

LBY – 4101-14-03/2013

P/13/100

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/13/100 – Działania Policji na rzecz bezpieczeństwa obywateli w ruchu drogowym.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Bydgoszczy
Kontrolerzy	Kontrolę przeprowadzili, na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli ¹ : 1. Joanna Nierebińska-Mazurek – główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 86167 z 03.06.2013 r. 2. Andrzej Kieszkowski główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 86199 z 26.07.2013 r. (dowód: akta kontroli str. I/3-I/6)
Jednostka kontrolowana	Komenda Miejska Policji w Bydgoszczy, ul. Wojska Polskiego 4F, kod pocztowy 85-171, nr statystyczny 091362152-0058, zwana dalej „KMP” lub „Komenda” (dowód: akta kontroli str. I/58)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Komendantem Miejskim Policji w Bydgoszczy, zwanym dalej „Komendantem”, od 20.03.2013 r. jest młodszy inspektor Piotr Cieślik. Poprzednio, tj. w okresie od 29.03.2011r. do 19.03.2013r. stanowisko to zajmował – inspektor Waldemar Krzyżanowski. (dowód: akta kontroli str. 7)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości¹, działania Komendanta Miejskiego Policji w Bydgoszczy, oraz odpowiednich służb Komendy na rzecz bezpieczeństwa obywateli w ruchu drogowym².

Uzasadnienie oceny ogólnej

Wyniki kontroli wykazały, że przygotowanie kadrowe i techniczne pionu ruchu drogowego, zwanego dalej „prd”, pozwalało na realizację zadań ustawowych przewidzianych dla tej służby. Policjanci ruchu drogowego pełniąc służbę na drogach reagowali na ujawnione przestępstwa i wykroczenia drogowe oraz wykonywali czynności wstępne na miejscu zdarzeń drogowych.

Wydział Ruchu Drogowego Komendy, zwany dalej „WRD” lub „Wydziałem”, analizował przyczyny wypadków drogowych i reagował na wzrost zagrożenia na poszczególnych odcinkach dróg zwiększając częstotliwość patroli w tych rejonach, opiniował zmiany organizacji ruchu, współpracował z podmiotami pozapolicyjnymi na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Ponadto Komenda, w tym funkcjonariusze WRD, brali udział w regionalnych programach prewencyjnych.

Nieprawidłowości stwierdzono natomiast w zakresie:

- 1) braków w wyszkoleniu specjalistycznym policjantów prd,
- 2) występowaniu przypadków:
 - nierzetelnego prowadzenia kart zdarzeń drogowych,
 - nieujmowania w SEWiK-u³ rozstrzygnięć zakończonych postępowań dotyczących zdarzeń drogowych z ofiarami śmiertelnymi,

¹ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

² Kontrolą objęto okres 2012-2013 (I półrocze) oraz działania Komendanta mające bezpośredni związek z przedmiotem kontroli.

³ System Ewidencji Wypadków i Kolizji

- niewykorzystywania posiadanych wideorejestratorów do rejestracji działań patroli.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Przygotowanie koncepcyjne, prawno-organizacyjno, kadrowe i techniczne Policji do działań na drogach

Opis stanu
faktycznego

KMP, w tym WRD, funkcjonuje w oparciu o ustawę z dnia 6 kwietnia 1990r. o Policji⁴, inne powszechnie obowiązujące akty prawa oraz zarządzenie nr 1041 Komendanta Głównego Policji w sprawie organizacji i zakresu działania komend, komisariatów i innych jednostek organizacyjnych Policji⁵. Zgodnie z art. 6 ust. 2 ustawy o Policji, KMP jest jednostką Policji właściwą na obszarze miasta Bydgoszczy i powiatu bydgoskiego województwa kujawsko-pomorskiego.

Komendant Miejski Policji w Bydgoszczy nadał Regulamin organizacyjny KMP z dnia 25.11.2010 r. ze zmianami (zwany dalej „Regulaminem KMP”), w którym określono zakres zadań WRD, obejmujący między innymi:

- czuwanie nad bezpieczeństwem i porządkiem ruchu na drogach, kierowanie ruchem i jego kontrolowanie;
- zabezpieczenie miejsc zdarzeń drogowych zaistniałych na terenie działania KMP i wykonywanie niezbędnych czynności procesowych mających wpływ na ustalenie przyczyny zdarzenia oraz jego sprawcy;
- bieżące monitorowanie stanu bezpieczeństwa na drogach i realizacja zadań podejmowanych na wybranych drogach krajowych w ramach centralnej koordynacji służby oraz na innych drogach, z uwzględnieniem planów działań wojewódzkich i powiatowych;
- zabezpieczenie imprez o charakterze masowym;
- inicjowanie, planowanie i realizacja działań zmierzających do poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W Regulaminie KMP zadania z zakresu ruchu drogowego przypisane zostały również Wydziałowi do spraw Wykroczeń i Postępowań Administracyjnych, które obejmowały między innymi rejestrowanie kart zdarzeń drogowych.

Komendant Miejski Policji w Bydgoszczy podjął stosowne działania organizacyjne w celu wdrożenia Systemu Wspomagania Dowodzenia we wszystkich jednostkach organizacyjnych Policji na obszarze swojej właściwości terytorialnej, wydając 18.11.2011r. decyzję nr 181/2011r., w której określił termin wdrożenia aplikacji SWD do użytkowania od dnia 19.12.2011r.

(dowód: akta kontroli str. II/35-45)

1.1. Przygotowanie koncepcyjne Policji do działań na rzecz bezpieczeństwa na drogach

Opis stanu
faktycznego

▪ Zlecanie i wykorzystywanie badań naukowych dot. systemu przeciwdziałania zagrożeniom w ruchu drogowym

KMP w badanym okresie nie zlecała badań naukowych, prac rozwojowych, bądź usług badawczych, w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

(dowód akta kontroli: str. II/131)

⁴ Dz. U. z 2011 r. Nr 287 poz. 1687 z zm.

⁵ Zarządzenie Nr 1041 KGP z dnia 28 września 2007 r w sprawie szczegółowych zasad organizacji i zakresu działania komend, komisariatów i innych jednostek organizacyjnych Policji (Dz. Urz. KGP Nr 18. poz. 135 ze zm.)

▪ Elastyczność systemu oddziaływania na bezpieczeństwo na drogach

Funkcjonujący w KMP system oddziaływania na bezpieczeństwo ruchu drogowego umożliwiał elastyczne reagowanie na lokalny wzrost zagrożeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Naczelnik WRD lub inna upoważniona osoba, w sytuacjach wystąpienia nieplanowych wcześniej zadań, nakładał na funkcjonariuszy zadania doraźne. W dyslokacji służby uwzględniano m.in. analizy stanu bezpieczeństwa i porządku na drogach oraz zagrożenia przestępczością; natężenie i strukturę ruchu na poszczególnych odcinkach dróg i skrzyżowaniach; plany wykorzystania dróg w sposób szczególny; potwierdzone uwagi i wnioski zgłoszone przez obywateli.

W Wydziale Ruchu Drogowego sporządzana była comiesięczna informacja o stanie bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie miasta Bydgoszcz i powiatu bydgoskiego. Dokumenty te zawierały dane dotyczące miejsc zdarzeń drogowych i aktywności policjantów w służbie. Informacje te zawierały również wnioski, w tym plany przeprowadzenia działań na terenie, gdzie odnotowano wzrost zdarzeń drogowych lub wzrost liczby nietrzeźwych kierujących. Ponadto w przypadku zgłaszania przez mieszkańców miejsc, gdzie naruszane były przepisy ruchu drogowego kierowane były patrole w celu potwierdzenia przesłanych informacji bądź podjęcia interwencji.

(dowód: akta kontroli str. I/8-I/21, II/131)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie⁶ działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

1.2. Stan organizacyjno-kadrowy pionu ruchu drogowego

▪ Przesłanki i faktyczna organizacja pionu ruchu drogowego

Opis stanu faktycznego

WRD kierował Naczelnik przy pomocy swojego Zastępcy oraz kierowników ogniwi. Organizacyjnie Wydział podzielony został na 4 ogniwa: 3 ogniwa kontroli ruchu drogowego oraz 1 ogniwo obsługi zdarzeń drogowych. Zadania Wydziału zostały określone w Regulaminie, co omówiono w pkt III ppkt 1 niniejszego wystąpienia.

(dowód: akta kontroli str. I/22)

▪ Stan organizacyjny i liczebny pionu ruchu drogowego według stanu na dzień 30.06.2013 r. Fluktuacja kadr w latach 2012-2013

Stan kadrowy policyjnej służby ruchu drogowego w Komendzie, na dzień:

- a) 31 grudnia 2011 r. przedstawiał się następująco: 91 – stan etatowy, 83 – stan zatrudnionych, 9 zatrudnionych pracowników cywilnych, kierownictwo WRD - 6 etatów, ogniwo kontroli ruchu drogowego I – 18 etatów, ogniwo kontroli ruchu drogowego II – 18 etatów, ogniwo kontroli ruchu drogowego III – 19 etatów, ogniwo obsługi zdarzeń drogowych – 29 etatów, Specjalista – 1 etat;
- b) 30 czerwca 2013 r. przedstawiał się następująco: 91 – stan etatowy, 85 – stan zatrudnionych, 9 zatrudnionych pracowników cywilnych, kierownictwo WRD - 6 etatów, ogniwo kontroli ruchu drogowego I – 20 etatów (stan zatrudnienia – 19), ogniwo kontroli ruchu drogowego II – 20 etatów (stan zatrudnienia 19), ogniwo kontroli ruchu drogowego III – 20 etatów (stan zatrudnienia – 18), ogniwo obsługi zdarzeń drogowych – 24 etaty (stan zatrudnienia – 22), Specjalista – 1 etat (stan zatrudnienia – 1).

(dowód: akta kontroli str. I/23-I/24)

W całym okresie objętym badaniem, w kontrolowanym wydziale, łącznie służbę powinno pełnić 91 funkcjonariuszy (w tym Naczelnik Wydziału, Zastępca Naczelnika oraz kierownicy). W trakcie prowadzenia niniejszej kontroli stwierdzono: 6 wakatów, 4 funkcjonariuszy zostało

⁶ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen cząstkowych dotyczących działalności w badanym obszarze: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

oddelegowanych do WRD KWP w Bydgoszczy, 3 odbywało kurs w Szkole Policji w Legionowie, a 4 znajdowało się na kursie podstawowym. Łącznie wyłączonych z pełnienia służby było 11 funkcjonariuszy.

(dowód: akta kontroli str. III/62)

▪ Adekwatność wielkości i struktury pionu ruchu drogowego do stanu bezpieczeństwa na drogach

Podinsp. Sławomir Szymański Zastępca Komendanta Miejskiego Policji w sprawie wielkości i struktury etatowej w pionie ruchu drogowego w I połowie 2013 r. podał między innymi: *„W mojej opinii stan kadrowy ruchu drogowego KMP powinien być zwiększony. Zwiększenie ilości policjantów z pewnością przyczyni się do efektywniejszego ich wykorzystania w służbie, szybszej obsługi zdarzeń drogowych przez policjantów ruchu drogowego. (...) Realizując priorytety Komendanta Głównego Policji na lata 2013 -2015 – Priorytet nr III „Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym” zadaniem pierwszym jest zwiększenie liczby policjantów RD pełniących służbę na drodze. Przy najbliższej reorganizacji planuję zwiększenie stanu etatowego struktur ruchu drogowego.”*

(dowód: akta kontroli str. II/100, II/102)

▪ Stan wyszkolenia pionu ruchu drogowego

Z ustaleń kontroli wynika, że na dzień 30 czerwca 2013 r. z 85 funkcjonariuszy WRD - 23 (tj. 27%) nie zostało przeszkolonych z zakresu ruchu drogowego, z czego 6 (22% funkcjonariuszy nieprzeszkolonych), w okresie objętym kontrolą, nie pełniło służby na drogach. Zgodnie z § 4 zarządzenia w sprawie działań na drogach: zadanie wymagające wiedzy specjalistycznej w zakresie wykonywania czynności na miejscu zdarzeń drogowych, wykonuje wyłącznie policjant mający odpowiednie przeszkolenie zawodowe.

