji oraz policjantów w sprzęt transportowy (Dz. Urz. KGP, poz. 29 ze zm.), zwane dalej: zarządzeniem KGP Nr 9 z 2015 r.

⁵⁴ Zarządzenie nr 21 Komendanta Głównego Policji z dnia 16 lipca 2015 r. w sprawie określenia norm wyposażenia i szczegółowych zasad przyznawania i użytkowania sprzętu techniki policyjnej dla jednostek i komórek organizacyjnych Policji oraz policjantów (Dz. Urz. KGP poz. 54).

⁵⁵ Zarządzenie nr 25 Komendanta Głównego Policji z dnia 6 października 2014 r. w sprawie określenia norm wyposażenia jednostek i komórek organizacyjnych Policji oraz policjantów w sprzęt teleinformatyczny i telekomunikacyjny oraz szczegółowych zasad jego przyznawania i użytkowania (Dz. Urz. KGP poz. 70).

⁵⁶ Wytyczne nr 4 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie zaopatrywania jednostek organizacyjnych Policji w sprzęt, materiały i usługi (Dz. Urz. KGP poz. 19 ze zm.).

⁵⁷ Wykaz wyposażenia, którego zakup w ramach zamówień publicznych należał do wyłącznej kompetencji KGP, określał załącznik nr 1 do ww. Wytycznych nr 4 z 2012 r. W wykazie tym uwzględniono m.in. sprzęt transportowy w postaci furgonów oznakowanych typu: ETDiE, APRD. Wykaz ten nie obejmował zakupu zestawów zabezpieczenia miejsca wypadku drogowego, czy też zestawów R1 i R0.

w sprzęt transportowy.

Zgodnie ze „Sprawozdaniem o stanie i pracy transportu Policji” za rok 2015, według stanu na dzień 31 grudnia 2015 r., wyposażenie Policji w samochody osobowe i motocykle było wyższe od ustalonych norm (odpowiednio 109% i 117% normy), natomiast w zakresie furgonów było poniżej normy (97%)⁵⁸. Ustalono, że liczba pojazdów kwalifikujących się do wycofania w 2015 r. wynosiła łącznie 2.846 szt., w tym: 1.893 pojazdy osobowe, 431 furgonów i 12 motocykli.

Pion ruchu drogowego Policji, według stanu na dzień 30 czerwca 2016 r., miał na wyposażeniu m.in.:

- samochody osobowe: oznakowane (1.436), oznakowane z wideorejestratorem (142), nieoznakowane (138), nieoznakowane z wideorejestratorem (279),
- furgony: Ambulans Pogotowia Ruchu Drogowego APRD (161), Ekip Techniki Drogowej i Ekologii ETDiE (34), inne - oznakowane (58), inne - nieoznakowane (16), profilaktyczno-edukacyjne (17),
- motocykle ruchu drogowego (695),
- zestawy zabezpieczenia miejsca wypadku drogowego – 1.228,
- zestawy pierwszej pomocy (R0) i ratownictwa przedmedycznego (R1) – odpowiednio: 1.044 i 253,
- radiotelefony: przewoźne (3.058) i noszone (5.638)⁵⁹.

(dowód: akta kontroli str. 203-210, 249-252, 500-505)

Na podstawie informacji KWP/KSP nt. najpilniejszych potrzeb pionu ruchu drogowego w zakresie sprzętu transportowego oraz techniki policyjnej stwierdzono m.in., że według stanu na dzień 1 stycznia 2016 r. policjanci prd potrzebowali m.in.: samochody osobowe oznakowane (641), samochody oznakowane z wideorejestratorem (57), samochody osobowe nieoznakowane (91), samochody nieoznakowane z wideorejestratorem (166), furgony APRD (101), furgony ETDiE (35), zestawy znaków do zabezpieczenia miejsca wypadku drogowego (447), torby ratunkowe: R1, R0 (4).

Z wyjaśnień Zastępcy Komendanta nadinsp. Heleny Michalak wynikało, że na poziomie KGP, w celu zaspokojenia potrzeb transportowych Policji, w tym prd, podejmowano m.in. działania:

- na rzecz pozyskania wsparcia ze środków europejskich w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. W ich wyniku 30 czerwca 2016 r. podpisana została pre-umowa dotycząca przygotowania projektu pozakonkursowego pn. „Bezpieczniej na drogach – nowoczesny sprzęt dla polskiej Policji”, obejmującej m.in. zakup: 600 radiowozów oznakowanych i 140 radiowozów nieoznakowanych z wideorejestratorem;
- związane z określeniem priorytetowych potrzeb prd w związku z przygotowaniem wieloletniego programu modernizacji służb resortu spraw wewnętrznych. Z wyjaśnień Zastępcy Komendanta - nadinsp. Jana Lacha wynikało, że w toku prac związanych z projektem ustawy o ustanowieniu „Programu modernizacji Policji na lata 2017-2019, KGP zgłosiła potrzeby m.in. w zakresie sprzętu transportowego tj. środki w kwocie 521 mln zł na zakup ok. 5.608 pojazdów policyjnych, w tym 4.415 samochodów osobowych, 150 samochodów osobowo-terenowych, 855 samochodów typu furgon, 88 pojazdów specjalistycznych i wsparcia logistycznego”.

W 2015 r. Biuro Logistyki Policji (BLP) KGP koordynowało wspólne zakupy dla

⁵⁸ W tym furgony ETDiE: stan pojazdów 38, a norma 41 (tj. 92,7% normy), furgony APRD: stan pojazdów: 163, a norma 194 (tj. 84%).

