



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Białymstoku

LBI.410.009.03.2017

P/17/089



01683117

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

111

111

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/17/089 – Użytkowanie samochodów służbowych przez funkcjonariuszy Policji
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Białymstoku
Kontroler	Piotr Żukowski – specjalista k.p., upoważnienie do kontroli nr LBI/79/2017 z 25 maja 2017 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Komenda Miejska Policji w Białymstoku ¹
Kierownik jednostki kontrolowanej	Wojciech Macutkiewicz – Komendant Miejski Policji w Białymstoku ² (dowód: akta kontroli str. 3)

II. Ocena kontrolowanej działalności³

Ocena ogólna

W okresie objęty kontrolą⁴ stan wyposażenia Komendy Powiatowej Policji w Białymstoku w służbowe środki transportowe spełniał ustalone normy, co umożliwiała realizację zadań Policji. W KMP w Białymstoku założono i prowadzono wymaganą dokumentację dotyczącą ewidencji sprzętu transportowego oraz gromadzono i dysponowano dowodami rejestracyjnymi, kartami pojazdów, książkami gwarancyjnymi oraz protokołami zdawczo odbiorczymi potwierdzającymi przyjęcie do użytkowania przez funkcjonariuszy przydzielonych pojazdów. Nie wywiązywano się jednak z obowiązków rzetelnego ewidencjonowania wypadków i kolizji z udziałem służbowego sprzętu czy bieżącym prowadzeniem dowodów technicznych w celu zobrazowania pełnego i aktualnego stanu eksploatacji poszczególnych pojazdów.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Zaniechanie przewidzianych przepisami prawa działań mogło utrudniać gospodarowanie posiadanymi środkami transportowymi oraz prawidłowe przedstawianie stanu eksploatacji wykorzystywanych pojazdów służbowych.

Stwierdzone nieprawidłowości polegały na:

- nieprzedstawieniu do badań technicznych w wymaganych terminach ośmiu (z 10 analizowanych) pojazdów służbowych, a w efekcie użytkowaniu ich bez ważnych badań technicznych,
- prowadzeniu ewidencji wypadków i kolizji niezgodnie ze wzorem przewidzianym w zał. Nr 8 do Zarządzenia Nr 7, a w konsekwencji nieodnotowywanie informacji dotyczących godziny wypadku/kolizji, danych kierującego środkiem transportowym, jego stanowiska, stopnia, kategorii i nr prawa jazdy,
- dopuszczeniu do eksploatacji dziewięciu (z 10) środków transportowych naprawianych poza policyjnymi stacjami obsługi technicznej bez opinii kontrolera technicznego Policji.

Analizy potrzeb szkoleniowych przeprowadzone przez KMP w Białymstoku, nie zapewniły pełnej ich identyfikacji, albowiem 73% ankietowanych funkcjonariuszy wskazało na potrzebę przeszkolenia w zakresie doskonalenia techniki kierowania pojazdami. Najczęstszymi przyczynami zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych z winy funkcjonariusza było

¹ Zwana dalej: „KMP w Białymstoku”.

² KMP w Białymstoku w okresie od 7 października 2013 r., do 10 lutego 2016 r. kierował inspektor Andrzej Łapiński. Od dnia 29 lutego 2016 r. na stanowisko Komendanta Miejskiego Policji w Białymstoku powołano Wojciecha Macutkiewicza, któremu jako I Zastępcy Komendanta Miejskiego Policji w Białymstoku, przed powołaniem powierzono pełnienie obowiązków Komendanta KMP w Białymstoku z dniem 11 lutego 2016 r.

³ 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 bądź uzupełnia ocenę ogólną o dodatkowe objaśnienie.

⁴ Lata 2015 – 2016. Badaniami zostały również objęte stany faktyczne i działania podejmowane po tym okresie, jeżeli miały wpływ na wykonywanie zadań objętych zakresem przedmiotowym kontroli.

niezachowanie ostrożności w trakcie parkowania (44,7%) oraz błędy podczas prowadzenia pojazdów (32%). Zdaniem NIK świadczy to o konieczności pogłębienia kwestii identyfikacji potrzeb szkoleniowych z zakresu doskonalenia techniki jazdy.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Wyposażenie w sprzęt transportowy oraz zapewnienie badań technicznych pojazdów służbowych, ich obsługi technicznej oraz napraw

1.1. Wyposażenie w sprzęt transportowy

Opis stanu
faktycznego

1. Na dzień 31 grudnia 2015 i 2016 roku w KMP w Białymstoku eksploatowano ogółem odpowiednio 186 i 191 pojazdów, z czego: 111 i 114 pojazdów osobowych, 13 i 16 pojazdów terenowych oraz 31 furgony, jeden pojazd ciężarowy, trzy przyczepy, 23 i 22 motocykle oraz trzy jednostki sprzętu pływającego i jeden ciągnik (wykorzystywany do odśnieżania i holowania aut).

Na dzień 31 grudnia 2015 i 2016 roku średni wiek pojazdów osobowych (oznakowanych i nieoznakowanych) wynosił odpowiednio sześć i siedem lat, zaś pojazdów typu furgon (oznakowanych i nieoznakowanych) sześć lat. Średni roczny przebieg pojazdów osobowych oznakowanych i nieoznakowanych na dzień 31 grudnia 2015 i 2016 roku wynosił odpowiednio 23.916 km i 18.736 km, a samochodów typu furgon 17.335 km i 21.401 km. Ich średni dobowy przebieg wynosił: 65,5 km i 51,2 km oraz 47,5 km i 58,5 km.

W 2015 r. nie typowano pojazdów do wycofania, zaś w 2016 r. po przeanalizowaniu norm wyposażenia w sprzęt transportowy wykazano do wycofania 20 pojazdów. W I kw. 2017 r. na zlecenie Komendy Wojewódzkiej Policji w Białymstoku⁵, biorąc pod uwagę stan wyeksploatowania oraz przebiegi pojazdów za 2016 rok zarekomendowano do wycofania 10 środków transportowych⁶. W uzasadnieniu podano, iż: *"wytypowane pojazdy służbowe mają największe przebiegi, są najstarsze rocznikowo oraz ich awaryjność jest częsta a naprawy cykliczne"*.

W latach 2015-2016 eksploatowano odpowiednio 111 i 114 pojazdów osobowych przy normie wynoszącej 84 i 85 samochodów oraz 13 i 16 pojazdów osobowych terenowych przy normie wynoszącej 6 pojazdów. Eksploatowano też 31 furgonów przy normie wynoszącej 21 oraz 23 i 22 motocykle przy normie wynoszącej 14 i 11 motocykli, trzy łódzie przy normie dwóch dla sprzętu pływającego. Liczba pozostałych środków transportowych (aut ciężarowych i przyczep w 2015 r.) w pełni odpowiadała ustalonym normatywom. W 2016 r. przy uwzględnieniu pojazdów zaproponowanych do wycofania poziom spełnienia ustalonych norm dla samochodów osobowych wynosił 119%, dla pojazdów osobowo terenowych wynosił 250%, a dla pojazdów typu furgon 114%, motocykli 154,5%.

(dowód: akta kontroli str. 5-6)

W 2015 r. do eksploatacji przyjęto 19 środków transportu, zaś w 2016 r. 26 środków transportu. W 2015 r. z Funduszu Wsparcia Policji zakupiono 19 pojazdów służbowych, w tym: 10 pojazdów oznakowanych typu combi-van oraz jeden nieoznakowany, sześć samochodów oznakowanych Skoda Yeti, dwa samochody osobowe marki Opel Astra⁷. W 2016 roku z Funduszu Wsparcia Policji zakupiono łącznie 18 pojazdów, z tego: dziewięć samochodów Opel Corsa, pięć samochodów Kia Ceed, oraz cztery radiowozy nieoznakowane (dwa samochody Skoda Octavia i dwa samochody Skoda Yeti 4x4)⁸. Dokumentacja dotycząca zakupu pojazdu służbowego znajduje się w KWP w Białymstoku. Przedłożono jedynie zatwierdzone wnioski o wyrażenie zgody na dofinansowanie działalności Policji oraz zawarte porozumienia z gminami dofinansowującymi zakup. W latach 2015-2016 wycofano z eksploatacji 36 pojazdów z uwagi na ich stan techniczny (8 w 2015 r. i 28 w 2016 r.).

(dowód: akta kontroli str. 162-163, 191-215)

⁵ Pismo Nr S.241.15.17.JBC z 13 marca 2017 r. Pojazdy wytypowane do wycofania stanowiły 10,5% użytkowanych środków transportowych.

⁶ Osiem pojazdów osobowych oraz trzy typu furgon.

⁷ Łączna wartość zakupionych środków transportowych wyniosła 1.488 tys zł, z tego dofinansowanie z Funduszu Wsparcia Policji wyniosło 744 tys zł (w tym: 600 tys. z budżetu Miasta Białegostoku).

⁸ Łączna wartość zakupionych środków transportowych wyniosła 1.086 zł, z tego dofinansowanie z Funduszu Wsparcia Policji wyniosło 539 tys. zł (w tym: 500 tys. z budżetu Miasta Białegostoku).

W KMP w Białymstoku prowadzono ewidencję sprzętu transportowego w księdze indywidualnej sprzętu transportowego. Była ona zgodna ze wzorem określonym w załączniku nr 4 do Zarządzenia Nr 7 Komendanta Głównego Policji z 26 maja 2000 r. w sprawie szczegółowych zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego w Policji⁹. Posiadany sprzęt ewidencjonowano jednak bez podziału na rodzaje sprzętu transportowego, co szerzej opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego, w sekcji „Ustalone nieprawidłowości”. (dowód: akta kontroli str. 181-186)