Wśród funkcjonariuszy WRD wymienione poniżej rodzaje szkoleń specjalistycznych posiadało:

- 1) czynności na miejscu zdarzenia drogowego – 4 (tj. 5%), z tym, że w Ogniwie IV obsługi zdarzeń drogowych WRD służbę pełniło 23 funkcjonariuszy (27% ogólnej liczby funkcjonariuszy WRD), z czego przeszkolonych w powyższym zakresie zostało 4 (tj. 17%),
- 2) kwalifikowanej pierwszej pomocy – 15 (tj. 18%).

W zakresie nie przeszkolenia funkcjonariuszy zgodnie z § 2 ust. 1 i § 4 Zarządzenia w sprawie działań na drogach Pierwszy Zastępca Komendanta wyjaśnił, że funkcjonariusze nie zostali przeszkoleni pomimo składanych zapotrzebowań przez Naczelnika WRD za pośrednictwem Wydziału Kadr i Szkolenia KWP w Bydgoszczy, z powodu limitowanej ilości miejsc przydzielonych dla WRD KMP w Bydgoszczy. Jednak treść § 2 ust. 2 cytowanego zarządzenia dopuszcza wykonywanie zadań w zakresie kontroli ruchu drogowego przez innych policjantów niż wymienionych w § 2 ust. 1 ww. zarządzenia.

Komendant Miejski Policji, mając na uwadze § 2 ust. 1 zarządzenia w sprawie działań na drogach, w celu zwiększenia liczby funkcjonariuszy posiadających wymagane specjalistyczne wykształcenie m.in. z zakresu ruchu drogowego corocznie zgłaszał do KWP potrzeby szkoleniowe i tak w przypadku m.in.:

- szkolenia specjalistycznego z ruchu drogowego „RD” - 12.04.2012 r. na 16 funkcjonariuszy (otrzymano limit 3 miejsc, który został wykorzystany w całości), - 10.10.2012 r. na 13 funkcjonariuszy (otrzymano limit 7 miejsc, który został w całości wykorzystany w 2013 r.), 11.04.2013 r. na 10 funkcjonariuszy (otrzymano limit 1 miejsca, który został wykorzystany w 2013 r.),
- szkolenia specjalistycznego dla policjantów wykonujących czynności na miejscu zdarzenia drogowego „RWD” - 12.04.2012 r. na 2 funkcjonariuszy, 10.10.2012 r. na 3 funkcjonariuszy, a 12.04.2013 r. na 4 funkcjonariuszy. Na powyższe zapotrzebowanie KMP nie przyznano

żadnych limitów miejsc,

- wideorejestratorów wykroczeń „VR” - 10.10.2011 r. na 4 miejsca – przyznane zostało 1 (szkolenie odbyło się w dniach 7-8.05.2012 r.), 10.10.2012 r. zgłoszono zapotrzebowanie na 6 miejsc – nie zostały przyznane żadne limity,
- doskonalenia techniki kierowania samochodem osobowym „TJS” - 10.10.2012 r. na 8 miejsc i 12.04.2013 r. również na 8 miejsc. Na powyższe zapotrzebowanie KMP nie przyznano żadnych limitów,
- krajowego programu bezpieczeństwa RD na lata 2005-2007-2013 „GAMBIT-2005” „GAMB” dla kierowników komórek organizacyjnych w 2012 r. dwukrotnie wnioskowano o przyznanie miejsc (12.04 – 1, 10.10.-2) oraz 11.04.2013 r. o przyznanie 2 miejsc – z czego w 2013 r. przyznano 1 miejsce – szkolenie odbyło się w trakcie kontroli NIK, tj. w dniach 02-04.09.2013 r. (w szkoleniu wziął udział Naczelnik WRD).

Wszystkie limity miejsc przyznanych na szkolenia dla funkcjonariuszy WRD były wykorzystane.

(dowód: akta kontroli str. I/25-32)

• Znajomość języków obcych

Według oświadczeń złożonych przez 48 funkcjonariuszy WRD, znajomość przez nich języków obcych przedstawiała się następująco:

- 7 funkcjonariuszy (14 %) nie znało żadnego języka obcego,
- 34 funkcjonariuszy (70%) znało języki obce w stopniu podstawowym (25 – angielski, 4 – niemiecki i 11 – rosyjski, w tym 5 funkcjonariuszy znało 2 języki obce i 1 – 3 (2 w stopniu podstawowym i 1 w stopniu średniozaawansowanym);
- 7 funkcjonariuszy (14%) znało języki obce w stopniu średniozaawansowanym.

(dowód: akta kontroli str. I/33-36)

• System motywacyjny policjantów pionu ruchu drogowego

System motywacyjny funkcjonujący w Komendzie obejmuje w szczególności policjantów pełniących służbę zewnętrzną. Policjanci, którzy zatrzymali największą ilość sprawców przestępstw na gorącym uczynku, są nagradzani przez Komendanta nagrodami finansowymi.

System motywacyjny policjantów WRD oparty jest o „Zasady oceny efektywności pełnienia służby przez policjantów WRD KMP w Bydgoszczy”, zwane dalej „Zasadami”, opracowane przez Naczelnika, w dniu 24 grudnia 2010 r. zatwierdzone przez I Zastępcę Komendanta Miejskiego w Bydgoszczy i zaakceptowane przez Przewodniczącego Związków Zawodowych. Powyższe Zasady są podstawą udzielenia nagród policjantom. W przypadku awansowania policjanta na wyższe stanowisko służbowe dodatkowo pod uwagę brane jest: jakie inne czynności dodatkowe, poza ustalonymi zasadami policjant wykonywał np. służby instruktażowe z młodymi policjantami. Do kontroli przedłożono ww. Zasady, z których wynika, że przy ocenie efektywności pełnienia służby pod uwagę brane są m.in.: ilość kontroli pojazdów/legitymowanych osób, ilość ujawnionych sprawców nietrzeźwych kierujących, sprawców przestępstw i poszukiwań i ilość skierowanych wniosków o ukaranie do sądu. Ponadto, przy ocenie efektywności pełnienia służby uwzględnia się absencje w służbie spowodowane zwolnieniami lekarskimi.

W odniesieniu do policjantów WRD ustalono, że:

a) Komendant Wojewódzki Policji w Bydgoszczy

- rozkazem nr 77/2013 przyznał nagrody motywacyjne w formie pieniężnej m.in. dla 3 funkcjonariuszy WRD za wzorowe wykonywanie obowiązków służbowych, zaangażowanie i sumienność oraz dbanie o najwyższą jakość realizowanych zadań,
- rozkazem personalnym nr 3/N/2012 mianował 15 funkcjonariuszy WRD na wyższe stopnie.

b) Komendant Miejski Policji:

- rozkazem personalnym nr 1/N/2013 mianował 6 funkcjonariuszy WRD na wyższe stopnie,
- jednorazowo, na wniosek Naczelnika WRD z 03.07.2012 r., podwyższył dodatki służbowe/funkcyjne 19 policjantom w wysokości od 200 zł do 400 zł za miesiąc czerwiec 2012 r.
(dowód: akta kontroli str. II/131, I/82, III/88)

*Ustalone
nieprawidłowości*

W działalności kontrolowanej jednostki, w przedstawionym wyżej zakresie, stwierdzono nieprawidłowości (powstałe nie z winy jednostki kontrolowanej) polegające na braku wymaganego przeszkolenia specjalistycznego w zakresie ruchu drogowego przez 23 z 85 funkcjonariuszy WRD.

Jednocześnie NIK stwierdza, że Komendant Miejski Policji w Bydgoszczy podejmował działania w celu przeszkolenia wszystkich funkcjonariuszy w ww. zakresie, składając stosowane zapotrzebowania do KWP. Nieskuteczność jego działań wynikała z nieprzydzielenia Komendzie odpowiedniej liczby miejsc na szkoleniach.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

1.3. Stan wyposażenia policjantów pionu ruchu drogowego w pojazdy i sprzęt

▪ Sposób wyposażania policjantów pionu ruchu drogowego w pojazdy, uzbrojenie, umundurowanie i sprzęt

*Opis stanu
faktycznego*

Wydział Ruchu Drogowego KMP w Bydgoszczy wyposażany był w nowy sprzęt transportowy przez Wydział Transportu KWP w Bydgoszczy. Przekazanie powyższego sprzętu do Komendy odbywało się na podstawie protokołów przekazania sprzętu transportowego. Propozycje rozdziału sprzętu opracowuje Wydział Transportu Komendy Wojewódzkiej Policji w Bydgoszczy, zwanej dalej „KWP”.

W sprzęt specjalistyczny Wydział Ruchu Drogowego wyposażany był za pośrednictwem Wydziału Administracyjno Gospodarczego KMP w Bydgoszczy przez Wydział Zaopatrzenia, Inwestycji i Remontów KWP w Bydgoszczy.

(dowód: akta kontroli str. I/37, I/74-I/81)

▪ System certyfikacji metrologicznej sprzętu pomiarowego

Komenda w badanym okresie nie realizowała samodzielnie certyfikacji sprzętu pomiarowego prd, zarówno nowozakupionego jak i użytkowanego – zadanie to realizowane było na szczeblu KWP w Bydgoszczy.

(dowód: akta kontroli str. I/37)

▪ Normowanie wyposażenia w pojazdy, sprzęt i przedmioty zaopatrzenia mundurowego

W zakresie sprzętu transportowego normatywy należności zostały opracowane w Wydziale Transportu KWP. Przedmiotowe normatywy zatwierdził Zastępca Komendanta Wojewódzkiego Policji w Bydgoszczy w dniu 10.10.2008 r.

W przedmiocie specjalistycznego sprzętu policyjnego normy należności nie zostały opracowane.

Normy wyposażenia dla KMP w Bydgoszczy na sprzęt teleinformatyczny i telekomunikacyjny sporządzone zostały przez Wydział Łączności i Informatyki KWP w Bydgoszczy, a zatwierdzone przez Zastępcę Komendanta Wojewódzkiego Policji w Bydgoszczy.

W okresie od 01.01.2012 r. do 30.06.2013 r. powyższe normy należności nie były zmieniane.

WRD został wyposażony w dodatkowe ilości sprzętu transportowego przez Wydział Transportu KWP w Bydgoszczy. Na wyposażeniu Wydziału Ruchu Drogowego KMP w Bydgoszczy znajduje się niżej wymieniony sprzęt nieobjęty normatywami:

- sprzęt transportowy WRD: samochód nieoznakowany z wideorejestratorem o podwyższonych parametrach technicznych (nieoznakowany B)- 1 szt.; samochód osobowy oznakowany typ A- 1 szt.; samochód typu furgon oznakowany- 3 szt., motocykl- 4 szt.
- sprzęt techniki policyjnej WRD: lusterko na wysięgniku- 1 szt.; namiot oględzinowy- 1 szt., opóźniomierz CL-170- 1 szt., parawan do oddzielania miejsc zdarzenia- 2 szt., przymiar 30 m- 1 szt., tablica świetlna tylna szyba wideorej.- 2 szt.