⁵⁹ Dane szacunkowe. Z informacji pozyskanych przez KGP z KWP/KSP wynika, że dane dotyczące stanu wyposażenia w ww. sprzęt łączności mają charakter szacunkowy – np. dane wykazane przez KWP w Bydgoszczy, w związku z połączeniem wydziałów prewencji i ruchu drogowego na poziomie KPP w garnizonie kujawsko-pomorskim obejmują wyposażenie łącznie dla funkcjonariuszy tych wydziałów; w niektórych przypadkach wskazywano także na zasady gospodarki sprzętem łączności radiowej w ramach której sprzęt ten pobierany był przez policjantów od dyżurnych (niezależnie od rodzaju służby).

jednostek organizacyjnych Policji, obejmujące 1.879 szt. sprzętu transportowego, z których około 320 trafiło do prd⁶⁰. Jednocześnie, jak poinformowała Zastępca Komendanta nadinsp. Helena Michalak, na wyposażenie w sprzęt transportowy służby ruchu drogowego miały wpływ zakupy ze środków pomocowych dokonane przez KGP w latach 2012-2014, w tym 89 samochodów osobowych nieoznakowanych z wideorejestratorem, 15 motocykli, 8 furgonów APRD i 7 furgonów ETDiE. Zgodnie z § 9 zarządzenia KGP Nr 9 z 2015 r., to komendant wojewódzki Policji przyznaje sprzęt transportowy dla poszczególnych podległych jednostek i komórek organizacyjnych, uwzględniający potrzeby służby, uwarunkowania lokalne oraz racjonalne wykorzystania posiadanego sprzętu transportowego.

(dowód: akta kontroli str. 203-210, 253-267)

Mając na względzie właściwość rzeczową KGP w zakresie zakupów wyposażenia w sprzęt transportowy, Zastępca Komendanta nadinsp. Jan Lach poinformował, że BLP „planuje zakres rzeczowy zakupów w sposób wykluczający dysproporcje między rodzajami sprzętu i poziomami wypełnienia norm oraz uwzględnia dyspozycje ujętą w § 11 ust. 1 pkt 10 zarządzenia” [KGP Nr 9 z 2015 r. - przypis NIK]. Zastępca Komendanta wskazał w tym zakresie także, że „plany zakupów dotyczące poszczególnych grup sprzętu transportowego są przygotowywane na wniosek użytkowników, w wyniku analiz prowadzonych w BLP KGP w zakresie: stanu sprzętu, norm wyposażenia i liczby pojazdów kwalifikujących się do wycofania. W oparciu o powyższe oraz mając na względzie ograniczone środki finansowe (...) obok działań opisanych powyżej, ustalono w 2016 r. zapewnienie w pierwszej kolejności zakupu pojazdów typu: patrolowy (...) i typu: mała więźniarka (...)”.

W odniesieniu do kwestii zaopatrywania Policji w furgony APRD, Zastępca Komendanta wyjaśnił także, że „w przypadku zwiększonych potrzeb w zakresie wyposażenia w pojazdy APRD jednostki Policji samodzielnie realizują zakupy tego typu pojazdów, korzystając ze środków pozabudżetowych (np. pochodzących z regionalnych programów UE) – zakupów takich dokonywały: KWP w Gdańsku 16 pojazdów APRD w latach 2012-2013, KWP w Lublinie 10 - w 2015 r. oraz KWP w Łodzi - 7 w 2013 r.”.

(dowód: akta kontroli str. 632-634)

3.2. Doskonalenie zawodowe policjantów prd

Opis stanu
faktycznego

Szkolenie i doskonalenie zawodowe policjantów, w tym policjantów prd, reguluje rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji⁶¹. Niezależnie od szkolenia zawodowego podstawowego, na które kierowany był każdy policjant po przyjęciu do służby (§ 10 ust. 1 rozporządzenia), policjanci mogli być kierowani na szkolenia specjalistyczne, realizowane w ramach doskonalenia zawodowego centralnego przez szkoły Policji oraz Wyższą Szkołę Policji w Szczytnie (§ 50 ust. 1 rozporządzenia). W okresie objętym kontrolą realizowane były kursy specjalistyczne dla policjantów prd w zakresie: ruchu drogowego - część ogólna (RDo) i część szczególna (RDs), wideorejestratorów wykroczeń (VR), kontroli tachografów cyfrowych (T), kierowania motocyklem szosowym (TJMS), dla policjantów wykonujących czynności na miejscu zdarzenia drogowego (RWD).

Obowiązujące w Policji uregulowania nie określają ukończenia kursów specjalistycznych z zakresu ruchu drogowego, jako wymogu formalnego mianowania na stanowisko służbowe w prd. Jednocześnie jednak, w § 2 ust. 1 zarządzenia KGP Nr 609 z 2007 r. zastrzeżono, że zadania Policji w zakresie kontroli ruchu drogowego wykonuje policjant pełniący służbę w komórce właściwej do spraw ruchu drogowego, posiadający

⁶⁰ Przyznanie poszczególnym służbom do użytkowania sprzętu transportowego pozostaje w gestii komendantów wojewódzkich (Stołeczny) Policji.

⁶¹ Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie szczegółowych warunków odbywania szkoleń zawodowych oraz doskonalenia zawodowego w Policji (Dz. U. Nr 126, poz. 877 ze zm.).

przeszkolenie w tym zakresie, zwany dalej „policjantem ruchu drogowego”.

W § 4 zarządzenia określono dodatkowe zadania policjantów prd wymagające wiedzy specjalistycznej, a więc i przeszkolenia specjalistycznego: kierowania ruchem drogowym, z wyłączeniem czynności podejmowanych na miejscu zdarzeń drogowych oraz przy zabezpieczeniu imprez na drogach, kontroli stanu technicznego pojazdów silnikowych oraz wykonywania czynności na miejscu wypadków drogowych⁶².

Liczba policjantów prd pełniących służbę w garnizonach Policji wymagających przeszkolenia na kursach specjalistycznych określana była przez kierowników jednostek Policji, przy czym potrzeby w tym zakresie wynikały ze stanu wykształcenia policjantów, posiadanej przez nich wiedzy zawodowej weryfikowanej w trakcie realizacji zadań służbowych, zakresu obowiązków oraz wyposażenia jednostki.