W okresie objętym kontrolą na podstawie decyzji 25/09 Komendanta Wojewódzkiego Policji w Białymstoku w KMP w Białymstoku z dnia 20 lutego 2009 r. w sprawie wprowadzenia limitu kilometrów pojazdów służbowych KWP woj. podlaskiego ustalony został roczny limit wykorzystania sprzętu transportowego dla KMP w Białymstoku (2.330.000 km). Komendant KMP Białystok decyzją nr 56/2014 z dnia 1 kwietnia 2014 r. w sprawie wprowadzenia limitu kilometrów pojazdom służbowym w KMP Białystok¹⁰ określił miesięczne limity kilometrów dla poszczególnych komórek organizacyjnych i jednostek podległych. I tak na przykład miesięczny limit dla Wydziału Patrolowo-Interwencyjnego wynosił 56.500 km, Wydziału Kryminalnego – 9.000 km, Wydziału Ruchu Drogowego 37.366 km, Komisariatu II i IV – 10.000 km, Wydział Sztapu Policji – 800 km, Komisariatu Policji w Łapach – 13.000 km. Miesięczny limit dla wszystkich jednostek KMP w Białymstoku wynosił – 194.166 km, a roczny – 2.330.000 km. Osobami odpowiedzialnymi za przestrzeganie limitów kilometrów byli Naczelnicy Wydziałów oraz Komendanci Komisariatów Policji. Do dnia 20 – każdego miesiąca Zespół Administracyjno-Gospodarczy KMP w Białymstoku sporządzał zestawienie wykorzystanego limitu kilometrów przez komórki organizacyjne i Komisariaty. Przebieg wszystkich pojazdów KMP w Białymstoku w latach 2015 – 2016 wyniósł odpowiednio: 3.440.416 km i 3.243.365 km, tj. o 1.110.416 km (48%) i 913.365 km. (39%) więcej niż ustalony limit. Analiza dwóch rozliczeń miesięcznych za czerwiec 2015 i 2016 r., wykazała, że ustalone limity zostały przekroczone odpowiednio o: 96.996 km i 76.560 km. I tak np.: Wydział Patrolowo-Interwencyjny rzeczywiście wykorzystał limit odpowiednio: w 171% (101.966 km) i w 146% (87.029 km), tj. o 42.466 km i 27.529 km więcej niż zakładał limit zaś Wydział Ruchu Drogowego wykorzystał limit odpowiednio: w 156% (58.198 km) i 152% (56.589 km) tj. o 20.832 km i 19.223 km więcej niż zakładał limit. Zastępca Naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego wyjaśniając przyczyny przekroczenia w czerwcu 2016 r. limitu przebiegu pojazdów wskazał, że limit został przekroczony z „uwagi na konieczność obsługi zdarzeń drogowych w całym powiecie białostockim i udziału w zabezpieczeniu wielu imprez na terenie działania KMP. Jednocześnie informuje, iż zgodnie z harmonogramem działań wzmożonych: Bezpieczna Droga” patrole były kierowane na trasy DK-8, DK 19 i DK 65, co też wpłynęło na większy przebieg kilometrów pojazdów służbowych. W czerwcu wiele radiowozów było kierowanych, do zabezpieczenia biegów masowych odbywających się na terenie miasta Białystok jak i powiatu. Funkcjonariusze zabezpieczali również przyjazdy wycieczek z Izraela do Tykocina”. Naczelnik Wydziału Patrolowo-Interwencyjnego wyjaśnił, iż przekroczenie limitu „było spowodowane koniecznością realizowania czynności zleconych przez Dyżurnego KMP, celem osiągnięcia jak najkrótszego czasu reakcji na zdarzenie”. (dowód: akta kontroli str. 37-65)

2. W KMP w Białymstoku na bieżąco pisemnie analizowano stan techniczny oraz przydatność użytkowanego sprzętu transportowego. Kierownicy jednostek organizacyjnych KMP w Białymstoku przekazywali do Komendanta informacje o stanie technicznym użytkowanych pojazdów¹¹. I tak np.:

- Komendant Komisariatu Policji w Wasilkowie w dniu 5 stycznia 2016 r., wskazał, iż będący na wyposażeniu jego jednostki pojazd Skoda Fabia (rok produkcji 2002 r.) z przebiegiem 240 tys. km jest w najgorszym stanie, a jego permanentne naprawy w znaczący sposób zakłócają prawidłowe funkcjonowanie jednostki.

⁹ Dz. Urz. KGP Nr 4 poz. 39, ze zm. Zarządzenie zwane dalej: „Zarządzeniem nr 7”.

¹⁰ Zmieniona decyzją nr 168.2016 Komendanta KMP w Białymstoku z dnia 21 września 2016 r.

¹¹ W 2015 r. zgodnie z dyspozycją pkt 3 zawartą w poleceniu z odprawy służbowej z dnia 24 grudnia 2015 r. a w 2016 r. w związku z pismem KWP w Białymstoku w sprawie przeanalizowania norm wyposażenia.

- Komendant Komisariatu Policji w Zabłudowie w dniu 5 stycznia 2016 r. wskazał, że będący na wyposażeniu jego jednostki pojazd Opel Astra (rok produkcji 2004) z przebiegiem 300 tys. km jest w najgorszym stanie technicznym, a jego cykliczne naprawy zakłócają prawidłowe funkcjonowanie jednostki.
- Naczelnik Wydziału d/w z Przestępczością Narkotykową w dniu 25 października 2016 r. wskazał, iż w jego jednostce sprawne są trzy pojazdy a na stacji obsługi od końca lipca znajduje się pojazd KIA Cedd bez zdiagnozowania usterki.
- Komendant Komisariatu Policji w Zabłudowie w dniu 21 marca 2016 r. zwrócił się do Komendanta KMP w Białymstoku o uzupełnienie stanu posiadania sprzętu transportowego o co najmniej jeden radiowóz nieoznakowany. Wskazał, iż na stanie Komisariatu zaewidencjonowanych jest pięć pojazdów służbowych, z czego jeden od ponad czterech miesięcy znajduje się na stacji obsługi, trzy cyklicznie co najmniej raz w tygodniu są tam odholowywane lub pozostawiane do naprawy, która trwa kilka dni i tylko o jednym można powiedzieć, że jest całkowicie sprawny.

W 2015 r. KMP w Białymstoku po przeanalizowaniu bieżących potrzeb i stanu wykorzystania sprzętu transportowego w zwróciła się 26 marca 2015 r. do KWP w Białymstoku o zakup 13 pojazdów, z tego: po dwa pojazdy nieoznakowane dla Komisariatów I, II, III i IV (po dwa na każdą jednostkę dla funkcjonariuszy pionu kryminalnego) oraz po jednym pojeździe nieoznakowanym dla Wydziału Prewencji ds. nieletnich, Wydziału Kryminalnego, Wydziału Narkotyków, Wydziału Mienia, Wydziału PG¹².
(dowód: akta kontroli str. 13-28)

Komendant KMP w Białymstoku przekazując do Komendy Wojewódzkiej Policji w Białymstoku¹³ analizę przydatności do służby pojazdów będących na wyposażeniu KMP (sporządzoną na dzień 30 marca 2017 r.) podał, że: „normy należności na sprzęt transportowy określone zarządzeniem KGP nr 9/2015 z dnia 5 maja 2015 r. (Dz. U. KGP nr 29/2015) w praktyce okazują się być niższe – są one nieadekwatne do zadań Komendy w zakresie ochrony bezpieczeństwa i porządku publicznego [...]. Ogromne znaczenie dla przeliczników w ramach norm jest kwestia związana ze specyfiką struktury organizacyjnej Komendy. W skład jej wchodzi 7 podległych komisariatów, cztery posterunki [...]. W samej strukturze Komendy mamy do czynienia z pięcioma komórkami organizacyjnymi pionu kryminalnego oraz pięcioma pionu prewencji i trzema logistykami. Dodać należy, iż wydziały KMP mają komórki organizacyjne niższego rzędu (nieletnich, pseudokibiców, poszukiwani). Każda z nich realizuje odrębne zadania na terenie miasta i całego powiatu co wymaga użytkowania sprzętu transportowego. Siedziby jednostek i komórek organizacyjnych (WPI) są rozrzucone, co dodatkowo podnosi zapotrzebowanie na radiowozy. Dodać należy, że niezależnie od liczby ludności powiat białostocki jest największym obszarowo powiatem w kraju. Nawet niewielkie komórki jakim są posterunki policji dla prawidłowego funkcjonowania powinny być wyposażone w dwa radiowozy – oznakowany i nieoznakowany – mimo składu osobowego, który wynosi nawet zaledwie 5 policjantów. Tymczasem norma stanowi 1 radiowóz na 8 funkcjonariuszy. Komendant KMP w Białymstoku wskazał także, iż „wpływ na mobilność Komendy w kontekście użytkowania sprzętu transportowego ma także kwestia awaryjności (niejednokrotnie mocno wyeksploatowanego sprzętu, który nie jest konstrukcyjnie przystosowany czy wzmacniany do użytku Policji) a także niestety udział w zdarzeniach drogowych. Abstrahując od kwestii zawinienia ze strony funkcjonariuszy – miliony przejechanych kilometrów muszą uwzględniać takie czynniki jak dokonywane przeglądy OT-2, udział radiowozów w zdarzeniach drogowych i awarie co powoduje czasową „absencję” w użytkowaniu. W 2016 roku liczba pojazdów pozostających równocześnie w naprawie przekraczała w niektórych miesiącach 40. Powyższe wskazuje na zasadność utrzymywania dodatkowych radiowozów, które będąc na stanie komórki organizacyjnej bez względu na dzień tygodnia

¹² Analizę przeprowadzono w związku z pismem KWP w Białymstoku z dnia 20 marca 2015 r. (nr S.241.23.15) informującym o zakupie pojazdów małolitrażowych przez KG.

¹³ Zwana dalej „KWP w Białymstoku”.

czy porę dnia mogą wejść natychmiast do służby – szczególnie w największych komórkach organizacyjnych jakimi są WPI¹⁴ i WRD¹⁵. (dowód: akta kontroli str. 9-11)

3. Analiza dokumentacji 10 użytkowanych¹⁶ przez KMP w Białymstoku środków transportowych wykazała, że we wszystkich przypadkach dysponowano dowodami rejestracyjnymi, kartami pojazdów, książkami gwarancyjnymi oraz protokołami zdawczo odbiorczymi poszczególnych pojazdów. Każdy objęty analizą pojazd posiadał dowód techniczny sprzętu transportowego Policji, zgodny ze wzorem określonym w zał. nr 2 do Zarządzenia Nr 7, w którym dokonywano wpisów dotyczących m.in. obsługi technicznej, wymiany opon czy akumulatorów. W 10 analizowanych dowodach technicznych sprzętu transportowego zaprzestano zamieszczania danych dotyczących ewidencji pracy sprzętu transportowego pojazdów. Nie dokonywano w nich również wpisów dotyczących uszkodzeń w wypadkach (w trzech z 10 analizowanych sprawach) i przeprowadzonych naprawach po wypadkach (w siedmiu z 10 analizowanych sprawach) mimo, takich wymogów zawartych w pkt. 3 Instrukcji zawartej w załączniku nr 2 do Zarządzenia Nr 7. W efekcie dowody techniczne nie obrazowały pełnego i aktualnego stanu eksploatacji sprzętu transportowego. Jak wyjaśnił Komendant KMP w Białymstoku „Wszystkie dokumenty pojazdu służbowego (dowód techniczny o książka kontroli pracy sprzętu transportowego) w trakcie likwidacji szkód trafiają do Wydziału Transportu Komendy Wojewódzkiej Policji w Białymstoku, który jest organem właściwym do dokonywania wpisów. Z uwagi na fakt, iż Komenda Miejska Policji w Białymstoku nie posiada własnej Stacji Obsługi, pracownik Zespołu Administracyjno-Gospodarczego KMP w Białymstoku nie dokonywał wpisów w dowodach technicznych, gdyż nie ma takich uprawnień. Osobą kompetentną w tym zakresie jest Kierownik Stacji Obsługi Wydziału Transportu KWP. Ponadto w dowodach technicznych nie zamieszczano danych dotyczących ewidencji pracy sprzętu transportowego pojazdów, gdyż przekazano je osobom przyjmującym na stan radiowozy. Rozliczenia z przebytych kilometrów oraz mtg¹⁷ dokonuje się w książce kontroli pracy sprzętu transportowego za dany miesiąc. W najbliższym czasie wszystkie dane dotyczące przedmiotowego zagadnienia zostaną wpisane do dowodów technicznych pojazdów”. Jak wyjaśnił kontroler techniczny i naczelnik wydziału Transportu KWP w Białymstoku „potwierdzenie naprawy i gotowości sprzętu transportowego do dalszej eksploatacji starszy mistrz Wydziału Transportu (kontroler) potwierdzał w karcie pracy stacji obsługi lub w protokole zdawczo odbiorczym pojazdu. Wynikało to z tego, że kontroler posiadał większy dostęp do karty pracy stacji obsługi lub protokołu zdawczo odbiorczego (książki kontroli pracy sprzętu transportowego niejednokrotnie są przekazywane jednostkom użytkującym celem rozliczenia sprzętu transportowego)”. (dowód: akta kontroli str. 187-190)