(dowód: akta kontroli str. I/74-I/81)

• Stan liczebny normatywny i faktyczny pojazdów, uzbrojenia i sprzętu

Wyposażenie pionu ruchu drogowego Komendy, w sprzęt transportowy przedstawiało się następująco:

1. stan na 31.12.2011 r.:

- samochodów ogółem 24, przy normatywie 25 (tj. 96%), w tym:
 - samochodów osobowych – ogółem 18, przy normatywie 19 (tj. 94,7%),
 - samochodów furgon – ogółem 6, przy normatywie 6 (100%),
- motocykle - ogółem 8, przy normatywie 4 (200%);

2. stan na 30.06.2013 r.:

- samochodów ogółem 23, przy normatywie 24 (tj. 95,8%), w tym było:
 - samochodów osobowych – ogółem 17, przy normatywie 18 (tj. 94,4%),
 - samochodów furgon – ogółem 6, przy normatywie 6 (100%),
- motocykle - ogółem 8, przy normatywie 4 (200%);

Wyposażenie prd w sprzęt techniki policyjnej, teleinformatyczny i telekomunikacyjny w badanym okresie nie uległo istotnym zmianom. Na 25 pozycji sprzętu objętego badaniem braki (zarówno według stanu na początek i koniec badanego okresu), w stosunku do normatywu wynikającego z zarządzenia 13 i 1305 KGP odnotowano w 1 z nich, dotyczyło to poz.:

- latarka halogenowa – stan 54, przy normatywie 1 szt. na funkcjonariusza, gdzie WRD, w okresie objętym kontrolą liczył średnio ok. 85 funkcjonariuszy.

Ponadto w trakcie kontroli ustalono, że na wyposażeniu WRD nie ma w ogóle narkotesterów elektronicznych stacjonarno-przenośnych ani wideoradarów. W latach 2012 - 2013 (do 19 czerwca) na stan WRD przyjęto zaledwie 20 sztuk jednorazowych narkotesterów.

Wyposażenie mundurowe policjantów ruchu drogowego Komendy, w badanym okresie także nie uległo istotnym zmianom. W 2013 r. na 31 pozycji objętych badaniem braki (zarówno według stanu na początek i koniec badanego okresu), w stosunku do normy należności wynikającej z zarządzenia KGP odnotowano w 15 z nich, dotyczyło to m.in. poz.:

- okulary przeciwsłoneczne – 10 szt. przy normie 1 szt. dla każdego z 85 policjantów,
- maska przeciwzapachowa – 0 przy normie po 1 szt. dla 6 policjantów,
- buty gumowo-filcowe - 0 przy normie po 1 szt. dla 6 policjantów,

- spodnie gabardynowe do butów - 0 przy normie 1 szt. dla policjanta użytkującego motocykl oraz instruktorów doskonalenia jazdy motocyklem,
- spodnie nieprzemakalne z podpinką 0 przy normie 1 szt. dla policjanta użytkującego motocykl oraz instruktorów doskonalenia jazdy motocyklem,

(dowód: akta kontroli str. I/38-55)

▪ **Stan sprzętu pomiarowego z punktu widzenia prawnej kontroli metrologicznej**

Kontrola wykazała m.in, że w badanym okresie w Komendzie nie stwierdzono przypadków użytkowania urządzeń kontrolno-pomiarowych bez ich legalizacji.

(dowód: akta kontroli str. II/155-205)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

1.4. Dofinansowanie potrzeb pionu ruchu drogowego przez podmioty pozapolicyjne

Opis stanu faktycznego

▪ **Zasady i wielkość dofinansowania bądź doposażenia w naturze jednostek Policji przez podmioty pozapolicyjne.**

Komenda w roku 2012 została dofinansowana i doposażona przez podmioty pozapolicyjne (darczyńców) na łączną kwotę 42.544,62 zł i z Funduszu Wsparcia Policji na kwotę 352.979,26 zł. Przedmiotami darowizn były m.in.: analizatory wydechu, sprzęt komputerowy oraz sprzęt kwaterunkowy.

W I półroczu 2013 r. Komenda nie otrzymała żadnych darowizn ani nie została dofinansowana przez podmioty pozapolicyjne. Z Funduszu Wsparcia Policji otrzymała kwotę 301.490 zł.

WRD samodzielnie nie przyjmował darowizn od podmiotów pozapolicyjnych.

(dowód: akta kontroli str. I/37, I/57)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

1.5. Przygotowanie pionu ruchu drogowego do współpracy z podmiotami pozapolicyjnymi

Współpracę WRD z podmiotami pozapolicyjnymi opisano w punkcie 2.5 niniejszego wystąpienia.

2. Realizacja przez Policję zadań w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa na drogach

WRD nie przysyłał do WRD KWP zapisów z wideorejestratorów, o którym mowa w § 7 ust. 1 pkt 2 Zarządzenia nr 497 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 maja 2004 r. w sprawie pełnienia

służby przez policjantów wykorzystujących przyrządy kontrolno-pomiarowe służące do rejestracji zachowań uczestników ruchu drogowego⁷, zwanego dalej „zarządzeniem nr 497 KGP”.

(dowód: akta kontroli str. I/37)

2.1. Organizacja i realizacja służby na drogach

▪ Organizacja i realizacja przez pion ruchu drogowego działań na drogach (w świetle §§ 5-6 zarządzenia nr 609 Komendanta Głównego Policji w sprawie działań na drogach)

*Opis stanu
faktycznego*

Postanowieniem § 5 zarządzenia w sprawie działań na drogach określona została organizacja i koordynacja służby pełnionej na wybranych drogach krajowych oraz służby pełnionej na drogach nieobjętych centralną koordynacją. KMP była zobowiązana⁸ do pełnienia służby na objętej centralną koordynacją trasie DK 10 S-10. Analiza prowadzonych w WRD książek służby w dniach od 28 do 30 czerwca 2013 r. wykazała, że na powyższej trasie była pełniona służba przez patrole WRD w godzinach wyznaczonych harmonogramem służby⁹.

(dowód: akta kontroli str. II/104-110)

Zgodnie z § 6 zarządzenia w sprawie działań na drogach, organizację służby pełnionej na drogach nieobjętych centralną koordynacją, określa komendant wojewódzki Policji. W wyjaśnieniach Zastępcy Naczelnika WRD podał, że WRD nie otrzymał do realizacji wytycznych Komendanta Wojewódzkiego Policji w Bydgoszczy w sprawie organizacji służby pełnionej na drogach nieobjętych centralną koordynacją.

(dowód: akta kontroli str. II/34)

Dokonane w dniach 30.07., 01.08. i 26.08.2013 r. oględziny przygotowania oraz odprawy do służby patrolowej, w tym:

- przebiegu i udokumentowania odprawy do służby,
 - sprawdzenia wyposażenia wybranych radiowozów i policjantów (w tym świadectw legalizacji przyrządów kontrolno-pomiarowych; stanu umundurowania policjantów),
- wykazały między innymi, że: funkcjonariusze WRD pełnili służbę m.in. w miejscach wynikających z harmonogramu służb i centralnej koordynacji.

W trakcie odpraw spełniono wymogi § 11 ww. zarządzenia w sprawie działań na drogach, m.in.: sprawdzono stan gotowości do pełnienia służby; przekazano informacje o aktualnym stanie bezpieczeństwa i porządku w rejonie; określono czas rozpoczęcia przerw w służbie; pouczono o zasadach bezpieczeństwa w czasie pełnienia służby; sprawdzono znajomość zadań i obowiązków na posterunku lub trasie; poinformowano o dyslokacji służby, składzie patrolu oraz wskazano dowódcę patrolu; postawiono zadania doraźne; określono formy pełnienia służby i zalecane sposoby realizacji zadań.

Wyniki kontroli stanu technicznego i wyposażenia 3 radiowozów, wykazały między innymi, że:

- wszystkie pojazdy były sprawne technicznie i posiadały ważny przegląd techniczny oraz polisę OC;
- gaśnice posiadały ważny przegląd,
- stan i rodzaj ogumienia nie budził zastrzeżeń;
- przebiegi pojazdów wynosiły 151; 72,5; i 86,6 tys. km,
- wszystkie urządzenia kontrolno-pomiarowe (wideorejestratory, do badania zawartości alkoholu, mierniki prędkości) posiadały ważne świadectwa legalizacji,

⁷ Dz. Urz. KGP Nr 9, poz. 41 ze zm.

⁸ Pismem nadinsp. Waldemara Jarczewskiego Zastępcy Komendanta Głównego Policji z dnia 05.12.2011 r. w sprawie zasad pełnienia służby na drogach objętych centralną koordynacją.

⁹ Harmonogram stanowił załącznik do powyższego pisma z dnia 05.12.2011 r.

- patrole były wyposażone w środki łączności (przewoźne i noszone) oraz częściowo aparaty fotograficzne i baterie do nich;
 - ujawniono braki: narkotesterów (na wyposażeniu dwóch patroli było od 2 do 3 sztuk), kołczatek, mimo że 6 znajdowało się na wyposażeniu WRD, przy odprawie jednego z patroli zmotoryzowanego - fartucha ochronnego, rękawic ochronnych, butów gumowych. Przy odprawie do służby funkcjonariuszy ogniwa obsługi zdarzeń drogowych stwierdzono również brak masek przeciwpyłowych (na stanie WRD jest ich 6 szt. dla całego Wydziału) i przeciwzapachowych (nie są one w ogóle na stanie WRD).
- Kontrola umundurowania funkcjonariuszy wykazała m.in:
- jednolitość umundurowania patrolu;
 - stan wyposażenia mundurowego (czystość uprasowanie) nie budziły zastrzeżeń; patrole były wyposażone między innymi w: pas biały, rękawiczki letnie białe, pokrowiec biały na czapkę, opaski z elementami odblaskowymi, kamizelki ostrzegawcze z elementami odblaskowymi.
- (dowód akta kontroli str. II/155-189, 190-205)

Dokonane oględziny trzech losowo wybranych nagrań z wideorejestratora przebiegu służby patrolowej, w odniesieniu do:

- wypełniania bądź zaniechania wypełniania obowiązków, o których mowa w § 15 zarządzenia w sprawie działań na drogach;
 - wypełniania bądź zaniechania wypełniania obowiązków, o których mowa w zarządzeniu nr 497 KGP;
 - zgodności zapisu cyfrowego przebiegu patrolu zarejestrowanego przez wideorejestrator z losowo wybranymi zapisami w notatnikach służbowych członków patrolu, wykazały między innymi, że:
- ◆ we wszystkich badanych przypadkach wideorejestratory były włączone przez cały czas służby, czym spełniono wymogi § 3 ust. 1 ww. zarządzenia 497 KGP,
 - ◆ w 3 przypadkach, w czasie prowadzonej kontroli samochody posiadały włączony wideorejestrator, ale zaparkowanie samochodu uniemożliwiało nagrywanie czynności patrolu, co było niezgodne z § 5 ust. 2 ww. zarządzenia,
 - ◆ losowo wybrane zapisy notatników służbowych były zgodne z czynnościami zarejestrowanymi przez wideorejestrator,
 - ◆ w trakcie kontroli autokarów wyjeżdżających na wycieczkę, przebieg kontroli nie był zarejestrowany przez wideorejestrator.

Ponadto stwierdzono bardzo niską jakość audio odtwarzanego nagrania.