Identyfikacja potrzeb szkoleniowych w Policji, do kwietnia 2015 r., dokonywana była raz do roku (wg stanu na 30 września), a w okresie późniejszym podlegała aktualizacji w miarę zgłaszanych przez jednostki Policji potrzeb. Działania te obejmowały identyfikację ogólnej liczby funkcjonariuszy wymagających przeszkolenia w ogóle oraz wskazanie realnej liczby osób, które przełożony mógł skierować na najbliższe kursy specjalistyczne, z uwzględnieniem m.in. konieczności zapewnienia ciągłości służby, urlopów i in. Jak poinformował Zastępca Dyrektora Biura Kadr, Szkolenia i Obsługi Prawnej KGP, mł. insp. Robert Ostrejko, „za właściwą realizację procesu identyfikacji potrzeb szkoleniowych odpowiadają przełożeni – komendanci wojewódzcy/Stołeczny Policji (...), którzy na bieżąco śledzą fluktuację kadr, a także są odpowiedzialni za prawidłowe funkcjonowanie podległych jednostek bądź komórek organizacyjnych”.

Zgodnie z danymi KGP, wg stanu na 30 czerwca 2016 r., stan przeszkolenia specjalistycznego policjantów prd w skali kraju był następujący:

- 5.147 policjantów ukończyło kurs specjalistyczny w zakresie ruchu drogowego⁶³ na 8.656 osób wymagających takiego przeszkolenia (zaspokojenie potrzeb 59,5%);
- 542 policjantów ukończyło kurs specjalistyczny dla policjantów wykonujących czynności na miejscu zdarzenia drogowego (RWD) na 2.957 policjantów wymagających takiego przeszkolenia (18,3%);
- 549 policjantów ukończyło kurs specjalistyczny dla policjantów ruchu drogowego w zakresie kierowania motocyklem szosowym (TJMS), podczas gdy potrzeby w tym zakresie oszacowano na 1.864 policjantów (29,5%);
- 939 policjantów ukończyło kurs specjalistyczny w zakresie doskonalenia techniki jazdy samochodem (TJS), a zidentyfikowane potrzeby wynosiły 5.778 policjantów (16,3%). Z wyjaśnień Dyrektora BRD wynikało ponadto, że BPiRD KGP organizowała także w latach 2014-15 szkolenia dla policjantów prd w zakresie techniki kierowania samochodem wyposażonym w wideorejestrator, przy czym „w trakcie dwudniowych szkoleń doskonalenia techniki jazdy samochodem przy dużych prędkościach przeszkolono 975 policjantów”;
- przeszkolenie i uprawnienia w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy⁶⁴ posiadało 1.420 policjantów prd, tj. 24,4% potrzeb w tym zakresie (5.817 policjantów).

Zwiększenie liczby policjantów przeszkolonych w zakresie ruchu drogowego przyjęte

⁶² Jednocześnie należy zauważyć, że zgodnie z § 25 zarządzenia KGP 609 z 2007 r. czynności na miejscu zdarzenia drogowego wykonują policjanci ruchu drogowego pełniący służbę w komórce obsługi zdarzeń drogowych lub inni policjanci RD wyposażeni w sprzęt specjalistycznych (ust.1). Przy tym czynności te mogą również wykonywać policjanci grupy dochodzeniowo-śledczej, a w przypadku zdarzenia, w którym nie ma osoby zabitej lub rannej, w uzasadnionych okolicznościach na polecenie dyżurnego jednostki Policji - inni policjanci.

⁶³ Tj. ukończone łącznie kurs specjalistyczny w zakresie ruchu drogowego – część ogólna (RDo) i część szczególna (RDs) albo inny równoważny, w tym kurs specjalistyczny w zakresie ruchu drogowego (RD).

⁶⁴ Sposób i organizację przeprowadzenia szkolenia w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy oraz aktualizację wiedzy w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy m.in. przez funkcjonariuszy, policjantów, strażaków reguluje rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Ministra Obrony Narodowej z dnia 12 grudnia 2008 r. w sprawie szkoleń w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy (Dz. U. Nr 229, poz. 1537 ze zm.).

zostało jako jeden z priorytetów Komendanta Głównego Policji na lata 2016-2018, a realizacja podjętych działań skutkowałą zwiększeniem możliwości szkoleniowych w ww. zakresie⁶⁵.

W ramach działań na rzecz zwiększenia poziomu przeszkolenia specjalistycznego policjantów prd, pod koniec 2013 r. Komendant zdecydował o podzieleniu dotychczasowego programu szkolenia (RD) na część ogólną (RDo), którą realizowały również jednostki niewyposażone w infrastrukturę i sprzęt specjalistyczny oraz - część szczególną (RDs)⁶⁶. Program RDo realizują oprócz Centrum Szkolenia Policji (CSP) w Legionowie również Szkoły Policji w Słupsku i Katowicach oraz Ośrodek Szkolenia Policji w Sieradzu. Część szczególną realizuje CSP w Legionowie, a od 2016 r. - również Szkoła Policji w Katowicach. Jednocześnie, uwzględniając wagę działań Policji na drogach, Komendant Główny Policji zwiększył liczebność pionu ruchu drogowego. W okresie od połowy 2013 r. do połowy 2016 r. stan etatowy w komórkach ruchu drogowego zwiększył się z 8.299 do 9.212, tj. o 913 etatów (11%), a liczba faktycznie zatrudnionych funkcjonariuszy z 7.566 do 9.081 osób, tj. o 1.515 osób (20%)⁶⁷. Uwzględniając ponadto rotację wewnętrzną i odchodzenie policjantów ze służby, wzrost wskaźnika przeszkolonych policjantów z 56,9% w roku 2013 do 59,5% w roku 2016 należy uznać za pozytywny efekt podjętych działań.

(dowód: akta kontroli str. 161-163, 203-210, 268-301, 500-510, 637-639)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W ocenie NIK, wskaźnik przeszkolenia specjalistycznego policjantów ruchu drogowego w zakresie ruchu drogowego, wynoszący 59,5% jest niewystarczający do prawidłowego i bezpiecznego prowadzenia działań na drogach.