Zgodnie z postanowieniami § 10 ust. 1 pkt 2 Zarządzenia Nr 7 sposób użytkowania środków transportowych ewidencjonowano w książkach dyspozytora prowadzonych zgodnie ze wzorem określonym w zał. Nr 5 do ww. zarządzenia¹⁸. Stosownie do obowiązku wynikającego z postanowień § 10 ust. 1 pkt 4 cytowanego zarządzenia dla wykorzystywanych pojazdów wystawiono miesięczne książki kontroli pracy sprzętu transportowego, zgodne ze wzorem określonym w zał. Nr 6, które były wypełniane przez użytkowników poszczególnych pojazdów. Dokumenty te przechowywano w KMP w Białymstoku. We wszystkich dziesięciu analizowanych sprawach stwierdzono, że wpisów do miesięcznych książek kontroli pracy sprzętu transportowego dokonywano na bieżąco.

(dowód: akta kontroli str. 170-172, 470-471)

Z przeprowadzonej ankiety wśród 45 funkcjonariuszy KMP w Białymstoku wynika, że zdaniem ankietowanych funkcjonariuszy liczba sprzętu transportowego (62,2%), jego dostępność (68,8%) oraz stan techniczny (57,7%) jest wystarczająca do prawidłowej realizacji zadań. Odmiennego zdania było odpowiednio 35,5%, 28,5% i 37,7% ankietowanych funkcjonariuszy, którzy wskazali jednocześnie, że miało to wpływ na realizację powierzonych zadań i skutkowało między innymi: dłuższym czasem reakcji

¹⁴ Wydział Patrolowo Interwencyjny.

¹⁵ Wydział Ruchu Drogowego.

¹⁶ Do badania wybrano po pięć pojazdów uczestniczących w 2015 i 2016 roku w zdarzeniach drogowych.

¹⁷ Liczba motogodzin.

¹⁸ Sprawdzono na podstawie 10 wytypowanych pojazdów. Fakt ewidencjonowania użytkowania danych tych środków transportowych sprawdzono ogółem dla 10 miesięcy okresu objętego kontrolą (po pięć z 2015 i 2016 roku).

Ustalono
nieprawidłowości

na zgłoszenie (24,4%), koniecznością zmiany terminu wykonania zadania (13,3%), i niewykonaniem zadania (6,6%). (dowód: akta kontroli str. 338-427, 458-462)

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

Ewidencję sprzętu transportowego w księdze indywidualnej sprzętu KMP w Białymstoku prowadzono niezgodnie z zasadami określonymi w Zarządzeniu Nr 7 Komendanta Głównego Policji z 26 maja 2000 r. w sprawie szczegółowych zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego w Policji (wzór określono w załączniku nr 4), tj. nie ewidencjonowano sprzętu w podziale na rodzaje sprzętu, a dla rodzaju "pojazdy samochodowe" dodatkowo w podziale na grupy pojazdów.

Jak wyjaśnił Komendant KMP w Białymstoku „w Zespole Administracyjno-Gospodarczym Komendy Miejskiej Policji w Białymstoku prowadzona jest jedna książka ewidencji indywidualnej sprzętu transportowego, wspólna dla wszystkich grup pojazdów z uwagą na to, iż zdecydowana większość sprzętu transportowego to „pojazdy samochodowe”. Taki sposób postępowania podyktowany był utartą w Zespole Administracyjno-Gospodarczym praktyką odnośnie ewidencjonowania sprzętu transportowego, a wpisów dokonywano zgodnie z datą przydziału do Komendy Miejskiej Policji w Białymstoku oraz niepowtarzalnym kolejnym numerem wewnętrznym”.

(dowód: akta kontroli str. 181-186, 187-190)

1.2. Badania techniczne pojazdów

Opis stanu
faktycznego

Analiza 10 dowodów rejestracyjnych oraz technicznych sprzętu transportowego, miesięcznych ksiąg kontroli oraz ksiąg dyspozytora z lat 2015-2017 (do 31 maja) wykazała, że jedynie w dwóch przypadkach pojazdy służbowe przedstawiano do badań technicznych w policyjnych stacjach kontroli pojazdów przed upływem wyznaczonych terminów na ich wykonanie.

Natomiast w pozostałych ośmiu przypadkach stwierdzono nieprzedstawienie pojazdów służbowych w wymaganym terminie i użytkowanie ich przez KMP w Białymstoku bez ważnych badań technicznych¹⁹, co szerzej opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego, w sekcji „Ustalono nieprawidłowości”.

W badanym okresie badanie techniczne dla dziesięciu analizowanych pojazdów służbowych przeprowadzono na bieżąco (tj. w dniu przyjazdu na stację diagnostyczną).

(dowód: akta kontroli str. 154-159)

Ustalono
nieprawidłowości

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

W latach 2015 – 2017 (do końca maja) w KMP w Białymstoku nie przedstawiła ośmiu pojazdów służbowych (z 10 objętych analizą) do badań przed upływem ważności poprzednich badań. I tak:

- pojazd o nr wewnętrznym 2735 użytkowano w dniach od 5 do 10 lutego 2015 r. mimo, że data ważności badania technicznego upłynęła 2 lutego 2015 r. (badanie wykonano 10 lutego 2015 r.). Pojazd do badania podstawiono 10 lutego 2015 r., tj. siedem dni po upływie terminu ważności badań. Pojazd ten użytkowano także w dniach od 11 do 17 lutego 2016 r. mimo, że data ważności badania technicznego upłynęła 10 lutego 2016 r. (badanie wykonano 17 lutego 2016 r.). Pojazd do badania podstawiono 17 lutego 2016 r., tj. siedem dni po upływie terminu ważności badań;
- pojazd o nr wewnętrznym 2602 użytkowano w dniach od 13 do 14 grudnia 2015 r. mimo, że data ważności badania technicznego upłynęła 12 grudnia 2015 r. (badanie wykonano 14 grudnia 2015 r.). Pojazd do badania podstawiono 14 grudnia 2015 r., tj. dwa dni po upływie terminu ważności badań. Pojazd ten użytkowano także w dniach od 15 grudnia 2016 r. do 4 stycznia 2017 r. mimo, że data ważności badania technicznego upłynęła 14 grudnia 2016 r. (badanie wykonano 4 stycznia 2017 r.). Pojazd do badania podstawiono 4 stycznia 2017 r., tj. 21 dni po upływie terminu ważności badań;

¹⁹ Badania techniczne tych pojazdów przeprowadzano w policyjnych stacjach kontroli pojazdów w terminach od siedmiu do 30 dni po upływie terminów ich ważności.

- pojazd o nr wewnętrznym 2869 użytkowano w dniach od 8 października do 3 listopada 2015 r. mimo, że data ważności badania technicznego upłynęła 7 października 2015 r. (badanie wykonano 3 listopada 2015 r.). Pojazd do badania podstawiono 3 listopada 2015 r., tj. 27 dni po upływie terminu ważności badań;
- pojazd o nr wewnętrznym 2981 użytkowano w dniach od 12 do 13 sierpnia 2015 r. mimo, że data ważności badania technicznego upłynęła 11 sierpnia 2015 r. (badanie wykonano 13 sierpnia 2015 r.). Pojazd do badania podstawiono 13 sierpnia 2015 r., tj. dwa dni po upływie terminu ważności badań. Pojazd ten użytkowano także w dniach od 14 do 16 sierpnia 2016 r. mimo, że data ważności badania technicznego upłynęła 13 sierpnia 2016 r. (badanie wykonano 16 sierpnia 2016 r.). Pojazd do badania podstawiono 16 sierpnia 2016 r., tj. trzy dni po upływie terminu ważności badań;
- pojazd o nr wewnętrznym 2998 użytkowano w dniach od 13 do 16 listopada 2015 r. mimo, że data ważności badania technicznego upłynęła 12 listopada 2015 r. (badanie wykonano 16 listopada 2015 r.). Pojazd do badania podstawiono 16 listopada 2015 r., tj. cztery dni po upływie terminu ważności badań. Pojazd ten użytkowano także w dniach od 29 listopada do 1 grudnia 2016 r. (w okresie od 2 do 25 listopada pojazd był w naprawie) mimo, że data ważności badania technicznego upłynęła 16 listopada 2016 r. (badanie wykonano 1 grudnia 2016 r.). Pojazd do badania podstawiono 1 grudnia 2016 r., tj. 17 dni po upływie terminu ważności badań;
- pojazd o nr wewnętrznym 2984 użytkowano w dniach od 12 sierpnia do 10 września 2015 r. mimo, że data ważności badania technicznego upłynęła 11 sierpnia 2015 r. (badanie wykonano 10 września 2015 r.). Pojazd do badania podstawiono 10 września 2015 r., tj. 30 dni po upływie terminu ważności badań. Pojazd ten użytkowano także w dniach od 11 do 16 września 2016 r. mimo, że data ważności badania technicznego upłynęła 10 września 2016 r. (badanie wykonano 16 września 2016 r.). Pojazd do badania podstawiono 16 września 2016 r., tj. sześć dni po upływie terminu ważności badań;
- pojazd o nr wewnętrznym 2818 użytkowano w dniach od 4 do 10 listopada 2016 r. mimo, że data ważności badania technicznego upłynęła 3 listopada 2016 r. (badanie wykonano 10 listopada 2016 r.). Pojazd do badania podstawiono 10 listopada 2016 r., tj. siedem dni po upływie terminu ważności badań;
- pojazd o nr wewnętrznym 2762 użytkowano w dniach od 21 do 29 maj 2015 r. mimo, że data ważności badania technicznego upłynęła 20 maja 2015 r. (badanie wykonano 29 maja 2015 r.). Pojazd do badania podstawiono 29 maja 2015 r., tj. dziewięć dni po upływie terminu ważności badań. (dowód: akta kontroli str. 69-153, 154-159)