Funkcjonariusze odpowiedzialni za zaparkowanie samochodów służbowych uniemożliwiające nagrywanie czynności patrolu wyjaśnili, że przyczyny powstania nieprawidłowości stwierdzonych podczas oględzin były następujące:

- 1) pomimo wydania kierującemu samochodem Nissan Micra (nauka jazdy) polecenia, aby zatrzymał się przed radiowozem instruktor nauki jazdy, tłumacząc się stresem kursanta zjechał w bezpieczne miejsce (wjazd do firmy) gdzie została przeprowadzona kontrola drogowa. W miejscu tym nie było możliwości ustawienia radiowozu w taki sposób, aby cały przebieg kontroli był zarejestrowany przez video,
- 2) podczas pełnienia służby radiowozem nieoznakowanym czynności prowadzono z pracownikiem Inspekcji Transportu Drogowego. W „*obu przypadkach kontrole-zatrzymania pojazdów zostały przeprowadzone na ul. Fordońska – wjazd do Słodowni na wysokości przystanku MZK. Zatrzymując pojazdy do kontroli chciałem, aby zatrzymały się przed kamerą we wjeździe do słodowni, lecz ich kierujący źle zrozumieli sygnał do zatrzymania stojąc przed zatoką MZK. Ponadto po zatrzymaniu swoich samochodów szybko wychodzili na zewnątrz, co budziło moje zaniepokojenie co do ich dalszych intencji oraz stanu trzeźwości. (...) Widząc takie zachowanie niezwłocznie zatrzymywałem radiowóz w bezpiecznym miejscu i podchodziłem do kontrolowanych pojazdów nie mając czasu na przestawianie*

radiowozu.” W miejscu prowadzenia kontroli „wyjeżdżają zespoły pojazdów ciężarowych, które potrzebują dużo miejsca na wjazd – wyjazd i niejednokrotnie podczas kontroli musiałem przestawiać radiowóz.” Ponadto brak zapisu kontroli autokarów mógł być spowodowany „dużą ilością samochodów osobowych zaparkowanych na parkingu, gdzie znajdowały się autokary. Nie było możliwości, żeby radiowóz ustawić w taki sposób aby kontrola była w całości zarejestrowana przez urządzenie. Nie chciałem dopuścić do sytuacji aby radiowóz znajdował się w znacznej odległości od kontrolowanych pojazdów chociażby z uwagi na to żeby mieć łączność z dyżurnym.”

(dowód akta kontroli str. II/224-II/ 251)

▪ **Dyslokacja służby na drogach**

Dokonane w dniach 30.07., 01.08. i 26.08.2013 r oględziny przygotowania oraz odprawy do służby patrolowej, wykazały między innymi, że zgodnie z wymogiem § 7 zarządzenia w sprawie działań na drogach, przy dyslokacji oraz planowaniu służby, w tym podziale zadań, uwzględniano między innymi analizy stanu bezpieczeństwa i porządku na drogach, zagrożenia przestępczością; natężenie i strukturę ruchu na poszczególnych odcinkach dróg i skrzyżowaniach; harmonogram pełnienia służby centralnie koordynowanej; plany wykorzystania dróg w sposób szczególny.

(dowód akta kontroli str. II/155-189, 190-205)

▪ **Realizacja zadań przez policjanta ruchu drogowego. Karta pracy policjanta ruchu drogowego**

Z bazy danych systemu SESPOL wynika, że:

- w 2012 r. policjanci zatrudnieni w WRD pełnili służbę łącznie przez 10 923 dni. W ogólnej liczbie godzin w służbie (101 480) główny udział miał nadzór/kontrola ruchu na trasie/w rejonie (62,8%), obsługa zdarzeń drogowych i sporządzenie dokumentacji (18,3%), inne czynności związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego¹⁰ (12,2%). Pozostałe czynności obejmowały: sporządzanie dokumentacji służbowej (2,0%), zabezpieczenie imprez (1,5%), ręczne kierowanie ruchem drogowym (1,1%), pilotaże lub inne zadania specjalne (0,8%), inne czynności niezwiązane z bezpieczeństwem ruchu drogowego (0,7%), udział w rozprawach (0,3%), działalność profilaktyczna (0,05%). Liczba dni nieobecności w służbie wyniosła 11 760 dni, w tym z powodu zwolnień lekarskich (1 349 dni), oddelegowania (1 335 dni), dni wolnych (8250), urlopów (2 161 dni).

- w I półroczu 2013 r. policjanci WRD pełnili służbę łącznie przez 5 769 dni. W ogólnej liczbie godzin w służbie (52 998) główny udział miał nadzór/kontrola ruchu na trasie/w rejonie (63,34%), obsługa zdarzeń drogowych i sporządzenie dokumentacji (18,86%), inne czynności związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego¹¹ (12,65%). Pozostałe czynności obejmowały: sporządzanie dokumentacji służbowej (1,08%), zabezpieczenie imprez (1,99%), pilotaże lub inne zadania specjalne (0,22%), inne czynności niezwiązane z bezpieczeństwem ruchu drogowego (0,55%), udział w rozprawach (0,36%), działalność profilaktyczna (0,01%). Liczba dni nieobecności w służbie wyniosła 6 171 dni, w tym z powodu zwolnień lekarskich (925 dni), oddelegowania (852 dni), dni wolnych (4 222), urlopów (1 024 dni).

Zastępca Naczelnika WRD, w sprawie weryfikacji efektywności służby wyjaśnił, że, „w pierwszym jej etapie weryfikuje ją rozliczająca osoba ze służby, lecz zadania niezwiązane bezpośrednio z bezpieczeństwem w ruchu drogowym były, są i będą. Policjanci WRD KMP po przekazaniu ich do systemu SWD i odprawieniu do służby pozostają w dyspozycji dyżurnego KMP (...) Niekiedy policjanci wykorzystywani są do innych czynności niż te związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, ale w takich przypadkach jest to sprawdzane

¹⁰ w tym odprawy do służby, szkolenia, narady, przerwy itp.

¹¹ w tym odprawy do służby, szkolenia, narady, przerwy itp.

i informowani są wyżsi przełożeni. Ostateczna decyzja o użyciu policjantów ruchu drogowego należy do dyżurnego KMP”.

Analiza statystycznych kart czynności pięciu policjantów WRD¹² wykazała zgodność dokonanych w nich zapisów z zapisami w notatnikach służbowych policjantów oraz książkami kontroli pracy pojazdów. W kartach odnotowano godziny służby, w tym wykonywanej w wymiarze ponadnormatywnym.

(dowód: akta kontroli str. II/1-29, II/206-213)

▪ **Weryfikacja absencji chorobowej policjantów**

Weryfikacja przez kierownictwo WRD zasadności absencji policjantów dokonywana była pod względem zabezpieczenia wymaganego poziomu stanu osobowego policjantów w służbie. W związku z tym weryfikacji podlegały wnioski policjantów o udzielenie urlopów pod względem terminów ich wykorzystania, a oddelegowanie policjantów wymagało akceptacji Komendanta Miejskiego Policji. W wyjaśnieniu Zastępcy Naczelnika WRD podał: „Zwolnienia lekarskie mają różnoraki charakter, lecz jako przełożony danego policjanta osobiście nie mogę podważać zwolnienia wystawianego przez uprawnionego lekarza. Ewidencją zwolnień lekarskich w WRD KMP zajmuje się pracownik cywilny, ewidencja taka wykorzystywana jest do weryfikacji ilości zwolnień lekarskich np. przy przyznawaniu gratyfikacji za wykonaną pracę. Zwolnienia lekarskie długoterminowe obligują danego policjanta do przedstawienia decyzji lekarskiej, komisji lekarskiej dopuszczającej go do służby.”

(dowód: akta kontroli str. II/28)

▪ **Zdefiniowanie i praktyczne wykorzystanie pojęć "miejsca szczególnie niebezpieczne", "miejsca szczególnie zagrożone"**

W KMP nie zdefiniowano ujętych w § 5 ust. 1 zarządzenia nr 635 Komendanta Głównego Policji z dnia 30 czerwca 2006 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych¹³, zwanego dalej „Zarządzeniem nr 635 KGP” pojęć: „miejsce szczególnie niebezpieczne” (pkt 1); „miejsce szczególnie zagrożone” (pkt 3).

W wyjaśnieniach Naczelnik WRD podał: „W WRD KMP nie definiowano pojęć „miejsce szczególnie zagrożone, szczególnie niebezpieczne”. Na drogach krajowych ustawione są tzw. czarne punkty, lecz na terenie kontrolowanej jednostki takich nie ma. Niemniej jednak w celu prawidłowej dyslokacji patroli w sporządzanej informacji o stanie bezpieczeństwa w ruchu drogowym miasta i powiatu wskazywane są poszczególne ulice, gminy, odcinki dróg krajowych, na których doszło do największej ilości zdarzeń w celu kierowania tam patroli.”

(dowód: akta kontroli str. II/126)

▪ **Zgłaszanie uwag i propozycji przez policjantów i ich wykorzystanie**

Stosownie do § 15 ust. 1 pkt 7 zarządzenia w sprawie działań na drogach, w WRD gromadzono otrzymane od policjantów pisemne informacje i uwagi wskazujące na potrzebę podjęcia niezbędnych przedsięwzięć zmierzających do usprawnienia, poprawy bezpieczeństwa i porządku ruchu, w tym dotyczące infrastruktury drogowej. Powyższe informacje sporządzone były na obowiązujących w WRD formularzach o nazwie „Wniosek w sprawie bezpieczeństwa ruchu, stanu dróg i oznakowania”. WRD sporządzone wnioski (380 w 2012 r. i 303 w I półroczu 2013 r.) przekazał do poniższych podmiotów odpowiedzialnych za zarząd i organizację ruchu drogowego:

- Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy (283 wnioski w 2012 r. i 241 wniosków w I półroczu 2013 r.);
- Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Bydgoszczy (51 wniosków w 2012 r. i 20 wniosków w I półroczu 2013 r.);

¹² próbą kontrolną objęto karty pięciu losowo wybranych policjantów wykonujących czynności na drodze w okresie kolejnych 7 dni w czerwcu 2013 r., z wyłączeniem okresów absencji

¹³ Dz. Urz. KGP Nr 11, poz. 67 ze zm.

- Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy (9 wniosków w 2012 r. i 20 wniosków w I półroczu 2013 r.);
- Starostwa Powiatowego w Bydgoszczy (29 wniosków w 2012 r. i 12 wniosków w I półroczu 2013 r.);
- Urzędu Miasta i Gminy w Solcu Kujawskim (1 wniosek w 2012 r. i 6 wniosków w I półroczu 2013 r.);
- Urzędu Gminy w Białych Błotach (5 wniosków w 2012 r. i 2 wnioski w I półroczu 2013 r.);
- Urzędu Gminy w Dobrczu (1 wniosek w 2012 r. i 1 wniosek w I półroczu 2013 r.);
- PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Bydgoszczy (1 wniosek w I półroczu 2013 r.);
- Gminnego Zakładu Komunalnego w Żółdowie gmina Osielsko (1 wniosek w 2012 r.).