NIK zauważa jednakże, że m.in. w wyniku realizacji wniosków NIK po kontroli P/13/100 Działania Policji na rzecz bezpieczeństwa obywateli w ruchu drogowym, w Policji zreorganizowano system szkolenia policjantów w zakresie ruchu drogowego co zaczyna przynosić efekty.

W ocenie NIK, również liczba funkcjonariuszy prd legitymujących się przeszkoleniem w zakresie udzielania kwalifikowanej pierwszej pomocy (24,4%) jest zbyt mała w stosunku do zakresu działań i potrzeb. Policjanci ruchu drogowego wykonują swoje zadania na drogach, w tym na autostradach i drogach ekspresowych. Są oni, co do zasady, kierowani do obsługi zdarzeń drogowych, w tym wypadków drogowych. Istotnie zwiększa to prawdopodobieństwo dotarcia na miejsce wypadku policjanta, jako pierwszego, co może się wiązać z koniecznością udzielenia pomocy osobom poszkodowanym. W ocenie NIK, celowym jest zatem przeszkolenie w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy policjantów ruchu drogowego.

Z wyjaśnień złożonych przez Zastępcę Komendanta nadinsp. Helenę Michalak wynika, że jednostki szkoleniowe Policji nie były w stanie zrealizować szkolenia w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy w odpowiednim zakresie, m.in. z uwagi na niewystarczającą liczbę wyspecjalizowanej kadry dydaktycznej. Nadinsp. Michalak stwierdziła ponadto, że „od początku 2015 r. w ramach doskonalenia centralnego oraz lokalnego w Policji realizowane są przedsięwzięcia szkoleniowe mające na celu umożliwienie policjantom przystąpienie do przeprowadzenia egzaminu

⁶⁵ Zgodnie z danymi Biura Kadr, Szkolenia i Obsługi Prawnej KGP, liczba przeszkolonych i planowanych do przeszkolenia policjantów, wg stanu na 23 listopada 2016 r., wynosiła dla RDo: 1.285, a dla RDs: 922. Zgodnie z danymi przedstawionymi w Informacji o wynikach kontroli P/16/035 pn. Realizacja przez Policję i strażę miejskie (gminne) zadań w celu zapewnienia bezpieczeństwa pieszym i rowerzystom: w latach 2014 i 2015 liczba miejsc szkoleniowych na kursach RDo wynosiła odpowiednio: 596 i 900, na kursach RDs: 407 i 720.

⁶⁶ Decyzje Komendanta Głównego Policji Nr 471 i 472 z dnia 18 listopada 2013 r. w sprawie kursu specjalistycznego w zakresie ruchu drogowego, odpowiednio: - część szczególną, - część ogólną (Dz. Urz. KGP odpowiednio: poz. 94 ze zm. i poz. 95 ze zm.).

⁶⁷ Informacje zaprezentowane przez insp. Leszka Jankowskiego z BRD KGP na naradzie przedkontrolnej przed kontrolą P/16/037 w Ośrodku Szkolenia NIK w Goławicach w dniu 9 września 2016 r.

potwierdzającego posiadanie tytułu ratownika”⁶⁸. Ponadto, z wyjaśnień złożonych przez I Zastępcę Komendanta, wynikało także, że policjanci prd systematycznie nabywali umiejętności w zakresie pierwszej pomocy przedmedycznej w ramach okresowego szkolenia BHP, czy też w ramach kursów doskonalenia zawodowego lokalnego.

(dowód: akta kontroli str. 203-210, 500-505)

W ocenie NIK, biorąc pod uwagę stan przeszkolenia funkcjonariuszy w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy, dotychczasowe działania w tym zakresie należy uznać za niewystarczające.

3.3. Udział Policji w ćwiczeniach ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych

Opis stanu
faktycznego

Z danych KGP wynika, że w okresie objętym kontrolą, jednostki Policji w dziewięciu na 17 garnizonów Policji⁶⁹ uczestniczyły w ćwiczeniach ratowniczych na autostradach lub drogach ekspresowych organizowanych przez inne podmioty. W przypadku pięciu garnizonów, ćwiczenia takie miały miejsce jeden raz, a w czterech pozostałych zorganizowane zostały dwa razy. Z przedstawionych informacji wynika, że ćwiczenia te:

- prowadzone były zarówno na autostradach, jak i drogach ekspresowych. Przedsięwzięcia te organizowane lub współorganizowane były w szczególności przez GDDKiA lub koncesjonariuszy odcinków dróg, Państwową Straż Pożarną, czy też urzędy wojewódzkie;
 - realizowane były w oparciu o różne scenariusze, m.in. symulacje zdarzeń z udziałem niewielkiej liczby uczestników (np. KSP) lub katastrofy drogowej (np. KWP w Katowicach);
 - część ćwiczeń zawierała oprócz sprawdzenia procedur i doskonalenia działań ratowniczych, także inne aspekty, np. ćwiczenia z udziałem KSP obejmowały aspekty profilaktyki społecznej (tj. uświadamiania uczestników ruchu drogowego o sposobach zachowań na miejscu zdarzeń drogowych, w tym m.in. udzielanie pomocy, wzywanie służb ratunkowych, sposoby tworzenia tzw. korytarzy życia).
- Z przedstawionych informacji wynikało, że wnioski formułowane w wyniku przeprowadzonych ćwiczeń odnosiły się do innych, niż Policja, służb uczestniczących w ich realizacji lub miały charakter ogólny. Np. w wyniku ćwiczeń, w których uczestniczyła KSP, wskazywano na potrzebę zidentyfikowania węzłów drogowych i wjazdów awaryjnych umożliwiających dotarcie służb ratowniczych do miejsc zdarzeń drogowych, w szczególności na nowo wybudowanych autostradach i drogach ekspresowych.