Stanowiło to naruszenie przepisów art. 81 ust. 1 oraz ust. 5 i 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym²⁰ w związku z § 5 ust. 1 rozporządzenia w sprawie badań technicznych pojazdów Policji, zgodnie z którymi właściciele są zobowiązani do podstawienia pojazdów do badań technicznych, które dla pojazdów specjalnych Policji powinny być wykonywane corocznie. Jednocześnie zgodnie z art. 38 pkt 2 ww. ustawy, kierujący pojazdem jest obowiązany posiadać przy sobie dokument stwierdzający dopuszczenie pojazdu do ruchu. Stanowiło to również naruszenie postanowień § 1 w związku z § 6 Decyzji nr 2/15 Podlaskiego Komendanta Wojewódzkiego Policji z 14 stycznia 2015 r. dotyczącej Instrukcji Wykonywania Obsługi Codziennej Pojazdów Służbowych, zobowiązujących funkcjonariuszy kierujących pojazdami służbowymi m.in. do sprawdzenia przed rozpoczęciem eksploatacji pojazdu ważności jego badań technicznych. Skutkiem tego zaniechania było użytkowanie ww. pojazdów służbowych bez ważnych badań technicznych.

Komendant KMP w Białymstoku wyjaśnił, że: „Zgodnie z § 6 Instrukcji wykonywania obsługi codziennej pojazdów służbowych stanowiącej załącznik do Decyzji nr 80/2015 Podlaskiego Komendanta Wojewódzkiego Policji z dnia 18.05.2015 roku zm. decyzję w sprawie użytkowania i dysponowania sprzętem transportowym w komórkach organizacyjnych Komendy Wojewódzkiej Policji i jednostkach podległych oraz § 6 pkt.3 Decyzji nr 86/2013 Komendanta Miejskiego Policji w Białymstoku z dnia 30.10.2013 r. w sprawie

²⁰ Dz. U. 2017 poz.128, ze zm.

szczegółowych zasad użytkowania i dysponowania służbowym sprzętem transportowym w Komendzie Miejskiej Policji w Białymstoku i jednostkach podległych, to na osobie kierującej pojazdem służbowym ciąży bezpośredni obowiązek sprawdzenia przed rozpoczęciem eksploatacji ważności badań technicznych pojazdu. Z uwagi na przekazanie całości dokumentacji dotyczącej pojazdu służbowego, tj.: książki gwarancyjnej, dowodu technicznego, dowodu rejestracyjnego oraz książki kontroli pracy sprzętu transportowego, osobie przyjmującej na stan pojazd służbowy, pracownik Zespołu Administracyjno-Gospodarczego KMP w Białymstoku zajmujący się gospodarką transportową nie ma fizycznej możliwości na bieżąco kontrolować ważności badań technicznych poszczególnych radiowozów. W wymienionych 8 przypadkach jest to zaniedbanie lub przeoczenie osób użytkujących przedmiotowe pojazdy". (dowód: akta kontroli str. 187-190)

1.3. Obsługa techniczna oraz naprawy pojazdów

Opis stanu
faktycznego

1. W okresie objętym kontrolą w KMP w Białymstoku nie funkcjonowała Stacja Obsługi Technicznej (dalej: „SOT”) i Punkt Obsługi Technicznej naprawiające służbowy sprzęt transportowy. (dowód: akta kontroli str. 164-167)

W badanym okresie badania techniczne oraz większe naprawy pojazdów służbowych odbywały się w SOT Komendy Wojewódzkiej Policji w Białymstoku odległych od siedziby KMP w Białymstoku o 2 km. Odległość z poszczególnych jednostek KMP w Białymstoku do SOT KWP Białystok wyniosła: od 1 do 3 km dla Komisariatów Policji w Białymstoku, od 10 do 28 km dla Komisariatów Policji w Łapach, Wasilkowie, Zabłudowie i od 14 do 39 km dla Posterunków w Gródku, Supraślu, Choroszczy. Najdalej od SOT KWP w Białymstoku był położony sezonowy punkt przyjęć interesantów w Bondarach (52 km).

(dowód: akta kontroli str. 168-169)

Analiza 10 książek kontroli pracy sprzętu transportowego wytypowanych pojazdów wykazała, że przy przekazywaniu pojazdów do napraw lub badań technicznych nie występowały przypadki jednoczesnych przejazdów wytypowanych par pojazdów do stacji obsługi. Specjalista Zespołu Administracyjno-Gospodarczego wyjaśnił jednak, iż *"niejednokrotnie pojazdy przekazywane do napraw z jednostek terenowych wymagały użycia dodatkowego pojazdu do odbioru funkcjonariusza zdającego pojazd do naprawy lub OT na SOT ul. Hajnowska w Białymstoku. Wyjazdy na przekazanie pojazdów często były łączone z doprowadzeniami do sądów oraz z wyjazdami związanymi z codzienną obsługą korespondencyjną między KMP Białystok, a komisariatami i prokuraturą. Planowanie połączonych wyjazdów miało na celu zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych i finansowych w gospodarce transportowej KMP Białystok"*. (dowód: akta kontroli str. 168-169)

Zgodnie § 1 Instrukcji Wykonywania Obsługi Codziennej Pojazdów Służbowych będącą załącznikiem do Decyzji Nr 2/15, za wykonywanie czynności związanych z obsługą codzienną pojazdów odpowiedzialni byli bezpośredni użytkownicy służbowych środków transportowych. (dowód: akta kontroli str. 216-218)

2. Specjalista Zespołu Administracyjno-Gospodarczego wyjaśnił, że wśród najistotniejszych problemów związanych z obsługą techniczną i naprawami pojazdów służbowych wymienił długi czas oczekiwania na wolny termin naprawy, brak mocy pracowniczych w SOT w Białymstoku. Wyjaśnił, też że: *"w związku z tym że wydłużony czas napraw samochodów zgłaszanych do naprawy związany był z dużą ilością kolizji, przeglądami OT-II i naprawą bieżącą, brakowało pojazdów do służby i pracy, dlatego pojazdy spełniające kryteria do wycofania były nadal użytkowane w jednostkach ze względu na dobry stan techniczny"*.

(dowód: akta kontroli str. 8)

Z przeprowadzonej ankiety²¹ wynika, że zdaniem 64,4% ankietowanych funkcjonariuszy obowiązujące rozwiązania organizacyjne w zakresie naprawy i obsługi technicznej pojazdów służbowych „raczej nie są” lub „nie są” właściwe. Wskazano m.in. na: brak możliwości technicznych przeprowadzania drobnych napraw i obsług pojazdów w jednostce użytkującej sprzęt (20%), brak możliwości przeprowadzania drobnych napraw i obsług pojazdów w lokalnych warsztatach (24%), długi czas przeprowadzania przeglądów/napraw pojazdów służbowych w policyjnych stacjach obsługi (50%), czy opóźnienia

²¹ Odpowiedzi udzieliło 45 funkcjonariuszy spośród 50 rozprawdzonych ankiet.

w przekazywaniu pojazdów do naprawy/serwisu (15,5%). Wśród innych przyczyn wymieniono m.in.: niską jakość stosowanych zamienników i niską jakość napraw.

(dowód: akta kontroli str. 338-427)

Ocena cząstkowa

W KMP w Białymstoku prowadzono ewidencję sprzętu transportowego oraz wymaganą dokumentację użytkowania pojazdów. Ewidencją sprzętu transportowego nie była jednak prowadzona w podziale na rodzaje sprzętu transportowego, a dla rodzaju *pojazdy samochodowe* dodatkowo w podziale na grupy pojazdów. We wszystkich przypadkach objętych analizą, dysponowano dowodami rejestracyjnymi, kartami pojazdów, książkami gwarancyjnymi oraz protokołami zdawczo odbiorczymi potwierdzającymi przyjęcie do użytkowania przez funkcjonariuszy przydzielonych środków transportowych. Na bieżąco przeprowadzano analizy potrzeb i stanu wykorzystania sprzętu transportowego przez poszczególne komórki organizacyjne. We wszystkich 10 analizowanych przypadkach w dowodach technicznych sprzętu transportowego nie dokonywano kompletu wszystkich wymaganych wpisów, co uniemożliwiało zobrazowanie pełnego i aktualnego stanu eksploatacji poszczególnych środków transportowych. Ponadto w latach 2015–2017 (do końca maja) KMP w Białymstoku nie przedstawiła w wymaganym terminie ośmiu pojazdów służbowych do badań technicznych, co skutkowało użytkowaniem tych pojazdów bez ważnych badań.

2. Używanie pojazdów służbowych i zapewnienie przygotowania do kierowania takimi pojazdami

Opis stanu faktycznego

2.1. Uprawnienia i zezwolenia na kierowanie pojazdami

1. Według stanu na dzień 1 stycznia 2015 roku oraz na 31 grudnia 2015 i 2016 roku w KMP w Białymstoku pełniło służbę odpowiednio 761, 751 i 769 funkcjonariuszy, spośród których na koniec 2016 r. tylko 10 nie posiadało uprawnień do kierowania pojazdami. Specjalista Zespołu Administracyjno-Gospodarczego wyjaśnił „*policjant nie posiadający uprawnień do kierowania pojazdami służbowymi – może być jedynie dysponentem samochodu (bez możliwości kierowania pojazdem) lub odbywać patrol pieszy*”. Nieposiadanie przez 10 policjantów (1,3%) uprawnień do kierowania pojazdami nie miało wpływu na realizację zadań KMP w Białymstoku. Wśród 759 funkcjonariuszy posiadających na koniec 2016 roku uprawnienia do kierowania pojazdami, 199 legitymowało się uprawnieniami kategorii A, 759 – B, 63 – C, sześciu D oraz 98 innymi uprawnieniami do kierowania pojazdami. Specjalista Zespołu Administracyjno-Gospodarczego wyjaśnił, że w latach 2015-2016 nie wystąpiły przypadki odmowy uzyskania przez funkcjonariuszy uprawnień do kierowania pojazdami, w tym zezwoleń do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi, a powierzenie pojazdu do użytkowania nie było uzależnione od posiadania przez policjantów indywidualnego ubezpieczenia OC obejmującego szkody powstałe w użytkowanym sprzęcie transportowym.