(dowód: akta kontroli str. II/132-133)

*Ustalone
nieprawidłowości*

Stwierdzone w ww. obszarze nieprawidłowości dotyczyły niezgodnego z § 5 ust. 2 zarządzenia nr 497 KGP wykorzystania wideorejestratorów, tj. braku nagrywania czynności patroli.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

2.2. Systemy wspierające policjantów pionu ruchu drogowego

- Wykorzystanie systemu SWD w działaniach policjantów pionu ruchu drogowego

*Opis stanu
faktycznego*

a) Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Bydgoszczy w IV kw. 2012 r. przeprowadziła w KMP kontrolę w zakresie „Planowania i realizacji wybranych projektów teleinformatycznych, mających na celu usprawnienie funkcjonowania jednostek organizacyjnych Policji”¹⁴. W wystąpieniu pokontrolnym¹⁵ NIK oceniła pozytywnie działalność w zakresie wdrożenia i funkcjonowania w KMP oraz jej jednostkach organizacyjnych Systemu Wspomagania Dowodzenia (zwane dalej „SWD”) w latach 2009-2012 (trzy kwartały). W wystąpieniu pokontrolnym podano m.in.:

- SWD jest od 1.01.2012 r. podstawowym narzędziem pracy służby dyżurnej KMP. W systemie są rejestrowane zgłoszenia, zdarzenia oraz czynności związane z reakcją Policji. Stwierdzono, że urządzenia i sprzęt komputerowy otrzymane do obsługi SWD były wykorzystywane w sposób zgodny z ich przeznaczeniem;
- SWD był podstawową aplikacją stosowaną do obsługi zgłoszeń i zdarzeń na Stanowisku Kierowania KMP;
- aplikacja SWD była zainstalowana na 16 stanowiskach dostępowych, w tym m.in. na 2 komputerach w WRD, do obsługi której było uprawnionych 65 osób (według stanu na dzień 16.10.2012 r.).

(dowód: akta kontroli str. II/45)

b) Stanowiska dostępne do SWD usytuowano w pięciu wydziałach merytorycznych KMP i w ośmiu komisariatach. Według stanu na dzień 30.06.2013 r. funkcjonowało łącznie 88 stanowisk dostępowych do SWD (84 w dniu 01.01.2013 r.), przy wyznaczonej do jego obsługi liczbie 238 osób (216 w dniu 01.01.2013 r.). W powyższej liczbie według stanu na dzień 01.01. i dzień 30.06.2013 r. WRD posiadał 2 stanowiska, do których obsługi wyznaczono 10 osób. SWD w WRD był użytkowany i wykorzystywano go do wprowadzania danych dotyczących odprawianych patroli, zadań do służby, przerw, wyposażenia oraz dyslokacji i sposobu pełnienia służby. Do SWD wprowadzano harmonogramy pełnienia służby – grafiki.

(dowód: akta kontroli str., II/111-123, II/125)

¹⁴ kontrola nr P/12/096

¹⁵ znak LBY-4101-21-03/2012

W wyjaśnieniu w sprawie oceny funkcjonowania SWD w pracy WRD i jego przydatności w działaniach policjantów WRD Zastępca Naczelnika WRD podał m.in., że system jest wykorzystywany zgodnie z jego przeznaczeniem, a informacje o częstych przypadkach jego zawieszania przekazywane były do dyżurnego KMP, który zgłaszał je administratorowi systemu.

(dowód: akta kontroli str. II/31, II/33)

• Funkcjonowanie systemu SEWiK

a) Zgodnie z załącznikiem nr 6 do Regulaminu KMP, zadanie obsługi systemów informatycznych związanych z rejestrowaniem kart zdarzeń drogowych¹⁶ do Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK) należało do Wydziału do Spraw Wykroczeń i Postępowań Administracyjnych KMP (zwanego dalej „WWiPA”), a obsługa wykonywana była przez dwóch pracowników WWiPA.

(dowód: akta kontroli str. II/46-54)

Rejestracja kart zdarzenia drogowego prowadzona była w WRD. W rejestrach odnotowano wpływ kart zdarzeń drogowych dotyczących kolizji (3 454 kolizji w 2012 r. i 3 498 w I półroczu 2013 r.) oraz dotyczących wypadków (180 w 2012 r. i 92 w I półroczu 2013 r., w tym z ofiarami śmiertelnymi zdarzeń odpowiednio 24 i 14). Oględziny oryginałów kart zdarzeń drogowych Mrd-2 wraz z ich wtórnymi sporządzonymi po zakończeniu postępowania, które miały miejsce w badanym okresie, tj. kart obejmujących wszystkie wypadki z ofiarami śmiertelnymi oraz 20 szt. wylosowanych z pozostałych kart wykazały, że:

- karty były kompletne i przechowywano je w sposób uporządkowany chronologicznie według dat zdarzeń; wszystkie badane karty posiadały wypełnione wymagane tabele; nie stwierdzono przypadków rozbieżności zapisów między kartami, a SEWiK;

- karty ujęto w SEWiK i zarejestrowano (poza jednym przypadkiem) w terminie określonym § 4 ust. 5 zarządzenia KGP¹⁷. W jednym przypadku kartę zdarzenia drogowego nr R-1/13/3158 z dnia 24.06.2013 r. (kolizja drogowa zakończona nałożeniem na sprawcę grzywny w drodze mandatu karnego) zarejestrowano w dniu 01.07.2013 r., tj. po 7 dniach, przy wymogu do 5 dni od daty zgłoszenia zdarzenia¹⁸, co według wyjaśnień Referenta WWiPA, wynikało z konieczności jej uzupełnienia o wymagane zapisy przez policjanta,

(dowód: akta kontroli str. II/56-57)

- wszystkie karty dotyczące wypadków drogowych z ofiarami śmiertelnymi, zarejestrowane w SEWiK po 31.05.2012 r., zawierały fotokopie schematu miejsca zdarzenia sporządzonego na karcie zdarzenia drogowego¹⁹, tj. zgodnie z postanowieniami obowiązującego od powyższego dnia § 4 ust. 1 Zarządzenia nr 635 KGP. Stanowisko dostępne do SEWiK było dostosowane do wykonywania tych czynności (było wyposażone w skaner i oprogramowanie). Według wyjaśnień Zastępcy Naczelnika WRD, powyższe schematy wykorzystywano przy merytorycznym przeglądzie przebiegu zdarzenia drogowego,

(dowód: akta kontroli str. II/58-64, II/67-69)

- badane karty były podpisane przez sporządzających; nie posiadały oznaczeń dokonania ich weryfikacji przez przełożonych policjantów, co Zastępca Naczelnika WRD wyjaśnił dokonywaniem weryfikacji przez osobę wprowadzającą karty do SEWiK,

¹⁶ zdarzenie drogowe jest dokumentowane w KARCIE ZDARZENIA DROGOWEGO (Mrd-2), stanowiącej załącznik do Zarządzenia Nr 635 Komendanta Głównego Policji z dnia 30 czerwca 2006 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych (Dz. Urz. KGP z 2013 r., poz.75 ze zm.) oraz rejestrowane w Systemie Ewidencji Kolizji i Wypadków, zwanym „SEWiK”

¹⁷ zgodnie z obowiązującym od dnia 31.05.2012 r. § 4 ust. 5 Zarządzenia Nr 635 Komendanta Głównego Policji z dnia 30 czerwca 2006 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych (Dz. Urz. KGP Nr 11, poz. 67 ze zm.), wypełnioną kartę zdarzenia drogowego wraz z wymaganą fotokopią, wprowadza się do systemu komputerowego nie później niż: a) 5 dnia od daty zgłoszenia zdarzenia drogowego w przypadku nałożenia na sprawcę grzywny w drodze mandatu karnego, b) 30 dnia od daty zgłoszenia zdarzenia drogowego, jeżeli prowadzone jest postępowanie przygotowawcze lub czynności wyjaśniające.

¹⁸ jak wyżej

¹⁹ w SEWiK zarejestrowano w 2012 r. łącznie 13 fotokopii schematu miejsca zdarzenia, a w I półroczu 2013 r. łącznie 14 fotokopii

(dowód: akta kontroli str. II/46-65)

- aktualizacji danych ujętych w kartach dokonywano w tabeli XII „Rozstrzygnięcie”, w odniesieniu do postanowień o wyniku zakończenia postępowań. Dokumenty potwierdzające powyższe załączano do kart jako ich uzupełnienie. Aktualizacja danych w SEWiK dotyczyła zapisów w 26 kartach zdarzeń z ofiarami śmiertelnymi oraz w 7 kartach dotyczących pozostałych zdarzeń. Aktualizacji dokonano w odniesieniu do zdarzeń noszących znamiona przestępstwa i skierowanych do prokuratury (poz. 163 tabeli), lub do innych organów (poz. 167). Nierozstrzygniętych pozostało 8 zdarzeń zaistniałych w okresie od kwietnia do czerwca 2013 r.²⁰, z powodu niezakończenia dochodzeń prowadzonych przez Wydział Kryminalny KMP. Według wyjaśnień Referenta WWiPA, w SEWiK nie ma możliwości odnotowania dat dokonania powyższych aktualizacji i osób je wprowadzających,

(dowód: akta kontroli str. II/35-40, 72-75, 124)

- w trzech przypadkach zdarzeń powstałych po dniu 31.05.2012 r., w których uczestnicy ponieśli śmierć na miejscu²¹, na kartach zdarzeń drogowych nie odnotowano godziny otrzymania zgłoszeń i przybycia patrolu. Powyższe naruszało, wprowadzony z dniem 31.05.2012 r. zarządzenia nr 123 KGP²², zwanego dalej „Zarządzeniem nr 123”, obowiązek ręcznego odnotowania w karcie zdarzenia drogowego powyższych informacji w przypadku zdarzeń, w których były ofiary śmiertelne. Zgodnie z § 6 ust. 2 pkt 1 Zarządzenia nr 635 kontrola rzetelności wprowadzanych danych do systemu SEWiK należała do WRD. Według wyjaśnień Zastępcy Naczelnika WRD, brak naniesienia godzin na kartach mógł wynikać z przeoczenia przez osoby sprawdzające karty,

(dowód: akta kontroli str. II/76-77)

- w pięciu przypadkach dotyczących zdarzeń powstałych po dniu 31.12.2012 r. stwierdzono stosowanie uprzednio obowiązującego wzoru karty Mrd-2, co skutkowało brakiem wpisu godziny zgłoszenia i godziny przybycia patrolu zarówno w karcie, jak i w SEWiK. Sprawy dotyczyły zdarzeń drogowych zakończonych nałożeniem mandatu karnego (3 karty²³) i zdarzeń spowodowanych uszkodzeniami pasa drogowego (2 karty²⁴). Powyższe naruszało przepis § 2 ust 1 Zarządzenia nr 123, według którego stosowane do dnia wejścia w życie powyższego przepisu mogły być używane do 31.12.2012 r. Według wyjaśnień Zastępcy Naczelnika WRD, powyższa sytuacja stosowania nieaktualnych wzorów formularzy kart zdarzenia drogowego wynikała z niedysponowania formularzami kart według wzoru wymaganego w 2013 r.,

(dowód akta kontroli str. II/58-64, II/76-77)

- spośród badanych 58 kart zdarzeń drogowych, w SEWiK nie ujęto sposobu rozstrzygnięcia zakończonych postępowań dotyczących 3 zdarzeń drogowych z ofiarami śmiertelnymi oraz 1 zdarzenia drogowego, z powodu nie poinformowania o ich rozstrzygnięciach WWiPA przez Naczelnika Wydziału Kryminalnego KMP²⁵ i przez Komendanta Posterunku Policji Bydgoszcz-Błonie (jednostka organizacyjna KMP)²⁶. Powyższe stanowiło naruszenie polecenia Zastępcy Komendanta Miejskiego Policji (pismo znak L.dz. WA-714/2012 z dnia 17.05.2012 r.), zgodnie z którym Komendanci i Naczelnik Wydziału Kryminalnego zostali zobowiązani do przekazania powyższych informacji do Wydziału ds. Wykroczeń i Postępowań Administracyjnych KMP. Niepoinformowanie WWiPA o zakończeniu postępowania Zastępcą Komendanta Komisariatu Bydgoszcz-Błonie wyjaśnił przeoczeniem, a Zastępcą Naczelnika Wydziału Kryminalnego

²⁰ Karty nr: R-2022/13 z dnia 30.06.2013 r.; R-1819/13 z dnia 07.06.2013 r.; R-1657/13 z dnia 20.05.2013 r.; 1356/13 z dnia 15.05.2013 r.; R-1707/13 z dnia 13.05.2013 r.; R-1573/13 z dnia 10.05.2013 r.; R-1510/13 z dnia 02.05.2013 r.; R-1332/13 z dnia 14.04.2013 r.