(dowód: akta kontroli str. 489-496)

3.4. Przedsięwzięcia KGP w zakresie nadzoru, audytu i kontroli, ich wyniki oraz wykorzystanie

Opis stanu
faktycznego

W okresie objętym kontrolą, KGP przeprowadziła następujące przedsięwzięcia w zakresie nadzoru, audytu i kontroli:

- zespoły kontrolne KGP przeprowadziły w 2015 r. kontrolę pn. „Prawidłowość organizacji i sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów”, w czterech

⁶⁸ Zgodnie z § 10a ust. 2 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Ministra Obrony Narodowej z dnia 12 grudnia 2008 r. w sprawie szkoleń w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy (Dz. U. Nr 229 poz. 1537 ze zm.), zaświadczenie o ukończeniu szkolenia w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy i uzyskaniu tytułu ratownika jest ważne przez okres 3 lat od dnia jego wydania i - dla zachowania uprawnień ratownika - wymaga zdania egzaminu potwierdzającego. Dla umożliwienia potwierdzenia uprawnień ratownika przez policjantów, Komendant Główny Policji wprowadził i wdrożył do realizacji, decyzją nr 226 z 30 czerwca 2016 r., program nauczania na kursie specjalistycznym dla policjantów recertyfikujących uprawnienia do wykonywania zadań związanych z udzielaniem kwalifikowanej pierwszej pomocy (Dz. Urz. KGP poz. 32).

⁶⁹ KSP oraz KWP z siedzibą w: Gdańsku, Gorzowie Wlkp., Katowicach, Łodzi, Olsztynie, Rzeszowie, Szczecinie, Wrocławiu.

KMP/KPP⁷⁰. We wszystkich objętych kontrolą jednostkach stwierdzone zostały nieprawidłowości, w tym m.in. w obszarze sprawowania nadzoru przez przełożonych nad realizacją zadań przez policjantów prd. Kierownicy jednostek Policji objętych kontrolą poinformowali KGP o sposobie realizacji wniosków/zaleceń pokontrolnych, co następnie podlegało sprawdzeniu na poziomie KGP. Ponadto w 2015 r. przeprowadzona została kontrola w czterech KPP/KMP⁷¹ pn. „Poprawność gromadzenia i przetwarzania danych w Systemie Elektronicznej Sprawozdawczości w Policji”, którą objęto również komórki prd;

- przeprowadzono 12 patroli oficerskich (czynności sprawdzających) przez policjantów BPiRD/BRD KGP, których celem było sprawdzenie sposobu pełnienia służby przez policjantów prd na drogach, w tym w szczególności w toku realizacji ogólnopolskich działań kontrolno-prewencyjnych. Zgodnie z dokumentacją sprawozdawczą z ww. czynności, sprawdzeń dokonywano wobec losowo wybranych/napotkanych patroli prd lub w wybranych KPP/KMP. W dwóch przypadkach sprawdzono napotkane patrole pełniące służbę na autostradach lub drogach ekspresowych;
- w sierpniu 2016 r. patrol oficerski z BRD KGP przeprowadził czynności sprawdzające dotyczące działań podjętych przez policjantów KPP w Aleksandrowie Kujawskim w związku ze zdarzeniem drogowym na autostradzie A1. Działania policjantów były przedmiotem skargi złożonej do KGP. Patrol stwierdził błędną kwalifikację zdarzenia, zastrzeżenia wzbudził także sposób działania policjantów na miejscu zdarzenia (ogłędziny, podjęcie działań na rzecz usunięcia unieruchomionych pojazdów z drogi), brak odpowiedniego przepływu informacji powodujący brak właściwej koordynacji działań (m.in. nie zainicjowano działań na rzecz zorganizowania objazdów) przez dyżurnych KPP/KWP i kierownictwo KPP. Ustalenia patrolu były następnie przedmiotem wideokonferencji z udziałem Zastępcy Komendanta i Komendantów Wojewódzkich (Stołecznego) Policji;
- w 2015 r. zakończona została realizacja zadania audytowego (czynności doradczych) pn. Analiza możliwości sprawnego działania Policji w obszarze egzekwowania prawa w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego przeprowadzonego w BPiRD KGP. W rezultacie, sformułowane zostały cztery zalecenia dla BPiRD wraz z określeniem sposobu ich realizacji, co zatwierdzone zostało następnie przez Komendanta Głównego Policji. W dniu 12 czerwca 2015 r. zastępca Dyrektora BPiRD KGP poinformował Audytora Wewnętrzną KGP o podjętych działaniach, w tym w zakresie udostępnienia policjantom prowadzącym czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego informacji o popełnianych przez kierujących naruszeniach przepisów w ruchu drogowym, jak też wdrożeniu rozwiązań w zakresie dodatkowego odznaczania kierowców zarejestrowanych w Ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego znacznikiem dla „osób stwarzających zagrożenie bezpieczeństwa na drogach”.

(dowód: akta kontroli str. 9-12, 22-39, 551-555, 592-595)

Ocena częściowa

NIK ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, działania Komendanta na rzecz wyposażenia i przeszkolenia policjantów pionu ruchu drogowego. Zastrzeżenia NIK budzi przede wszystkim niska liczba policjantów prd posiadających przeszkolenie specjalistyczne w zakresie ruchu drogowego i kwalifikowanej pierwszej pomocy. Niezależnie od przedstawionego wyżej stanu faktycznego, NIK pozytywnie ocenia działania podejmowane przez Policję na rzecz zwiększenia liczby policjantów posiadających przeszkolenie w zakresie ruchu drogowego. Intensyfikacji wymagają natomiast działania w zakresie przygotowania funkcjonariuszy do udzielania kwalifikowanej pierwszej pomocy.

⁷⁰ KPP w Dębicy, KMP w Krośnie, KMP w Białej Podlaskiej, KPP w Opolu Lubelskim.

⁷¹ KPP w Mrągowie, Pisz, Kamieniu Pom. oraz KMP w Łomży.