(dowód: akta kontroli str. 232)

W KMP w Białymstoku 608 funkcjonariuszy posiadający uprawnienia (80,1% zatrudnionych policjantów), kierowało pojazdami służbowymi, z tego: 297 w służbie prewencji, 82 w ruchu drogowym oraz 215 w służbie kryminalnej i technice operacyjnej i 14 w pozostałych służbach. Liczba policjantów KMP w Białymstoku posiadających zezwolenia do kierowania pojazdami służbowymi uprzywilejowanymi wynosił 478 (tj. 62,9% policjantów posiadających uprawnienia do kierowania pojazdami).

(dowód: akta kontroli str. 231-232)

Przed przekazaniem policjantom środków transportowych do użytkowania nie weryfikowano ich praktycznych umiejętności kierowania pojazdami. Specjalista Zespołu Administracyjno-Gospodarczego wyjaśnił, że „*sprzętem transportowym mogą kierować policjanci i pracownicy Policji posiadający: zezwolenie, prawo jazdy, zaświadczenie o ukończeniu kursu w zakresie prowadzenia i obsługi specjalistycznego sprzętu transportowego (wozy bojowe, autocysterny, dźwigi itp.). Zezwolenie wydaje się na 5 lat dla pracownika lub policjanta, który spełnia następujące warunki: posiada prawo jazdy, wykonuje zadania wymagające stałego lub doraźnego używania pojazdu uprzywilejowanego w ruchu drogowym, posiada aktualne orzeczenia lekarskie i badania psychologiczne*”.

(dowód: akta kontroli str. 236)

2. Komendant KMP w Białymstoku decyzją nr 86/2013 z dnia 20 października 2013 r. w sprawie szczegółowych zasad użytkowania i dysponowania służbowym sprzętem transportowym w KMP w Białymstoku i jednostkach podległych uregulował zasady eksploatacji i dysponowania sprzętem transportowym w KMP w Białymstoku. Uregulowano między innymi: zasady przydzielania sprzętu transportowego, obowiązki kierującego, zasady prowadzenia książki dyspozytora oraz zasady prowadzenia kart pracy pojazdów służbowych. Przyjęte uregulowania wynikały z obowiązującego Zarządzenia nr 7 oraz Decyzji nr 172/13 Podlaskiego Komendanta Wojewódzkiego Policji z dnia 23 września 2013 r. w sprawie użytkowania i dysponowania sprzętem transportowym w komórkach organizacyjnych Komendy Wojewódzkiej Policji i jednostkach podległych (dalej: „Decyzja 172/13 Podlaskiego Komendanta Wojewódzkiego Policji”). Funkcjonariusze KMP w Białymstoku odpowiadali za szkody w sprzęcie transportowym zgodnie z zasadami określonymi w ustawie z dnia 7 maja 1999 r. o odpowiedzialności majątkowej funkcjonariuszy Policji, Straży Granicznej, Biura Ochrony Rządu, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Więziennej, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego i Centralnego Biura Antykorupcyjnego²², w szczególności w art. 6 który stanowił, iż „funkcjonariusz odpowiedzialny za szkodę wyrządzoną nieumyślnie jest obowiązany do zapłaty odszkodowania w wysokości wyrządzone szkody, jednak odszkodowanie nie może przewyższać kwoty trzymiesięcznego uposażenia przysługującego funkcjonariuszowi”.

(dowód: akta kontroli str. 239-266)

Z przyjętej w KMP w Białymstoku praktyki, wynika, że fakt użycia środków transportowych jako pojazdów uprzywilejowanych należało zgłosić oficerowi dyżurnemu drogą radiową. Wszystkie rozmowy funkcjonariuszy z oficerami dyżurnymi były nagrywane. Dodatkowo Funkcjonariusze Wydziałów Prewencji i Ruchu Drogowego byli zobowiązani odnotowywać użycie pojazdów jako uprzywilejowanych w notatnikach służbowych.

Przesłankami wszczęcia procedury wydania zezwolenia kierowania pojazdami uprzywilejowanymi dla policjantów KMP w Białymstoku było wykonywanie przez nich zadań, wymagających stałego lub doraźnego używania pojazdów służbowych uprzywilejowanych w trakcie służby w ruchu drogowym. Każdorazowo wysłanie funkcjonariusza na badania poprzedzające wydanie zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi było uzgadniane z bezpośrednim przełożonym, który określał potrzebę skierowania danego funkcjonariusza na te badania.

Analiza dokumentacji 10 postępowań z udziałem funkcjonariuszy uczestniczących w wytypowanych do badania zdarzeniach drogowych wykazała, że wszyscy posiadali uprawnienia do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi oraz dysponowali zaświadczeniami lekarskimi i psychologicznymi o braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi. Przechowywano je w KWP w Białymstoku. W okresie objętym kontrolą wydawanie zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi odbywało się w KWP w Białymstoku. Analiza prowadzonego rejestru skierowań wykazała, że we wszystkich 10 przypadkach dochowywano należytej staranności w zakresie przedłużenia im zezwoleń do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi (nie stwierdzono przerw w posiadaniu uprawnień). (dowód: akta kontroli str. 191-210)

Ustalone
nieprawidłowości

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

2.2. Użytkowanie pojazdów służbowych

W KMP w Białymstoku obowiązywały zasady użytkowania pojazdów służbowych określone w Zarządzeniu Nr 7 oraz Decyzji nr 172/13 Podlaskiego Komendanta Wojewódzkiego Policji oraz Decyzji nr 86/2013 Komendanta KMP w Białymstoku z dnia 20 października 2013 r. w sprawie szczegółowych zasad użytkowania i dysponowania służbowym sprzętem transportowym w KMP w Białymstoku i jednostkach podległych, co przytoczono w pkt 2.1. niniejszego wystąpienia.

²² Dz. U. z 2015 r., poz. 620 ze zm.

Analiza dokumentacji 10 spraw ze zdarzeń drogowych oraz zapisów w książkach dyspozytora i książkach kontroli pracy sprzętu transportowego wykazała, że:

- wszyscy funkcjonariusze kierujący pojazdami służbowymi posiadali aktualne uprawnienia do kierowania pojazdami odpowiednimi dla danego rodzaju pojazdu służbowego oraz posiadali zaświadczenia lekarskie i psychologiczne o braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi. Analiza zapisów zawartych na skierowaniach na okresowe badania lekarskie oraz wydanych stosownych zaświadczeniach lekarskich dla kierujących wytypowanymi pojazdami wykazała, że w dziesięciu analizowanych przypadkach wskazywano w opisie warunków pracy stanowiska, że dany funkcjonariusz kieruje pojazdami służbowymi,
- we wszystkich przypadkach rzetelnie ewidencjonowano użycie służbowego sprzętu transportowego.
- we wszystkich przypadkach do zdarzeń doszło na obszarze działania KMP w Białymstoku.
- w jednym z wytypowanych przypadków pojazd uczestniczący w zdarzeniu drogowym był użytkowany jako uprzywilejowany.

Komendant wyjaśnił, że pojazdy znajdujące się na wyposażeniu KMP w Białymstoku były wykorzystywane przez policjantów i pracowników jednostki wg. potrzeb. Służbowe środki transportowe były przypisane poszczególnym funkcjonariuszom danej komórki z możliwością korzystania także przez innych policjantów, gdy zaistniała taka potrzeba.

(dowód: akta kontroli str. 472-474)

Ustalone
nieprawidłowości

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

2.3. Zapewnienie policjantom szkoleń z zakresu kierowania pojazdami

W okresie objętym kontrolą w KMP w Białymstoku analiza potrzeb szkoleniowych była przeprowadzana dla kursów i szkoleń w ramach doskonalenia centralnego oraz na podstawie potrzeb zgłoszonych przez bezpośrednich przełożonych funkcjonariuszy. Działania te były inicjowane pismami z Wydziału Kadr i Szkolenia KWP w Białymstoku²³, a ich wyniki w postaci zidentyfikowanych potrzeb przekazywano w wyznaczonych terminach do KWP²⁴. Naczelnik Wydziału Prezydialnego, Kadr i Doskonalenia Zawodowego KMP w Białymstoku, wyjaśniła, iż: „analiza potrzeb szkoleniowych przeprowadzana jest w oparciu o ofertę kursów i szkoleń organizowanych w ramach doskonalenia centralnego – na podstawie zidentyfikowanych przez kierowników komórek/jednostek organizacyjnych KMP w Białymstoku potrzeb, natomiast w zakresie doskonalenia lokalnego – w oparciu o potrzeby ustalone przez Komendanta Miejskiego Policji oraz kierowników komórek/jednostek organizacyjnych Komendy Miejskiej Policji w Białymstoku. Roczny plan doskonalenia lokalnego KMP w Białymstoku zawiera przedsięwzięcia, które są ustalane na podstawie analizy skarg, wydarzeń nadzwyczajnych, poleceń wyższego przełożonego oraz zidentyfikowanych przez kierowników komórek/jednostek organizacyjnych KMP potrzeb”.

(dowód: akta kontroli str. 465-466)

Komendant KMP w Białymstoku wyjaśnił, że: „Zidentyfikowane potrzeby muszą uwzględniać wyłącznie realną liczbę osób możliwych do skierowania na kursy specjalistyczne. Proces rozpoznawania potrzeb szkoleniowych w Policji ma charakter jakościowy, a nie ilościowy. Powinno się zatem przyjąć, iż liczba osób uwzględnianych w potrzebach szkoleniowych, stanowi odzwierciedlenie faktycznych potrzeb szkoleniowych, których identyfikacja przebiegała na trzech płaszczyznach, uwzględniając właściwą hierarchię: 1) potrzeb związanych z celami Policji, 2) potrzeb związanych z zakresem działania jednostki lub komórki organizacyjnej Policji, 3) indywidualnych potrzeb policjantów. Zachowanie powyższej reguły daje gwarancję wskazania do przeszkolenia tych osób, w przypadku których zdobycie nowych lub podwyższenie posiadanych kwalifikacji zawodowych jest wymogiem koniecznym. Ponadto, oprócz szkoleń, które traktowane są jako fakultatywne, istnieje konieczność kierowania funkcjonariuszy na szkolenia niezbędne

²³ Nr K.141.9.2015.Nr z 25 września 2015 i Nr K.141.20.2016.MR z 23 września 2016 r.

²⁴ Pismami odpowiednio z: 30 września 2014 r., 12 października 2015 r. oraz 10 października 2016 r.

do właściwego wykonywania zadań służbowych, np. kurs specjalistyczny w zakresie ruchu drogowego, kurs specjalistyczny dla dzielnicowych, kurs specjalistyczny dla policjantów służby kryminalnej wykonujących czynności operacyjno-rozpoznawcze, kurs specjalistyczny dla policjantów służby kryminalnej wykonujących czynności dochodzeniowo – śledcze itp. Niezbędne zatem jest rozróżnienie osób, których przeszkolenie jest konieczne od osób, które ewentualnie mogłyby uzyskać dodatkową wiedzę”.