²¹ Karty nr: R-3243/12 z dnia 12.10.2012 r.; R-3505/12 z dnia 10.11.2012 r.; R/3628/12 z dnia 20.11.2012 r.

²² Zarządzenie Nr 123 Komendanta Głównego Policji z dnia 31 maja 2012 r., zmieniające zarządzenie w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych, Dz. Urz. KGP z 2012 r., poz. 28.

²³ R-1/13/201 z dnia 14.01.2013 r.; R-1/13/1617 z dnia 28.03.2013 r.; R-1/13/3158 z dnia 24.06.2013 r.

²⁴ R-1/13/645 z dnia 03.02.2013 r.; R-1/13/1989 z dnia 22.04.2013 r.

²⁵ karty: R-165/13 z dnia 03.01.2013 r.; R-287/13 z dnia 14.01.2013 r. R-810/13 z dnia 01.03.2013 r.

²⁶ karta zdarzenia nr R-1896 z dnia 16.05.2012 r.)

pomyłką. Informacje o sposobie rozstrzygnięcia w powyższych sprawach zostały przekazane w toku kontroli NIK do WWiPA (w sierpniu 2013 r.).

(dowód akta kontroli str. II/46-64, II/66, II/70-II/71, II/78, II/88-II/93, II/134-II/140)

2. Objęte kontrolą karty zdarzeń drogowych zostały sporządzone przez policjantów zatrudnionych w WRD. Policjanci na miejsca zdarzeń zostali skierowani poleceniem przekazanym drogą radiową przez dyżurnego KMP. Na miejscu zdarzeń z ofiarami śmiertelnymi karty sporządzili policjanci posiadający specjalistyczne przeszkolenie z zakresu ruchu drogowego, odbyte w Centrum Szkolenia Policji w Legionowie, tj. zgodnie z § 2 zarządzenia w sprawie działań na drogach. Spośród 20 badanych kart dotyczących pozostałych wypadków i kolizji drogowych, w jednym przypadku²⁷ karta została sporządzona przez policjanta, który nie posiadał powyższego przeszkolenia. Według wyjaśnień Kierownika Ognia Obsługi Zdarzeń Drogowych WRD, przeszkolenie podstawowe tego policjanta uprawniało go do wykonywania czynności na miejscu zdarzenia drogowego, w którym nikt z uczestników nie doznał obrażeń ciała.

(dowód akta kontroli str. II/95)

*Ustalone
nieprawidłowości*

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

1. W trzech przypadkach zdarzeń powstałych po dniu 31.05.2012 r., których uczestnicy ponieśli śmierć na miejscu, na kartach zdarzeń drogowych nie odnotowano godzin zgłoszenia zdarzeń i przybycia patrolu.
2. W SEWiK nie zarejestrowano sposobu rozstrzygnięcia zakończonych postępowań dotyczących trzech zdarzeń drogowych z ofiarami śmiertelnymi oraz jednego zdarzenia drogowego, z powodu nie poinformowania o ich rozstrzygnięciach WWiPA.
3. W jednym przypadku, wskutek niepełnego sporządzenia, karta zdarzenia drogowego została zarejestrowana w SEWiK z 2-dniowym opóźnieniem w stosunku do wymaganego terminu.

*Uwagi dotyczące badanej
działalności*

W pięciu przypadkach dotyczących zdarzeń powstałych po dniu 31.12.2012 r. stwierdzono stosowanie uprzednio obowiązującego wzoru karty zdarzenia drogowego Mrd-2, co skutkowało brakiem wpisu godziny zgłoszenia i godziny przybycia patrolu zarówno w karcie, jak i w SEWiK. Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę na nieskorzystanie z możliwości zgłoszenia propozycji modyfikacji SEWiK, stosownie do § 6 ust. 2 pkt 2 Zarządzenia nr 635, w odniesieniu do zapisów w tabeli XII „Rozstrzygnięcie” kart zdarzeń drogowych. W dwóch z badanych kart powyższa tabela nie była wypełniona z powodu oczywistego braku „sprawcy zdarzenia”, którego przyczyną były uszkodzenia drogi (karty nr R-1/13/645 z dnia 03.02.2013 r. i nr R-1/13/1989 z dnia 22.04.2013 r.), a w tabeli XII karty zdarzenia spowodowanego wtargnięciem zwierzęcia na drogę (karta nr R-1/12/2170 z dnia 05.05.2012 r.) zaznaczono pozycję 167 „Inny organ”, co sporządzający kartę policjant wyjaśnił pomyłką.

(dowód akta kontroli str. II/79-II/87)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

2.3. Opiniowanie projektów organizacji ruchu drogowego

*Opis stanu
faktycznego*

W latach 2012 – 2013 (I półrocze) WRD prowadził elektroniczny rejestr (ewidencję) złożonych do Komendy wniosków o zaopiniowanie projektu zmiany organizacji ruchu drogowego, zwane dalej „projektami”. Komenda nie posiadała danych statystycznych

²⁷ Karta zdarzenia drogowego nr R/201/2013 z dnia 14.01.2013 r.

w zakresie, w jakiej części opinie Policji zostały uwzględnione przez zarządców dróg (nie istniał prawny obowiązek ich gromadzenia).

W roku 2012 do KMP wpłynęło łącznie 501 powyższych wniosków o zaopiniowanie projektów, a w roku 2013 - 190. Opinie projektów, na podstawie § 2 ust. 2, § 7 ust. 2 pkt 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 23.09.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzaniem²⁸ oraz upoważnienia Komendanta wydawał Naczelnik WRD, a w przypadku jego nieobecności Zastępca Naczelnika. Analizę projektów tymczasowej i stałej organizacji ruchu drogowego (w 34 przypadkach na 35) w celu zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie miasta Bydgoszcz i powiatu bydgoskiego przeprowadzał pracownik cywilny (z wykształcenia magister budownictwa w zakresie konstrukcji budowlanych i inżynierskich²⁹), do którego obowiązków służbowych należało m.in.:

- badanie i weryfikacja projektów organizacji ruchu drogowego pod kątem merytorycznym w celu stwierdzenia zgodności z obowiązującymi przepisami prawa,
- analiza zdarzeń drogowych na terenie miasta i powiatu, powstałych na skutek nieprawidłowego oznakowania, wadliwości dróg oraz podejmowanie przedsięwzięć mających na celu usunięcie przyczyn takiego stanu rzeczy,
- przedkładanie naczelnikowi wydziału projektów do zaopiniowania dotyczących rozwiązań komunikacyjnych, zmian w oznakowaniu i organizacji ruchem w obrębie pasa drogowego.

W trakcie jego nieobecności powyższą analizę przeprowadzał Zastępca Naczelnika.

W 4 przypadkach na 35 zbadanych (11,4%) KMP negatywnie zaopiniowała projekty zmiany organizacji ruchu, w 2 z nich zarządca dróg, po uzyskaniu ww. opinii, zatwierdził projekty zmiany organizacji ruchu bez uwag. W 2 przypadkach KMP nie posiadała dokumentu potwierdzającego zatwierdzenie zmiany organizacji ruchu. W 24 przypadkach KMP zaopiniowała projekty pozytywnie bez uwag, a 10 pozytywnie z uwagami.

Z wyjaśnień Naczelnika WRD wynika, że w przypadku nieuwzględnienia opinii Komendy podejmowane były starania, aby dodatkowo omówić argumentację na comiesięcznym spotkaniu zespołu inżynierii ruchu w zarządzie dróg miejskich, w skład którego wchodziły podmioty związane z organizacją ruchu w mieście. Ponadto WRD dokonuje kontroli miejsc, w których dokonywane są roboty w pasie drogowym pod kątem ich legalności i zgodności z przepisami oraz z opiniowanymi projektami. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości podejmowane są stosowne działania mające na celu przywrócenie porządku prawnego. W stosunku do wykonawców stosowano postępowanie mandatowe, powiadamiano Państwową Inspekcję Pracy, do zarządcy dróg przesyłano dokumentację potwierdzającą stwierdzone nieprawidłowości w celu wszczęcia postępowań administracyjnych.

(dowód: akta kontroli str. II/223, I/58-173, III/87-III/88)

Uwagi dotyczące badanej działalności

Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę na znaczne obciążenie obowiązkami związanymi z analizą projektów tymczasowej i stałej organizacji ruchu drogowego - pracownika cywilnego, jedyne w WRD, zajmującego się tym zagadnieniem. Jak wskazano powyżej w roku 2012 do Komendy złożono 501 wniosków o zaopiniowanie projektów zmian organizacji ruchu, z czego wynika, że ww. pracownik analizował statystycznie blisko 2 projekty w ciągu jednego dnia pracy. Tak duże obciążenie obowiązkami może mieć w przyszłości negatywny wpływ na jakość wykonywanej analizy, a tym samym na zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie miasta Bydgoszcz i powiatu bydgoskiego. Jednocześnie NIK zwraca uwagę, że w przypadku absencji tego pracownika, analiza dokumentów oraz terminowe wydanie przez KMP opinii w sprawie projektu zmiany organizacji ruchu może być utrudnione lub

²⁸ Dz. U. nr 177 poz. 1729

²⁹ Ukończył szkolenia m.in. z: zasad prowadzenia ewidencji dróg" oraz „wydawania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego i innych decyzji przez zarządy dróg oraz ustalania opłat z tego tytułu”

wręcz niemożliwe.

Ocena częściowa

Opis stanu
faktycznego

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

2.4. Priorytety Komendanta Głównego Policji i Komendanta Wojewódzkiego Policji

Zgodnie z § 5 ust. 1 zarządzenia Nr 1147 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 września 2011 r. w sprawie planowania strategicznego, sprawozdawczości i oceny pracy Policji³⁰, główne kierunki pracy Policji określają „Priorytety Komendanta Głównego Policji”, opracowywane na okres 3 lat dla KGP i komend wojewódzkich (Komendy Stołecznej) Policji. Priorytety realizowane są poprzez przypisanie do nich zadania (§ 5 ust. 1 - 3). Realizacja priorytetów obejmuje monitorowanie (§ 7 ust. 2) i zwymiarowanie za pomocą przyjętych mierników (§ 4 ust. 2 i ust. 4), dokonywane przez Zespół do spraw planowania i oceny efektywności pracy Policji, działający przy Komendancie Głównym Policji (§ 3 ust. 1). Ocena realizacji zadań odbywa się w drodze stwierdzenia osiągnięcia wyznaczonych jednostkom, konkretnych progów satysfakcji. KMP w zakresie poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym:

a) w 2012 r. zrealizowała dwa zadania z zakresu Priorytetu III:

- zadanie nr 1 „Zwiększenie liczby policjantów RD pełniących służbę na drodze” - miernik nr 5 „Procentowy udział policjantów ruchu drogowego pełniących bezpośrednio służbę na drodze”, osiągnięto 57,32 %, przy wartości oczekiwanej 50,69%;
- zadanie nr 2 „Dostosowanie właściwych proporcji reakcji policjantów RD na popełniane naruszenia przez określonych użytkowników drogi (kierowca – pieszy) w stosunku do występującego zagrożenia (wypadków drogowych) w tym obszarze” - miernik nr 6 „Procentowy udział wypadków drogowych spowodowanych przez określonych użytkowników drogi (kierowca – pieszy), a efektywność zastosowanych środków prawnych w stosunku do tych użytkowników”, gdzie przy wartości oczekiwanej w przypadku kierujących 80,6%, osiągnięto tę wartość, a w przypadku pieszych osiągnięty został oczekiwany poziom 9,6%,

b) w I półroczu 2013 r. KMP realizowała w ramach priorytetu nr II „Działania Policji skierowane na wzrost poziomu bezpieczeństwa na drogach” dwa zadania, tj.:

- zadanie nr 1 „Zwiększenie liczby policjantów RD pełniących bezpośrednio służbę na drogach” – osiągnięta wartość miernika nr 8 „Procentowy udział policjantów ruchu drogowego pełniących bezpośrednio służbę na drodze” wyniosła 56,85%, przy wartości oczekiwanej na 2013 r. – 54,99%;
- zadanie nr 2 „Dostosowanie właściwych proporcji reakcji policjantów RD na popełniane naruszenia przez określonych użytkowników drogi (kierowca-pieszy) w stosunku do występującego zagrożenia (wypadków drogowych) w tym obszarze” - miernik nr 9 „Procentowy udział wypadków drogowych spowodowanych przez określonych użytkowników drogi (kierowca – pieszy), a efektywność zastosowanych środków prawnych w stosunku do tych użytkowników”, gdzie przy wartości oczekiwanej w przypadku kierujących 82,0%, osiągnięto tę wartość, a w przypadku pieszych osiągnięty został oczekiwany poziom 7,2%.