4. Współpraca Policji z podmiotami zarządzającymi autostradami i drogami ekspresowymi

4.1. Współpraca z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad

Opis stanu
faktycznego

W okresie objętym kontrolą obowiązywało porozumienie Komendanta Głównego Policji i Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego (dalej zwane: Porozumieniem). Strony porozumienia zobowiązały się do współdziałania obejmującego w szczególności: wymianę i weryfikację danych o drogach i zdarzeniach drogowych, podejmowanie działań zapobiegających powstawaniu zdarzeń drogowych, identyfikację miejsc szczególnie niebezpiecznych na drogach i likwidację przyczyn wypadków drogowych w takich miejscach, nieodpłatną wymianę analiz dotyczących stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz prowadzenie wspólnych kontroli stanu technicznego dróg, oznakowania poziomego i pionowego, sygnalizacji świetlnej, urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz miejsc szczególnie niebezpiecznych (§ 2 pkt 1-6). W ramach porozumienia KGP przekazywała do GDDKiA dane dotyczące zdarzeń drogowych zaistniałych na terenie kraju i zarejestrowanych w SEWiK (§ 4)⁷². Z wyjaśnień Dyrektora BRD wynikało, że formuła przekazywania danych m.in. do GDDKiA (tzw. zrzuty z SEWiK w formacie plików „xml” na nośniku CD) wynikała z wieloletniej praktyki, a jednocześnie umożliwiła zwolnienie jednostek Policji niższego rzędu z realizacji analogicznego zadania.

Współdziałanie Policji z GDDKiA w odniesieniu do pozostałych obszarów określonych w Porozumieniu na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego m.in. na autostradach i drogach ekspresowych realizowane było na poziomie jednostek organizacyjnych Policji niższego szczebla. Wykorzystywane były w tym celu rozwiązania wypracowane i wdrożone na poziomie poszczególnych garnizonów Policji, a w szczególności poprzez wspólne, okresowe kontrole/lustracje dróg, w tym także w ramach doraźnych wizji lokalnych w miejscach zdarzeń drogowych⁷³, wymianę informacji i organizacji wspólnych spotkań, także w zinstytucjonalizowanych formach, jakim jest Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu Drogowego⁷⁴. W KGP nie gromadzono natomiast informacji odnośnie realizacji zadań GDDKiA⁷⁵, wynikających z Porozumienia, w ramach współdziałania z jednostkami organizacyjnymi Policji. Z wyjaśnień Dyrektora BRD wynikało przy tym, że jednostki Policji nie sygnalizowały KGP problemów w tym zakresie.

W II półroczu 2016 r. w KGP zainicjowano prace mające na celu aktualizację Porozumienia. Wg stanu na dzień zakończenia czynności kontrolnych (30 listopada 2016 r.), prace te nie zostały zakończone.

(dowód: akta kontroli str. 44-54, 84-122, 473-488, 551-555)

4.2. Działania w zakresie usuwania z autostrad i dróg ekspresowych unieruchomionych tam pojazdów

Opis stanu
faktycznego

Zgodnie z art. 130a ust.4 pkt 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym⁷⁶, policjant jest uprawniony do wydawania dyspozycji o przemieszczeniu lub usunięciu pojazdu z drogi, w tym na koszt właściciela m.in. w przypadku pozostawienia pojazdu

⁷² Patrz także „Informacja o wynikach kontroli P/16/035 pn. Realizacja przez Policję i strażę miejskie (gminne) zadań w celu zapewnienia bezpieczeństwa pieszym i rowerzystom” (str. 43 i nast.).

⁷³ Wg informacji przedstawionej przez KWP Lublin – wizje lokalne w miejscach wypadków ze skutkiem śmiertelnym.

⁷⁴ Wg informacji przedstawionej przez KWP Opole.

⁷⁵ M.in. jednostki organizacyjne GDDKiA zobowiązane były do przekazania jednostkom Policji aktualnej dokumentacji mapowej, planów liniowych z pikietażem oraz zaznaczonymi obiektami inżynierskimi, czy też danych o średnim dobowym natężeniu ruchu na poszczególnych odcinkach dróg krajowych (§ 3 Porozumienia).

⁷⁶ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, ze zm.), zwana dalej: uprd.

w miejscu, gdzie jest to zabronione i utrudnia ruch lub w inny sposób zagraża bezpieczeństwu (art. 130a ust. 1 pkt 1 uprd).

W KGP nie określono jednolitych standardów dotyczących realizacji zadań przez policjantów w zakresie usuwania z drogi, na koszt właściciela, pojazdów pozostawionych w miejscu, gdzie jest to zabronione i utrudnia ruch lub w inny sposób zagraża bezpieczeństwu. W szczególności zaś nie ujednolicono kwalifikowania do usunięcia na koszt właściciela pojazdu, który „w inny sposób zagraża bezpieczeństwu”. W konsekwencji decyzja, czy zaistniała przesłanka usunięcia konkretnego pojazdu spoczywała każdorazowo na policjancie podejmującym interwencję, ewentualnie przy wsparciu dyżurnego jednostki Policji bądź przełożonych. Z wyjaśnień Dyrektora BRD, wynika, że w ramach dokonywania oceny zaistnienia ww. kryteriów usunięcia pojazdu z drogi, wykorzystywane były „przesłanki typowe dla realizacji zadań Policji w ramach czuwania nad bezpieczeństwem i porządkiem ruchu na drogach oraz kontroli ruchu drogowego”⁷⁷. Z przedłożonych wyjaśnień wynikało ponadto, że doświadczenia jednostek Policji organizujących wg właściwości miejscowej usuwanie pojazdów w ww. trybie, jak również brak sygnałów z jednostek Policji o potrzebach w tym zakresie, skutkowały tym, że „na szczeblu centralnym nie poszukiwano innych jeszcze, nadzwyczajnych kryteriów oceny zagrożenia stwarzanego przez pojazdy pozostawione na drogach z naruszenie obowiązujących w tym zakresie przepisów”.

Z ustaleń kontroli wynika, że w Policji nie został określony mechanizm sprawozdawczy dotyczący przypadków, w których Policja nakazywała usunięcie pojazdu z autostrady lub drogi ekspresowej. Jak wyjaśnił Dyrektor BRD „prowadzona dokumentacja (...) w jednostkach terenowych Policji zawiera dane w odniesieniu do dróg publicznych wszystkich kategorii”.