(dowód: akta kontroli str. 273-316)

Z danych będących w posiadaniu Wydziału Prezydialnego, Kadr i Doskonalenia Zawodowego KMP w Białymstoku, wynika, że:

- wg stanu na 1.01.2015 r. w KMP w Białymstoku pełniło służbę 15 funkcjonariuszy przeszkolonych w zakresie kierowania pojazdami służbowymi, w tym dziewięciu ukończyło kurs doskonalenia techniki jazdy samochodem a sześciu kierowania motocyklem szosowym. Kierownicy jednostek organizacyjnych KMP ocenili jednocześnie, że przeszkolenia ww. zakresie wymaga 890 funkcjonariuszy (73 z techniki jazdy samochodem, a 70 motocyklem i 747 w ramach szkolenia dotyczącego kierowania pojazdami), z czego: jeden w ramach szkolenia centralnego i 25 w ramach szkolenia zewnętrznego oraz 747 w ramach zawodowego doskonalenia lokalnego. Otrzymany przez KWP w 2015 r. limit na szkolenia organizowane centralne jednego funkcjonariusza (techniki jazdy samochodem), zaspokajał 7,1% zgłoszonych potrzeb i został w całości wykorzystany.

Natomiast w szkoleniach lokalnych uczestniczyło 380 funkcjonariuszy (50,9% zgłoszonych potrzeb – 747 osób), a szkoleniach zewnętrznych 25 funkcjonariuszy (100% zgłoszonych potrzeb);

- wg stanu na 1.01.2016 r. liczba osób wymagających przeszkolenia zmniejszyła się do sześciu, z czego: dwie osoby w ramach zawodowego doskonalenia centralnego (jedna z techniki jazdy samochodem, a jedna motocyklem), a 10 w ramach zawodowego doskonalenia lokalnego (10 z techniki kierowania pojazdami uprzywilejowanymi). Otrzymany przez KWP w 2016 r. limit na szkolenie jednego funkcjonariuszy, zaspokajał 16% zgłoszonych potrzeb i został w całości wykorzystany.

W 2016 r. w szkoleniach lokalnych uczestniczyło 10 funkcjonariuszy (z techniki jazdy pojazdami uprzywilejowanymi), tj. 100% zgłoszonych przez KMP potrzeb;

- wg stanu na 1.01.2017 r. oszacowano, iż przeszkolenia wymagało 10 funkcjonariuszy, wszyscy w ramach zawodowego doskonalenia centralnego, w tym ośmiu z techniki jazdy samochodem, a dwa motocyklem.

(dowód akta kontroli str. 233-234)

Naczelnik Wydziału Prezydialnego, Kadr i Doskonalenia Zawodowego KMP w Białymstoku, wyjaśniła, iż: „Komendantowi Wojewódzkiemu Policji w Białymstoku zgłaszane są potrzeby szkoleniowe prowadzone w ramach doskonalenia centralnego (wskazano potrzebę przeszkolenia 14 osób), natomiast 747 osób zostało objętych szkoleniem w ramach doskonalenia lokalnego (potrzeby w ramach doskonalenia lokalnego nie są zgłaszane do KWP) organizowanego w KMP w Białymstoku. W liczbie 747 zawierają się również osoby, które zostały zgłoszone w potrzebach na szkolenia organizowane centralnie. Potrzeby szkoleniowe w ramach doskonalenia centralnego są ustalane na podstawie propozycji kierowników komórek/jednostek organizacyjnych, które, jak mniemam, uwzględniają realną liczbę policjantów możliwą do skierowania na kursy specjalistyczne. Otrzymywana oferta kursów i szkoleń specjalistycznych jest rozsyłana kierownikom komórek organizacyjnych KMP i jednostek podległych i na podstawie otrzymanych informacji zwrotnych w zakresie zidentyfikowanych przez przełożonych potrzeb, sporządzany jest zbiorczy dokument określający potrzeby szkoleniowe dla całej KMP w Białymstoku. Potrzeby szkoleniowe w zakresie TJMS i TJM są niższe w 2016 i 2017 roku – są jednak odzwierciedleniem potrzeb zgłoszonych w tym zakresie przez poszczególnych kierowników komórek/jednostek organizacyjnych KMP w Białymstoku”.

(dowód: akta kontroli str. 465-466)

W latach 2015-2016 na kursy centralne zorganizowane w Centrum Szkolenia Policji w Legionowie wysłano trzech funkcjonariuszy, którzy brali udział w następujących szkoleniach: „Kurs specjalistyczny dla policjantów ruchu drogowego w zakresie kierowania motocyklem szosowym”, zwany dalej „TJMS”²⁵ (udział wziął jeden funkcjonariusz w 2016 r.), „Kurs specjalistyczny w zakresie doskonalenia techniki kierowania samochodem osobowym”,²⁶ zwany dalej „TJS” (przeszkolono dwóch funkcjonariuszy – jednego w 2015 r. i jednego w 2016 r.). Na szkolenia zewnętrzne wysłano 25 pracowników KPM w Białymstoku. I tak na szkolenie „Bezpieczna Europa – walka z przestępczością transgraniczną i zorganizowaną na wschodzie granicy Unii Europejskiej – szkolenie bezpiecznej jazdy”²⁷ wysłano 23 funkcjonariuszy w 2015 r., a na szkolenia „Droga do bezpiecznej służby”²⁸ dwóch funkcjonariuszy w 2015 r. W zajęciach doskonalenia lokalnego dotyczącego techniki jazdy i kierowania pojazdem uprzywilejowanym wzięło udział 459 funkcjonariuszy, z tego: 69 wzięło udział w szkoleniu nt. „Szkolenie kierowców pojazdów służbowych”²⁹ w 2016 r., 10 w szkoleniu nt. „Taktyka pracy policjantów ruchu drogowego”³⁰ w 2016 r., oraz 380 w szkoleniu nt. „Wykorzystanie pojazdu służbowego Policji”³¹ w 2015 r.³²

Zakres programowy szkolenia i kursu TJMS i TJS obejmował między innymi: kierowanie pojazdami w kolumnie, kierowanie pojazdami przy pilotowaniu innych pojazdów, praktyczny egzamin z nabytych umiejętności, ponadto kurs TJS oraz kurs „Bezpieczna Europa (...)” obejmowały: kierowanie pojazdami w pościgach i kierowanie pojazdami w trudnych warunkach atmosferycznych. Wszystkie zorganizowane szkolenia obejmowały zajęcia praktyczne kierowania pojazdem.

W badanym okresie wydatki KMP w Białymstoku na szkolenia wyniosły ogółem 3.7 tys. zł, z tego: 2,5 tys. zł poniesiono w 2015 r. na organizację we własnym zakresie szkolenia lokalnego „Szkolenie kierowców pojazdów służbowych” oraz 1,5 tys. zł w 2016 r. z tytułu dojazdów (delegacji) funkcjonariuszy na szkolenie „Taktyka pracy policjantów ruchu drogowego”.
(dowód: akta kontroli str. 233-235, 273-316)

Wyniki badania ankietowego przeprowadzonego w trakcie kontroli NIK wśród 45 funkcjonariuszy KMP w Białymstoku wskazują, że 33 policjantów wykazało potrzebę przeszkolenia w zakresie doskonalenia techniki kierowania pojazdami, w tym uprzywilejowanymi. Zaś 14 ankietowanych stwierdziło także, że zgłaszało chęć udziału w takim kursie przełożonym.
(dowód: akta kontroli str. 338-427)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę, że rozpoznawanie potrzeb szkoleniowych przez KMP w Białymstoku, nie zapewniło pełnej ich identyfikacji, bowiem w okresie objętym kontrolą, najczęstszymi przyczynami zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych z winy funkcjonariusza było niezachowanie ostrożności w trakcie parkowania (44,7%) oraz błędy podczas prowadzenia pojazdów (takie jak: najechanie na tył pojazdu i uderzenie w przeszkodę) (32%). Ponadto 73% ankietowanych funkcjonariuszy wskazało na potrzebę przeszkolenia w zakresie doskonalenia techniki kierowania pojazdami. Zdaniem NIK świadczy to o konieczności pogłębienia kwestii identyfikacji potrzeb szkoleniowych z zakresu doskonalenia techniki jazdy.

Ocena częściowa

W KMP w Białymstoku rzetelnie ewidencjonowano użycie służbowego sprzętu transportowego w prowadzonych książkach dyspozytora i książkach kontroli pracy sprzętu transportowego. Zdecydowana większość funkcjonariuszy posiadała uprawnienia do kierowania pojazdami (99% pełniących służbę), a brak takich uprawnień przez 10 policjantów nie miał wpływu na realizację przypisanych zadań. Zadbano też o odpowiednie wcześniejsze kierowanie funkcjonariuszy na badania w celu uzyskania uprawnień

²⁵ Szkolenie zorganizowane CSP w Legionowie.

²⁶ Zorganizowanym w CSP w Legionowie.

²⁷ Organizatorem był Ośrodek Akademia Kierowcy w Międzychodzie.

²⁸ Szkolenie realizowane w ramach programu Operacyjnego Kapitał Ludzki, Priorytet V. Dobre rządzenie współfinansowanego ze środków EFS w Ośrodku Doskonalenia Techniki Jazdy „Akademia Kierowcy” w Międzychodzie.

²⁹ Zorganizowanym przez KWP w Białymstoku przy współpracy z CSP w Legionowie.

³⁰ Zorganizowane przez KWP w Białymstoku.

³¹ Zorganizowane przez KWP w Białymstoku.

³² Celem szkolenia było omówienie przepisów i warunków regulujących poruszanie się pojazdami służbowymi w tym przy użyciu sygnałów uprzywilejowania przez policjantów.

do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi, co umożliwiało zachowanie ciągłości posiadanych przez nich uprawnień. Przeprowadzone analizy potrzeb szkoleniowych w zakresie doskonalenia techniki jazdy pojazdami, zdaniem NIK nie zapewniały jednak pełnej identyfikacji potrzeb szkoleniowych w tym zakresie.