(dowód akta kontroli str. II/103, 129-130)

Komendant Wojewódzki Policji w Bydgoszczy nie ustanowił dla KMP dodatkowych priorytetów z zakresu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym na 2012 r. i 2013 r. Przekazana do KMP „Strategia Wojewódzka Policji na lata 2013-2015” zawiera priorytety i zadanie ustalone przez Komendanta Głównego Policji dla Komend Wojewódzkich Policji.

(dowód akta kontroli str. II/103, II/129-II/130, II/214-II/222)

³⁰ Dz. Urz. KGP Nr 8, poz. 57.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

2.5. Pozostałe przedsięwzięcia na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym

Opis stanu
faktycznego

▪ Wykorzystanie lotnictwa policyjnego w działaniach na rzecz bezpieczeństwa ruchu prowadzonego

Z pozycji Komendy nie prowadzono działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego z wykorzystaniem lotnictwa policyjnego. Corocznie lotnictwo policyjne bierze udział w zabezpieczeniu operacji policyjnej „ZNICZ”, lecz zapotrzebowanie na śmigłowiec składa Wydział Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Bydgoszczy. Ponadto lotnictwo policyjne wykorzystywane było podczas zabezpieczeń meczy Zawiszy Bydgoszcz i monitorowaniu przemieszczania się kibiców.

(dowód: akta kontroli str. II/223)

▪ Współpraca z podmiotami pozapolicyjnymi (PSP, pogotowie ratunkowe i inne)

W 2013 r. przeprowadzono szkolenie dla OSP z terenu gminy Koronowo z zakresu zabezpieczeń miejsc zdarzeń drogowych. Szkolenie miało charakter wykładu interpersonalnego. Planowane są również ćwiczenia praktyczne. W roku 2012 prowadzone były szkolenia dla kierowców MZK. W WRD nie ma stanowiska służbowego, dedykowanego przygotowywaniu i prowadzeniu programów prewencyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym (obecnie przygotowana jest nowa struktura WRD, która takie stanowisko przewiduje). Wszystkie działania podejmowane na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym realizowane są wspólnie z Wydziałem Prewencji KMP w Bydgoszczy. Większość działań odbywa się systematycznie.

(dowód: akta kontroli str. II/126-II/130)

▪ Udział Policji w regionalnych programach prewencyjnych. Programy inicjowane przez Policję i ich efektywność

W okresie objętym kontrolą WRD wspólnie z Wydziałem Prewencji KMP podejmował działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Powyższe działania miały charakter akcji profilaktycznych, głównie skierowanych do dzieci i niechronionych uczestników ruchu drogowego. Dotyczyło to współudziału KMP między innymi w programach pod nazwą:

- „Bezpieczna droga dziecka do szkoły” – w ramach zorganizowanych 138 spotkań z dziećmi i młodzieżą na temat zagrożeń w trakcie drogi do szkoły;
- „Bądź widoczny – Bądź bezpieczny” – w ramach zorganizowanych dwóch edycji działań profilaktycznych, mających na celu zwrócenie uwagi na noszenie elementów odblaskowych;
- Akademia Bezpieczeństwa” - w ramach Miejskiego Programu Prewencyjno-Profilaktycznego „Bezpieczna Szkoła” dla uczniów klas I-III szkół podstawowych, zorganizowanego w dniach od 25 do 28.09.2012 r.;
- „Zielona Szkoła” – w ramach zagadnień wchodzących w skład „Miejskiego programu zapobiegania przestępczości oraz ochrony bezpieczeństwa obywateli i porządku publicznego”, przeprowadzonego w dniach od 18 do 22.06.2012 r. i skierowanego do młodzieży ponadgimnazjalnej;

- „Moda na odbłaski” - w ramach finału konkursu dla dzieci 5 szkół podstawowych z powiatu bydgoskiego, przeprowadzonego w dniu 18.12.2012 r. w Solcu Kujawskim;
- „Rowerem bezpieczniej do celu” w ramach 9 spotkań z uczniami klas IV-VI szkół podstawowych.

Funkcjonariusze WRD uczestniczyli w przeprowadzaniu egzaminów praktycznych na kartę rowerową, spotkaniach z uczniami o charakterze wychowawczym (w celu podniesienia świadomości uczniów szkoły), prowadzili prelekcję dla osób odpowiedzialnych za bezpieczne poruszanie się pątników po drodze.

Ponadto wyznaczeni policjanci WRD, w ramach zagadnień dotyczących bezpieczeństwa obywateli w ruchu drogowym, przeprowadzali szkolenia m.in. w zakresie:

- obsługi RMP typu RAPID 1 - 19.10.2012 r. dla 12 policjantów KP Bydgoszcz Szwederowo,
- postępowania policjantów w stosunku do osób zatrzymanych, doprowadzonych i konwojowanych oraz przestrzegania przez policjantów zasad etyki zawodowej oraz norm dobrego zachowania i podległości służbowej – 12-13.11.2012 r. szkolenie zorganizowane z polecenia Komendanta Wojewódzkiego Policji w Bydgoszczy oraz Zastępcy Komendanta dla funkcjonariuszy WRD,
- zabezpieczenia miejsca zdarzenia do czasu przybycia grupy dochodzeniowo-śledczej, Wykorzystanie urządzenia do szybkiej identyfikacji osób Morpho Rapid w dniach 27.09.2012r. oraz 21.11.2012 r. dla funkcjonariuszy Oddziału Prewencji Policji w Bydgoszczy,

(dowód: akta kontroli str. II/126-127, I/61)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

3. System badania i oceniania przez Policję efektywności działań na rzecz bezpieczeństwa na drogach

3.1. Realizacja przedsięwzięć dotyczących jakości wykonywania działań na rzecz bezpieczeństwa

3.1.1 Przedsięwzięcia w zakresie nadzoru, audytu i kontroli, ich wyniki oraz ich wykorzystanie

Opis stanu faktycznego

Działania podejmowane przez funkcjonariuszy WRD w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego podlegały m.in.: nadzorowi oraz kontrolom wewnętrznym i zewnętrznym.

Do kontroli przedłożono książki kontroli, książki nadzoru oraz wystąpienia pokontrolne. Ustalono m.in., że w zakresie zagadnień dotyczących bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w tym nadzoru pełnionego nad funkcjonariuszami WRD:

1) systematycznie prowadzono nadzór nad służbą funkcjonariuszy WRD m.in. poprzez kontrole patroli w terenie, kontrole przeprowadzenia odprawy i których dokonywali m.in:

- Zastępca Komendanta Miejskiego Policji w Bydgoszczy,
- Naczelnik WRD i jego Zastępca,
- Zastępca Naczelnika Wydziału Prewencji KMP,
- Zastępca Naczelnika Wydziału Kryminalnego KMP,
- Naczelnik Wydziału ds. Wykroczeń i Postępowań Administracyjnych KMP,
- Naczelnik Wydziału Patrolowego KMP,
- Kierownicy ogniw.

Przeprowadzone kontrole rejestrowano w Książce kontroli wewnętrznej oraz Książce nadzoru Komendy. Wpisy dotyczyły przeprowadzonych kontroli m.in. pod kątem realizacji zadań

doraźnych, nadzoru nad działaniami lub kontroli uczestniczącej i obserwacyjnej, umundurowania i wyposażenia policjantów do służby. Najczęściej prowadzoną formą kontroli była tzw. „kontrola obserwacyjna”.

2) w okresie od 25.09.2012 r. do 05.10.2012 r., zespół kontrolny KMP przeprowadził w WRD kontrolę w temacie „Formy i realizacja nadzoru stosowanymi nad czynnościami służbowymi wykonywanymi przez funkcjonariuszy WRD KMP w Bydgoszczy”. Przedmiotem ww. kontroli było: odprawa do służby, nadzór kierownictwa WRD KMP nad sposobem pełnienia służby przez podległych policjantów oraz kontrola poprawności prowadzonych czynności na miejscu zdarzenia drogowego i podczas kontroli drogowych oraz obieg dokumentacji. Oceniono, że sposób realizacji nadzoru przez kierownictwo WRD KMP nie był wystarczający. Błędy, jakie stwierdzili kontrolujący dotyczyły odpraw do służby, nadzoru przełożonych nad podległymi policjantami jak i rzetelnego rozliczania wyników osiągniętych w służbie.

Stwierdzono, że kierownicy ogniw tolerowali powtarzanie się błędów dotyczących sposobu przeprowadzania odpraw do służby określonych w zarządzeniu w sprawie działań na drogach. Dopuszczali do pobierania radiowozów po odprawie, nie wskazywali dowódcy patroli, nie wymagali od policjantów pobierania wymaganego sprzętu. Zdaniem kontrolujących Naczelnik wydziału nie podjął skutecznych kroków pozwalających ograniczyć bądź wyeliminować nieprawidłowości. Nie stwierdzono, aby kierownictwo z własnej inicjatywy podejmowało działania naprawcze.

Całość zadań, jakie zostały skontrolowane oceniono pozytywnie z nieprawidłowościami. Nieprawidłowości nie były działaniami noszącymi znamiona czynów zabronionych, ani czynami, które kwalifikowałyby się na wszczęcie postępowań dyscyplinarnych.

W wystąpieniu zawarto wnioski i zalecenia pokontrolne w celu usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości, w tym m.in.

- przeprowadzenie instruktażu Naczelnikowi, w trakcie którego przełożony miał zmobilizować funkcjonariusza do wzmożenia bieżącego nadzoru nad podległymi policjantami, usunięcia stwierdzonych błędów i nieprawidłowości

- zobowiązanie do objęcia całokształtu kontrolowanej tematyki, intensywnym i efektywniejszym nadzorem służbowym, w szczególności poprzez stosowanie kontroli uczestniczącej bądź obserwacji (szczególnie w stosunku do funkcjonariuszy w służbie przygotowawczej), właściwej organizacji służby polegającej na dostosowaniu zadań stałych i doraźnych do miejsca i czasu ich realizacji, co pozwoli poprawić efektywność w służbie, systematycznego rozliczania kierownictwa WRD z obowiązku pobierania od policjantów wymaganego w służbie wyposażenia,

- zorganizowanie szkolenia dla całego stanu WRD dot. przypomnienia podstawowych przepisów, na bazie których policjanci wykonują obowiązki służbowe związane ze specyfikacją służby na drodze. Zalecenia pokontrolne zostały zrealizowane.