(dowód: akta kontroli str. 478-480)

4.3. Wykorzystanie przez Policję obiektów lub pomieszczeń udostępnianych przez zarządcę (koncesjonariusza) drogi

Stan faktyczny

Stosownie do postanowień rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych, na autostradach należało zapewnić, w zależności od potrzeb, pomieszczenia m.in. dla Policji i służb ratowniczych. Pomieszczenia takie powinny się znajdować w budynkach Obwodu Utrzymania Autostrady (§ 82 ust. 4 rozporządzenia MI) bądź na terenie zaplecza administracyjno-kontrolnego Miejsca Poboru Opłat (§ 69).

W wyniku kontroli R/16/001 stwierdzono, że jednostki terenowe GDDKiA przygotowały dla Policji, służb medycznych i jednostek kserg pomieszczenia w 18 obiektach, z czego: cztery pomieszczenia przy autostradzie A1, pięć - przy autostradzie A2, siedem - przy autostradzie A4 i po jednym - przy autostradzie A8 i drodze ekspresowej S61.

Ustalono, że KGP nie uregulowała zasad wykorzystywania przez jednostki Policji obiektów lub pomieszczeń, zlokalizowanych w Obwodach Utrzymania Autostrady (OUA) udostępnianych m.in. Policji przez zarządcę (koncesjonariusza) odcinka autostrady. Wykorzystanie takich obiektów pozostawało w gestii poszczególnych komendantów wojewódzkich (Stołecznego) Policji. Do KGP nie wpływały z terenowych jednostek Policji informacje o problemach w zakresie wykorzystania takich możliwości.

Z informacji KWP/KSP pozyskanych w toku niniejszej kontroli przez KGP wynika, że obiekty takie wykorzystywane były, wg stanu na dzień 30 czerwca 2016 r., w garnizonach Policji: lubuskim (obiekt wykorzystywana przez Sekcję Zabezpieczenia Autostrady WRD KWP w Gorzowie Wlkp. oraz komórkę organizacyjną jednej z KPP),

⁷⁷ W tym aktualne warunki ruchu, jak np. szerokość jezdni, przebieg drogi, natężenie i charakter ruchu, widoczność wynikająca z topografii drogi i warunki atmosferyczne, dopuszczalną prędkość; wykorzystuje również instytucjonalne doświadczenie i praktykę wypracowaną przez lata w danych uwarunkowaniach lokalnych.

łódzkim (obiekt wykorzystywany przez Sekcja Zabezpieczenia Autostrady WRD KWP w Łodzi), śląskim i małopolskim (obiekty wykorzystywane przez Komisariaty Autostradowe Policji) oraz wielkopolskim (dwa obiekty wykorzystywane przez KPP/KMP). W dwóch przypadkach wskazano na brak użytkowania takich obiektów, pomimo uzyskania takiej możliwości. Dotyczyło to KWP w Gdańsku (rezygnacja z wykorzystania z obiektu w OUA zlokalizowanego na pomorskim odcinku autostrady A1 z uwagi na brak wyodrębnionej, wyspecjalizowanej komórki organizacyjnej Policji), KWP w Rzeszowie (dwa udostępnione Policji obiekty w OUA nie były przyjęte do użytkowania przez Policję ze względu na brak przyłącza teleinformatycznego).

(dowód: akta kontroli str. 211-248, 547-584)

Ocena cząstkowa

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli, w okresie objętym kontrolą, współpraca KGP z GDDKiA miała ograniczony zakres i sprowadzała się do przekazywania danych o zdarzeniach drogowych zarejestrowanych w SEWiK. Szczegółowy zakres i formy współdziałania jednostek Policji z jednostkami organizacyjnymi GDDKiA pozostawały w gestii KWP/KSP.

5. Działania Policji związane z rozładowywaniem korków i zatorów na autostradzie lub drodze ekspresowej

5.1. Analizy stanu bezpieczeństwa osób tkwiących w wielogodzinnych korkach i zatorach drogowych

Opis stanu faktycznego

Z ustaleń kontroli wynika, że w KGP nie prowadzono analiz dotyczących zagrożeń dla bezpieczeństwa osób tkwiących w korkach i zatorach drogowych. Informacje pozyskane w toku kontroli wskazywały także na brak, dedykowanych tej problematyce, badań w jednostkach szkoleniowych Policji. Ustalono jedynie, że w Wyższej Szkole Policji (WSPol) w Szczytnie prowadzone lub planowane były przedsięwzięcia badawcze dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego, które - jak poinformował Komendant - Rektor WSPol - swoim zakresem mogą obejmować tematykę korków i zatorów drogowych⁷⁸.

(dowód: akta kontroli str. 551-555, 587-591)

5.2. Działania na rzecz usprawnienia działań Policji w zakresie rozładowania korków i zatorów drogowych

Opis stanu faktycznego

Komendant Główny Policji w Wytycznych KGP Nr 3 z 2007 r. określił m.in. podstawowe zasady (mechanizmy) działania w zakresie rozładowywania korków i zatorów drogowych, w tym w sytuacji kiedy powstały one w wyniku zdarzenia drogowego. Zgodnie z treścią Wytycznych, policjant wykonując czynności na miejscu zdarzenia drogowego powinien:

- zorganizować ruch drogowy w nowo powstałej sytuacji oraz zabezpieczyć miejsce zdarzenia przed kolejnym zdarzeniem (§ 6 pkt 2 i § 7 pkt 3), w tym m.in. poprzez powiadomienie dyżurnego jednostki o czasowym zamknięciu lub ograniczeniu ruchu, oraz konieczności zorganizowania objazdu przez zarządcę drogi,
- wykonać czynności związane z przywróceniem lub usprawnieniem ruchu drogowego w miejscu zdarzenia drogowego (§ 6 pkt 19 i § 7 pkt 11), w tym w szczególności zarządza usunięcie pojazdu, zgłasza dyżurnemu jednostki konieczność wezwania właściwych służb do uporządkowania miejsca zdarzenia, usuwa urządzenia ostrzegawczo-zabezpieczające.