3. Zdarzenia z udziałem służbowego sprzętu transportowego oraz likwidacja powstałych szkód

Opis stanu
faktycznego

3.1. Zdarzenia z udziałem służbowego sprzętu transportowego

1. W latach 2015–2016 liczba kolizji, wypadków oraz innych zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych użytkowanych w KMP w Białymstoku wynosiła odpowiednio 82 i 75, z tego udział procentowy zdarzeń powstałych z winy funkcjonariuszy wynosił 42,6% i 66,6%. Wskaźnik tych zdarzeń³³ w KMP w Białymstoku wynosił odpowiednio 44,8 oraz 39,9. Komendant KMP w Białymstoku w piśmie z dnia 27 lipca 2016 r. (nr TK.026.12.2016) skierowanym do wszystkich jednostek organizacyjnych, poinformował „że wydarzenia związane z bezpieczeństwem w komunikacji [...] pozostają w moim szczególnym zainteresowaniu, a wszelkie stwierdzone w powyższych zakresach nieprawidłowości będą poddawane szczegółowej analizie i ocenie, a w przypadku ich potwierdzenia i zaistnienia takiej konieczności wobec funkcjonariuszy winnych zaniedbań będą wyciągane surowe konsekwencje natury dyscyplinarnej. Nadmieniam, także że zdarzenia drogowe nie będące wykroczeniami również będą poddawane ocenie pod kątem naruszenia dyscypliny służbowej. Należy podkreślić, że nawet takie zdarzenia, mające miejsce na parkingu, czy w innym ogólnodostępnym miejscu negatywnie wpływają na wizerunek Policji, obniżając poziom zaufania do całej formacji, powodując dodatkowo wyłączenie pojazdu służbowego z eksploatacji do czasu zlikwidowania uszkodzenia, co jest niekorzystne z punktu widzenia potrzeb służby”. Komendant KMP w Białymstoku w kolejnym piśmie z dnia 9 września 2016 r. (nr TK.026.20.2016) skierowanym do wszystkich jednostek organizacyjnych polecił „by wszelkie informacje o wszczęciu i zakończeniu prowadzonych postępowań w sprawach o wykroczenia, postępowań szkodowych i postępowań przygotowawczych lub czynności sprawdzających, dotyczących zdarzeń drogowych z udziałem policjantów i pracowników Policji, przysyłać do Wydziału Prezydyjnego, Kadr i Doskonalenia Zawodowego KMP w Białymstoku”. (dowód: akta kontroli str. 428-429, 430-431)

Komendant KMP w Białymstoku nie wprowadził odrębnych regulacji wewnętrznych, dotyczących zasad postępowania w przypadku zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych. Obowiązywały w tym zakresie jedynie uregulowania ustalone przez KWP w Białymstoku³⁴. Komendant decyzją nr 217/2016 z dnia 23 listopada 2016 r. w sprawie powołania komisji powypadkowej w celu ustalenia okoliczności i przyczyn wypadków z udziałem policjantów oraz trybu zgłaszania wypadków uregulował jedynie zasady powołania komisji powypadkowej oraz tryb zgłaszania wypadków i prowadzenia postępowań wyjaśniających dotyczących wypłaty świadczeń odszkodowawczych przysługujących w razie wypadku lub choroby pozostającej w związku ze służbą. (dowód: akta kontroli str. 452-457)

W KMP w Białymstoku prowadzono Rejestr Szkód, w którym oprócz wypadków i kolizji rejestrowano także inne zdarzenia, w tym m.in. dotyczące uszkodzenia służbowej lornetki czy munduru. Przedmiotowy rejestr nie odpowiadał wzorowi określonemu w zał. Nr 8 do Zarządzenia Nr 7, co opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego, w sekcji „Ustalone nieprawidłowości”.

Analiza dokumentacji z 10 wytypowanych zdarzeń drogowych wykazała, iż poszczególne zdarzenia drogowe są ujmowane, oprócz ww. rejestru w trzech oddzielnych ewidencjach, tj. SWD, KSIP oraz w książce ewidencji wypadków i kolizji służbowego sprzętu transportowego, a także mogą zostać zarejestrowane w zależności od sytuacji w systemach: SEWIK i SESPOL. (dowód: akta kontroli str. 29-33)

³³ Wskaźnik zdarzeń to iloraz liczby zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego w danym roku do liczby użytkowanego w tym roku sprzętu transportowego ogółem według stanu na dzień 31 grudnia (bez sprzętu pływającego).

³⁴ Decyzja Nr 102/2013 Podlaskiego Komendanta Wojewódzkiego Policji z 3 czerwca 2013 r. w sprawie sposobu postępowania przy naprawianiu szkód w mieniu Komendy Wojewódzkiej Policji w Białymstoku oraz jednostkach podległych.

Analiza zapisów ww. rejestru wykazała, że w okresie objętym kontrolą, najczęstszą przyczyną zdarzeń spowodowanych przez policjantów, było niezachowanie ostrożności w trakcie parkowania (44,7%) oraz błędy podczas prowadzenia pojazdów służbowych (32%).

W KMP w Białymstoku nie dokonywano analiz przyczyn zdarzeń z udziałem służbowych środków transportowych Komendy, kierowanych przez funkcjonariuszy lub pracowników cywilnych. Takich analiz dokonywała Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku i przekazywała je do KMP w Białymstoku.

Na podstawie przesłanych analiz Komendant zobowiązywał naczelników i kierowników poszczególnych komórek organizacyjnych do zapoznania pracowników i funkcjonariuszy z ich wynikami oraz do stosowania się do wydawanych poleceń, takich między innymi jak:

- rozstrzyganie o winie sprawcy bezpośrednio na miejscu zdarzenia a czynności wyjaśniające przeprowadzać wyłącznie w uzasadnionych przypadkach gdy okoliczności czynu budzą wątpliwości,
- aby kierujący sprzętem transportowym Policji podczas wykonywania manewru cofania w warunkach wymagających zachowania szczególnej ostrożności korzystał z pomocy osoby przybranej. W przypadku patrolu wieloosobowego – dysponenta pojazdu, w przypadku patroli jednoosobowego – innej osoby,
- cykliczne prowadzenie prewencyjnych badań stanu psychofizycznego funkcjonariuszy Policji przystępujących do służby lub pozostających w trakcie jej pełnienia, a w sytuacji jakichkolwiek wątpliwości w tym zakresie należy podejmować działania zmierzające do niedopuszczenia lub odsunięcia policjanta od służby i szczegółowego udokumentowania zdarzenia.

W latach 2015–2016 w efekcie wystąpienia kolizji/zdarzeń drogowych czterech funkcjonariuszy KMP w Białymstoku zostało rannych. Żadne ze zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego nie było spowodowane przez policjantów pod wpływem alkoholu. W ww. okresie w związku ze zdarzeniami drogowymi wycofano z użytkowania trzy pojazdy³⁵. Mandatami karnymi ukarano natomiast 32 funkcjonariuszy.

(dowód: akta kontroli str. 428-429)

Analiza dokumentacji z 10 wytypowanych zdarzeń drogowych wykazała, że w wszystkich 10 przypadkach dyżurny oficer niezwłocznie otrzymał informacje o zdarzeniu z udziałem służbowego sprzętu transportowego i odnotował je w księdze przebiegu służby prowadzonej w SWD³⁶. Wszystkie zdarzenia z udziałem pojazdów służbowych, które miały miejsce na drogach publicznych, w strefie ruchu lub zamieszkania, sporządzono karty zdarzeń drogowych oraz dokonano ich terminowej rejestracji w SEWIK³⁷, zgodnie z postanowieniami § 3 ust. 1 i 2 Zarządzenia Nr 31 Komendanta Głównego Policji z 22 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych³⁸.

Wszystkie 10³⁹ zdarzeń zaewidencjonowano w KSIP⁴⁰ oraz sporządzono z ich przebiegu telegramy zgodne ze wzorem określonym w piśmie Podlaskiego Komendanta Wojewódzkiego Policji Nr Z.422.1.2015. GH z dnia 18 lutego 2015 r. oraz przekazano je niezwłocznie do Komendy Wojewódzkiej Policji w Białymstoku.

W żadnym z analizowanych przypadków nie wystąpiły warunki powodujące obowiązek opracowania i przekazania do jednostki prowadzącej gospodarkę transportową meldunku z wypadku/kolizji, o którym mowa w załączniku Nr 7 do Zarządzenia Nr 7.

³⁵ Wszystkie w 2015 r.

³⁶ System Wspomagania Dowodzenia.

³⁷ Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji.

³⁸ Dz. Urz. KGP poz.85, ze zm. Zarządzenie zwane dalej: „Zarządzeniem Nr 31”.

³⁹ Jedną sprawę prowadziła Komenda Miejska Policji w Suwałkach.

⁴⁰ Krajowym Systemie Informacji Policji.

Analiza dokumentacji badanych zdarzeń wykazała też, że:

- we wszystkich przypadkach na miejscu zdarzeń przeprowadzono czynności dotyczące ustalenia ich przebiegu oraz przyczyn⁴¹, wykonując m.in. protokoły oględzin rzeczy i miejsca zdarzenia oraz dokumentację fotograficzną,
- wszyscy funkcjonariusze kierujący służbowymi sprzętem transportowym uczestniczącym w zdarzeniach, zostali przebadani na obecność alkoholu w wydychanym powietrzu, w wyniku czego stwierdzono, że byli trzeźwi,
- pojazdy uczestniczące w zdarzeniach posiadały ważne badania techniczne w dniu zdarzenia,
- jeden z pojazdów w momencie zdarzenia był wykorzystywany, jako uprzywilejowany.

Spółród 10 funkcjonariuszy kierujących pojazdami, które uczestniczyły w zdarzeniach objętych analizą, trzech ukończyło kursy i szkolenia z zakresu doskonalenia techniki kierowania pojazdami. (dowód: akta kontroli str. 472-474)

2. Ogółem w latach 2015 – 2016 przez odpowiednio 1737 i 1227 dni wyłączone były z użytkowania pojazdy KMP w Białymstoku, uszkodzone w wyniku zaistniałych w tym okresie zdarzeń. (dowód: akta kontroli str. 526)

Analiza czasu napraw wytypowanych środków transportowych wykazała, że w sześciu przypadkach okres wyłączenia z użytkowania pojazdów spowodowanych przeprowadzanymi naprawami wynosił od jednego do 30 dni, w jednym przypadku wyniósł 37 dni, a w trzech przypadkach wyniósł od 50 do 58 dni, a napraw tych dokonywano poza Policją.

Wybory podmiotów zewnętrznych do przeprowadzania powypadkowych napraw środków transportowych były dokonywane przez KWP w Białymstoku.

(dowód: akta kontroli str. 317,475-486)

Komendant KMP w Białymstoku wyjaśnił, że: *„Wyłączenie pojazdów z użytkowania z powodu wypadków, kolizji i innych zdarzeń nie miało wpływu na realizację zadań Komendy Powiatowej Policji w Białymstoku”*. (dowód: akta kontroli str. 41-43)

Sprawę braku dopuszczenia do eksploatacji przez kontrolera technicznego dziewięciu pojazdów (z 10 objętych analizą) naprawianych poza Policją, pomimo wymogu określonego w § 13 ust. 4 Decyzji Nr 34 Komendanta Głównego Policji z 2 lutego 2001 r. w sprawie organizacji obsługi technicznych i napraw sprzętu transportowego w Policji⁴², szerzej opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego, w sekcji „Ustalone nieprawidłowości”.

(dowód: akta kontroli str. 475-486)

3.2. Szkody w służbowym sprzęcie transportowym

Komendant KMP w Białymstoku nie opracował odrębnych zasad postępowania w przypadku powstania szkód w służbowym sprzęcie transportowym. Obowiązywały w tym zakresie regulacje określone w Decyzji Nr 102/2013 Podlaskiego Komendanta Wojewódzkiego Policji z 3 czerwca 2013 r. w sprawie sposobu postępowania przy naprawianiu szkód w mieniu Komendy Wojewódzkiej Policji w Białymstoku⁴³.

Analiza 10 dokumentacji wytypowanych postępowań wyjaśniających powstanie szkód wykazała, że we wszystkich przypadkach okoliczności zdarzeń nie budziły wątpliwości, a w związku z tym, zgodnie § 12 i 13 Decyzji Nr 102 przedmiotowe postępowania prowadzono w trybie uproszczonym. W aktach poszczególnych spraw zgromadzono dokumentację wymaganą ww. przepisami, tj. m.in. raport/notatkę funkcjonariusza kierującego pojazdem służbowym uczestniczącego w zdarzeniu, telegram/meldunek powiadamiający KWP w Białymstoku o danym zdarzeniu⁴⁴, dokumenty wyjaśniające okoliczności powstania szkody, m.in. takie jak protokoły szkody, oględzin rzeczy lub miejsca

⁴¹ Ze zdarzenia na Litwie w analizowanej dokumentacji znajdowały się m.in. protokoły, karty zdarzenia drogowego czy wyniku badania alkomatem sporządzone przez litewskich funkcjonariuszy policji.

⁴² Dz. Urz. KGP Nr 4 poz. 42, ze zm. Decyzja zwana dalej: „Decyzją Nr 34”.

⁴³ Zmienionej Decyzją Nr 95/2015 r. Podlaskiego Komendanta Policji w Białymstoku z 5 czerwca 2015 r. Decyzja zwana dalej: „Decyzją Nr 102”.

⁴⁴ Zarówno notatka/raport funkcjonariusza kierującego pojazdem uczestniczącym w zdarzeniu jak i telegram/meldunek przekazywany do KWP w Białymstoku sporządzane były w dniu powstania zdarzenia.

zdarzenia czy dokumentację fotograficzną. Do akt załączano też oświadczenia sprawcy (jeżeli był nim funkcjonariusz policji) o wyrażeniu zgody na pokrycie kosztów naprawy pojazdu, kosztorysy napraw oraz informacje ubezpieczyciela o przyznaniu odszkodowania. Dodatkowo w aktach znajdowały się m.in. kopie faktur za przeprowadzone naprawy, protokołów zdawczo-odbiorczych, książek kontroli pracy sprzętu transportowego oraz dyspozytora, uprawnień funkcjonariuszy do prowadzenia pojazdów służbowych.

Funkcjonariusze uznani za winnych zdarzeń drogowych, w wyniku których powstały szkody w służbowym sprzęcie transportowym, obciążani byli do wysokości trzykrotności ich uposażenia. Analiza dokumentacji wytypowanych zdarzeń drogowych wykazała, że powstałe szkody nie przekraczały wysokości trzykrotności wynagrodzenia policjantów i zostały uregulowane w pełnej wysokości z ich ubezpieczenia. W okresie objętym kontrolą w KMP w Białymstoku nie toczyły się postępowania sądowe dotyczące sporów w zakresie odpowiedzialności majątkowej za powstałe szkody wyrządzone w służbowym sprzęcie transportowym przez jego użytkowników. Stosownie do postanowień § 9 w związku § 1 Decyzji nr 9/2015 Podlaskiego Komendanta Wojewódzkiego Policji z dnia 29 maja 2016 r. w sprawie zasad i trybu powierzania policjantom i pracownikom mienia pozostającego w dyspozycji Policji, mienie przekazane na stan danej jednostki, uznaje się za mienia przekazane do użytkowania. Na czas użytkowania pojazdu służbowego odpowiedzialność za używany sprzęt transportowy przejmuje osoba wpisana w książce kontroli pracy sprzętu transportowego, jako prowadzący.

(dowód: akta kontroli str. 428-429, 487-509)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. W KMP w Białymstoku w latach 2015 – 2017 (do 30 maja 2017 r.) nie prowadzono oddzielnej ewidencji/książki wypadków i kolizji służbowego sprzętu transportowego zgodnie ze wzorem określonym w zał. Nr 8 do Zarządzenia Nr 7. Ewidencje wszelkich szkód (w tym komunikacyjnych/drogowych) prowadzono w Rejestrze Szkód. Nie odnotowywano w nim takich informacji jak: godziny wypadku/kolizji, danych kierującego środkiem transportowym, jego stanowiska, stopnia, kategorii i nr prawa jazdy, wymaganych ww. wzorem.

Komendant KMP w Białymstoku wyjaśnił, iż „*prowadzone postępowania szkodowe w Komendzie Miejskiej Policji w Białymstoku, jako komórce podrzędnej Komendzie Wojewódzkiej Policji w m. opierają się na Decyzji nr 102/2013 Podlaskiego Komendanta Wojewódzkiego Policji z dn. 03.06.2013r. w sprawie sposobu postępowania przy naprawianiu szkód w mieniu Komendy Wojewódzkiej Policji w Białymstoku oraz jednostkach podległych, z późn.zm. Zgodnie z §7 ust. 5 „Instrukcji w sprawie sposobu postępowania przy naprawianiu szkód w mieniu Komendy Wojewódzkiej Policji w Białymstoku oraz jednostkach podległych” wprowadzonych w życie ww. decyzją, prowadzony jest Rejestr Szkód, obejmujący wskazane rubryki, które zostały zawarte w prowadzonym rejestrze, jednocześnie brak jest zapisu do prowadzenie innej ewidencji. Zakres obowiązków osoby odpowiedzialnej za likwidację szkód nie wskazuje na prowadzenie oddzielnej Książki ewidencji wypadków i kolizji dotyczących służbowego sprzętu transportowego*”.

Najwyższa Izba Kontroli zwraca jednak uwagę, iż KMP w Białymstoku zobligowana jest do prowadzenie obu dokumentów tj. ewidencję/książkę wypadków i kolizji służbowego sprzętu transportowego zobowiązana oraz rejestru szkód.

(dowód: akta kontroli str. 29-33, 187-190)

2. W dziewięciu przypadkach (z 10 objętych analizą) sprzęt transportowy naprawiany poza policyjnymi stacjami obsługi technicznej dopuszczono do eksploatacji pomimo, iż nie został on skontrolowany przez kontrolera technicznego Policji, mimo takiego obowiązku wynikającego z § 13 ust. 4 Decyzji Nr 34.

Komendant KMP w Białymstoku wyjaśnił, że: „*Decyzję o gotowości sprzętu do dalszej eksploatacji i tym samym dopuszczeniu do ruchu podejmuje starszy mistrz (kontroler) Wydziału Transportu Komendy Wojewódzkiej Policji w Białymstoku. W KMP nie ma osoby uprawnionej do takich działań*”. Zastępca Komendanta KMP w Białymstoku wyjaśnił, że: „*Wszelkie naprawy sprzętu transportowego poza policyjnymi stacjami obsługi technicznej nadzoruje oraz koordynuje Wydział Transportu Komendy Wojewódzkiej Policji*”.

w Białymstoku. Wszystkie dokumenty pojazdu służbowego (tj. dowód techniczny i książka kontroli pracy sprzętu transportowego) w trakcie likwidacji szkody trafiają do Wydziału Transport, który jest organem właściwym do odbioru pojazdu z naprawy. Decyzję o gotowości sprzętu do dalszej eksploatacji i tym samym dopuszczeniu do ruchu podejmuje starszy mistrz (kontroler) Wydziału Transportu Komendy Wojewódzkiej Policji w Białymstoku. Fakt ten potwierdza w karcie pracy stacji obsługi lub protokole zdawczo odbiorczym pojazdu. W Komendzie Miejskiej Policji w Białymstoku nie ma osoby uprawnionej do takich działań". (dowód: akta kontroli str. 154-158, 187-190, 475-486)

Zaniechanie takiego działania w sytuacji gdy KMP w Białymstoku nie posiada zaplecza obsługowo-naprawczego, może skutkować odbiorem nieprawidłowo wykonanych napraw, co z kolei może mieć wpływ na zapewnienie bezpieczeństwa dla funkcjonariuszy używających te pojazdy.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia prowadzenie przez KMP w Białymstoku 10 analizowanych postępowań wyjaśniających powstanie szkód w sprzęcie transportowym. Natomiast prowadzony Rejestr Szkód nie odpowiadał wymaganiom określonym w zał. Nr 8 do Zarządzenia Nr 7 Komendanta Głównego Policji, w efekcie nie odnotowywano w nim części wymaganych przepisami prawa informacji. W dziewięciu przypadkach (z 10) sprzęt transportowy naprawiany poza policyjnymi stacjami obsługi technicznej był użytkowany pomimo, iż nie był dopuszczony do eksploatacji przez kontrolera technicznego Policji, co uniemożliwiało weryfikację rzetelności wykonania napraw i mogło mieć wpływ na zapewnienie bezpieczeństwa dla użytkowników tych pojazdów.

IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli⁴⁵, wnosi o:

1. Terminowe przedstawianie do badań technicznych pojazdów służbowych użytkowanych w KMP w Białymstoku.
2. Dopuszczanie do eksploatacji sprzętu transportowego naprawianego poza policyjnymi stacjami obsługi technicznej po sprawdzeniu przez uprawnionego kontrolera technicznego Policji.
3. Prowadzenie ewidencji wypadków i kolizji w książce wypadków i kolizji służbowego sprzętu transportowego.
4. Prowadzenie „Książki ewidencji indywidualnej pojazdów mechanicznych” w podziale na rodzaje sprzętu, a dla rodzaju "pojazdy samochodowe" dodatkowo w podziale na grupy pojazdów.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia zastrzeżeń

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

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

⁴⁵ Dz. U. z 2017 r. poz. 524. Ustawa zwana dalej „ustawą o NIK”.

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.

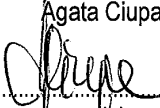
W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Białystok, dnia 18 sierpnia 2017 r.

Kontroler
Piotr Żukowski
specjalista kontroli państwowej


.....
podpis

DYREKTOR DELEGATURY
Najwyższej Izby Kontroli w Białymstoku
z up. WICEDYREKTOR
Agata Ciupa


.....
podpis