Z ustaleń kontroli wynika, że na przełomie lat 2014 i 2015, KGP przeprowadziła

⁷⁸ Komendant WSPol w Szczytnie wskazał m.in. na przedsięwzięcia badawcze pn.: Oznakowanie eksperymentalne dróg w aspekcie zachowań uczestników ruchu (nr ref. DZP/RID-I/36/5/NCBR/2016, Skuteczność policyjnych działań represyjnych w zakresie ograniczenia niepożądanych zachowań kierujących pojazdami (nr ref. IBiPP-8/2016/P/JJ, czy też Aktywność Policji w przeciwdziałaniu zagrożeniom w ruchu drogowym. Ujęcie prakseologiczne na przykładzie działań profilaktycznych Komendy Wojewódzkiej Policji w Olsztynie (planowane na 2017 r.).

przegląd miejsc występowania utrudnień w ruchu drogowym na głównych arteriach komunikacyjnych w kraju w celu stworzenia tzw. mapy drogowej występujących utrudnień w ruchu⁷⁹. W rezultacie KWP/KSP wytypowały łącznie 274 „miejsca występowania znaczących spowolnień i utrudnień w ruchu”⁸⁰, w oparciu o kryterium cyklicznej ich powtarzalności (np. pora dnia, tygodnia, roku, np. wyjazdy i powroty wakacyjne, itp.), w tym m.in. na autostradach i drogach ekspresowych, oraz przedstawiły działania podejmowane na rzecz udrożnienia ruchu w ich rejonie. Działania te obejmowały w szczególności współdziałanie z zarządcami dróg (uprawnienie rozwiązań organizacyjnych i infrastrukturalnych) i ręczną regulację ruchem. Wskazano także na udział niektórych jednostek Policji we wdrażaniu „Inteligentnego Systemu Sterowania Ruchem Regionu, który w sposób graficzny, na aktywnych tablicach świetlnych oraz aplikacjach mobilnych, informuje kierowców o utrudnieniach występujących na głównych ciągach komunikacyjnych i możliwościach objazdu z wykorzystaniem lokalnego układu drogowego”.

W odniesieniu do autostrad zwrócono szczególną uwagę na zatory drogowe tworzące się w okolicach punktów poboru opłat na koncesjonowanych odcinkach autostrad i reakcję Policji w tym zakresie, tj. bieżącą współpracę z koncesjonariuszami dróg (wskazano w szczególności na możliwość wprowadzania usprawnień w zakresie obsługi użytkowników dróg, jak budowa dodatkowych stanowisk poboru opłat, wprowadzenie bramki płatności „tylko karta” oraz „płaci pasażer”, itp.). W oparciu o analizę wyników przedsięwzięcia, w KGP pozytywnie oceniono działania Policji, podkreślając jednocześnie doraźny i okresowy efekt działań Policji. Trwała poprawa sytuacji w zakresie drożności ruchu drogowego, była w opinii KGP uwarunkowana poprawą infrastruktury drogowej, w tym ukończenia trwających prac modernizacyjnych. W rezultacie podjętych działań, w lutym 2015 r., zastępca Dyrektora BPiRD zwrócił się do KWP/KSP „o spowodowanie dalszego monitorowania sytuacji drogowej w wytypowanych miejscach i podejmowania niezbędnych działań, w tym także wyprzedzających, w celu zminimalizowania negatywnych skutków dużego natężenia ruchu”. Podkreślił przy tym dostępne możliwości w zakresie podejmowania bieżącej współpracy z zarządcami dróg na rzecz wdrożenia rozwiązań doraźnych, a w okresach szczególnej kumulacji ruchu – organizację objazdów i informowanie użytkowników dróg, poprzez media, o trasach alternatywnych.

(dowód: akta kontroli str. 537-546)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Najwyższa Izba Kontroli, dostrzegając podejmowane w Wyższej Szkole Policji w Szczytnie przedsięwzięcia badawcze w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwraca uwagę na potrzebę rozważenia możliwości uwzględnienia w ich ramach bieżących wyzwań w zakresie działań Policji, w szczególności identyfikacji zagrożeń dla uczestników ruchu drogowego oraz sposobów ich ograniczania i przeciwdziałania ich powstaniu.

NIK zwraca również uwagę na konieczność podjęcia współpracy pomiędzy KGP i GDDKiA na rzecz wypracowania właściwych rozwiązań, zwłaszcza w przypadku tworzenia się długotrwałych zatorów drogowych

Ocena częściowa

Komendant Główny Policji podjął działania na rzecz ustanowienia ram działania Policji w sytuacji zaistnienia utrudnień w ruchu drogowym, w tym korków i zatorów drogowych. NIK pozytywnie ocenia przeprowadzenie przez KGP przeglądu miejsc występowania powtarzalnych utrudnień w ruchu i działania Policji na rzecz poprawy płynności ruchu w ich rejonie.

⁷⁹ Pismo zastępcy Dyrektora BPiRD do Komendantów Wojewódzkich (Stołecznego) Policji z dnia 7 października 2014 r. (l.dz. ER-2805/14/AK).

⁸⁰ Stan na 31 października 2014 r.

IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

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

- 1) zintensyfikowanie szkolenia policjantów prd w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy oraz recertyfikacji posiadanych w tym zakresie uprawnień;
- 2) kontynuowanie prac na rzecz zapewnienia pełnej zgodności danych nt. zdarzeń drogowych rejestrowanych w SWD i SEWiK;
- 3) zintensyfikowanie działań KGP w zakresie stałego monitorowania i analizowania reakcji jednostek terenowych Policji na zdarzenia na autostradach i drogach ekspresowych, w celu poprawy rozwiązań organizacyjnych i efektywności działania tych jednostek, w tym skrócenia czasu reakcji na zdarzenie.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla Komendanta Głównego Policji, drugi do akt kontroli.

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK przysługuje Panu Komendantowi prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do Prezesa Najwyższej Izby Kontroli.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

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

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

Warszawa, dnia 20 stycznia 2017 r.

Wiceprezes
Najwyższej Izby Kontroli
Ewa Polkowska

podpis