3) KWP w Bydgoszczy przeprowadziła kontrolę w zakresie: „Prawidłowość funkcjonowania Wydziału Ruchu Drogowego w Komendzie Miejskiej Policji w Bydgoszczy”. Kontrolą objęto planowanie i organizację służby pełnionej na drogach przez policjantów WRD, sposób pełnienia służby na drogach przez policjantów WRD, dokumentowanie czynności służbowych przez policjantów WRD oraz formę i sposób sprawowanego nadzoru służbowego. Kontrolą objęty został okres od 01.01.2013 r. do 18.06.2013 r. Po przeprowadzonej kontroli Komendant Wojewódzki w Bydgoszczy w Bydgoszczy polecił Komendantowi m.in.:

- a) „rozważenie zasadności skonkretyzowania rozgraniczenia zakresu bezpośredniego nadzoru” pomiędzy Naczelnikiem WRD, a jego Zastępcą z uwagi na występowanie komórek organizacyjnych niższego stopnia w postaci Ogniw Wydziału Ruchu Drogowego,
- b) „spowodowanie przeprowadzenia w WRD szkolenia z zakresu przepisu obsługi zdarzeń na drogach publicznych, strefach ruchu, strefach zamieszkania i przede wszystkim

sposobu rejestracji komputerowej w systemie KSIP i SEWiK, stosowania podstaw prawnych adekwatnie do obsługiwanego zdarzenia oraz przypisywania do ewidencji kierowców stosownej liczby punktów”,

- c) podjęcie działań zmierzających do zoptymalizowania warunków służby w WRD w zakresie ergonomicznego przystosowania pomieszczeń służbowych,
- d) wzmożenie nadzoru nad pracą kierownictwa oraz funkcjonariuszy WRD, wyegzekwowanie od Naczelnika, jego Zastępcy oraz Kierowników Ogniw właściwego dokumentowania nadzoru służbowego nad pracą podległych policjantów,
- e) wypracowanie i wdrożenie w Komendzie form nadzoru służbowego zmierzających do wyeliminowania ujawnionych w wyniku kontroli nieprawidłowości, przez zintensyfikowanie nadzoru służbowego nad pracą WRD ze strony Zastępcy Komendanta nadzorującego pion prewencji i ruchu drogowego.

(dowód: akta kontroli str. I/58-I/59, III/59-III/84)

3.1.2 Skargi na działalność pionu ruchu drogowego, ich rozpatrywanie i wykorzystanie

W Komendzie prowadzono 2 ewidencje skarg: 1 prowadzona była przy Wydziale Kontroli KMP, a druga przez WRD.

Z punktu 3 załącznika nr 9 do Regulaminu wynika, że do zadań Wydziału Kontroli KMP należy „przyjmowanie, rozpatrywanie i załatwianie skarg i wniosków dotyczących działań Policji oraz nadzorowanie i kontrolowanie wykonywania zadań w tej mierze przez podległe jednostki i komórki organizacyjne Policji.” Z ww. Regulaminu wynika również, że prowadzenie postępowań wyjaśniających, skargowych i dyscyplinarnych należy także do zadań WRD.

Decyzją Nr 106/2011 z dnia 11 lipca 2011 r. Komendant Miejski Policji w Bydgoszczy upoważnił do rejestrowania, rozpatrywania i załatwiania skarg i wniosków bezpośrednio wpływających do tych komórek organizacyjnych, w zakresie dotyczącym ich funkcjonowania, m.in. Naczelnika WRD oraz jego Zastępcę.

Kierowników komórek organizacyjnych, które przyjmują, rozpatrują i załatwiają skargi i wnioski zobowiązano do wyznaczenia koordynatorów skargowych, którzy, zgodnie z zadaniami zawartymi w opisach stanowisk pracy będą nadzorować i oceniać prowadzone postępowania pod względem merytorycznym i formalnym przed akceptacją ze strony przełożonych.

W 2012 r. do KMP wpłynęło łącznie 39 skarg na działania funkcjonariuszy WRD (8 z nich tj. 20%, zostało rozpatrzonych przez Naczelnika WRD lub jego Zastępcę) a w roku 2013 (które wpłynęły i zostały zrealizowane w I półroczu) – 22 (z czego 7, tj. 30%, zostało rozpatrzonych przez Naczelnika WRD lub jego Zastępcę). Skargi głównie dotyczyły ukarania mandatem, sposobu przeprowadzenia kontroli drogowej oraz niekulturalnego stosunku do obywatela.

Na 39 skarg złożonych w 2012 r. potwierdzonych zostało 7 (18%), a w 2013 r. na 22 – 3 (14%).

W związku ze skargami złożonymi na funkcjonariuszy WRD, w 2012 r. Wydział Kontroli w 5 przypadkach zwracał się do Naczelnika WRD o przeprowadzenie postępowania skargowego, wyjaśnienia zarzutów i przesłanie całości materiałów do Wydziału Kontroli. W roku 2013 (do 30 czerwca) do wyjaśnienia przez WRD przekazano 2 skargi.

Z wyjaśnień złożonych przez Naczelnika Wydziału Kontroli wynika, że „przesłanie spraw do wyjaśnienia następowało w sytuacjach, gdy skarga była prosta i dotyczyła np. nałożenia mandatu karnego. Innymi przyczynami przekazania spraw było duże obciążenie dodatkowymi zadaniami realizowanymi przez tut. Wydział, tj. kontrolami, szkolenia oraz nadzorem nad podległymi jednostkami. Każdorazowo po otrzymaniu materiałów – dokonano ich oceny, sporządzano stanowisko podtrzymujące bądź zmieniające proponowane wnioski i udzielono odpowiedzi zainteresowanym. Analizując sprawy korzystano z pomocy prawnej WSPol w Szczycinie, CSPol Legionowo oraz orzecznictwa Sądów. Wszystkie postępowania, jakie WRD

przewodził dla Wydziału Kontroli zakończono w terminie i nie przedłużano czynności w sprawie.”

Badaniom kontrolnym poddano 33% skarg załatwionych przez Naczelnika lub jego Zastępcę. Wszystkie zostały zaewidencjonowane w prowadzonym przez WRD rejestrze. Skargi rozpatrzone zostały w terminie wskazanym w art. 237 § 1 Kpa, a w 1 przypadku, w którym skargę załatwiono po terminie wymienionym w ww. przepisie Komenda zawiadomiła skarżącego, podając przyczyny zwłoki i wskazując nowy termin załatwienia sprawy, co było zgodne z art. 36 § 1 Kpa.

Pierwszy Zastępca Komendanta wyjaśnił, że Komendant „Decyzją nr 106/2011 z dnia 11 lipca 2011 roku, posiadając legitymację do wydawania tego typu uregulowań (art. 268a kpa), w celu rozpatrzenia spraw zgodnie z art. 35 kpa i bez zbędnej zwłoki, upoważnił kierowników komórek organizacyjnych (w tym również Naczelnika WRD i jego Zastępcę) do rejestrowania, rozpatrywania i załatwiania skarg i wniosków w zakresie i funkcjonowania. Dzięki temu, mając na uwadze dużą ilość spraw tego typu, Wydział Kontroli jak i podległe jednostki KMP ułatwiły kontakt interesantom z Policją.

Opierając się na przepisie szczególnym, tj. § 11 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 stycznia 2002 r. w sprawie organizacji, przyjmowania i rozpatrywania skarg i wniosków należy pamiętać, że kwestie te uregulowane są w art. 232 § 1 i 2 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego, który fakultatywnie pozwala na wyjaśnianie sprawy przez przełożonego służbowego. Korzystając z tej możliwości Wydział Kontroli w ramach swoich zadań sprawuje nadzór i kontrolę nad prawidłowością wyjaśniania spraw przez podległe jednostki i komórki organizacyjne (w tym WRD) poprzez przysyłanie kopii skarg, sprawozdań i odpowiedzi udzielanych skarżącym oraz całości materiałów celem dokonania ich oceny pod względem formalno-prawnym i merytorycznym. (...) w przypadkach skarg skomplikowanych, poważnych oraz bezpośrednio dotyczących kierowników poszczególnych jednostek organizacyjnych są one rozpatrywane wyłącznie przez Wydział Kontroli KMP w Bydgoszczy”

(dowód: akta kontroli str. III/1 – III/57, III/85-III/86, I/58-I/73)

*Uwagi dotyczące
badanej działalności*

NIK podziela stanowisko Naczelnika WRD, w którego ocenie realizowanie postępowań skargowych przez WRD ma wpływ na bezpieczeństwo na drogach. W kompletowaniu dokumentacji związanych ze skargą udział biorą m.in. specjalista asp. sztab. oraz kierownicy ogniw, co odbywa się kosztem innych obowiązków służbowych, w tym nadzoru nad służbą.

(dowód: akta kontroli str. III/58)

*Ustalone
nieprawidłowości*

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

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

3.2. Pozostałe zagadnienia. Statystyczna ocena stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, analizy porównawcze i wnioski

WRD w kontrolowanym okresie sporządzał oceny stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym w rejonie m.in. w okresach miesięcznych, narastająco od początku roku, a także oceny półroczne i roczne. Zawierały one m.in. główne przyczyny wypadków i kolizji drogowych, rozmieszczenie zdarzeń drogowych w poszczególnych rejonach oraz wnioski i zalecenia. W informacjach tych podawano dane statystyczne dotyczące m.in. liczby wypadków, w tym wypadków ze skutkiem śmiertelnym, liczby zabitych, rannych i kolizji drogowych oraz liczby ujawnionych przestępstw, sprawców i wniosków o ukaranie.

Powyższa dokumentacja zawierała dane wskazane w § 5 ust. 1 pkt 1 i 2 zarządzenia nr 635 KGP z 30 czerwca 2006 r., tj. w szczególności dane dotyczące liczby wypadków i ich ofiar, okoliczności szczególnie sprzyjających powstaniu wypadków oraz kolizji drogowych, sprawców, rodzajów i przyczyn powstania zdarzeń drogowych. Dane te były porównywane z odpowiednimi danymi z lat poprzednich.

Z informacji zawartych w statystycznych ocenach bezpieczeństwa w ruchu drogowym wynika m.in., że:

- w roku 2012, na terenie powiatu bydgoskiego, zanotowano wzrost ilości wypadków drogowych w stosunku do roku 2011 o 16, z 357 zanotowanych w 2011 r. do 373 w 2012 r. W wyniku tych zdarzeń śmierć poniosło 27 osób, co w zestawieniu z rokiem 2011 daje 13% spadek. Ilość osób rannych, uczestniczących w zdarzeniach drogowych na terenie działalności funkcjonariuszy WRD KMP w Bydgoszczy, wzrosła w stosunku do 2011 roku o 41 osób;
- na terenie miasta Bydgoszczy, w roku 2012 odnotowano spadek liczby wypadków drogowych zaistniałych na drogach krajowych powiatu bydgoskiego w odniesieniu do roku 2011. Największą ilość zdarzeń drogowych zarejestrowano na drogach K80 (732) oraz K5 (502), w wyniku tych zdarzeń rannych zostało 106 osób, a 6 osób poniosło śmierć. W tym samym okresie 2011 roku na drogach krajowych K80 zanotowano 1033 zdarzenia drogowe oraz K5-568, w wyniku których rannych zostało 83 osoby, a 7 poniosło śmierć,
- utrzymującymi się głównymi przyczynami większości zdarzeń drogowych zaistniałych na podległym Komendzie terenie w 2012 roku były: niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami, nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu oraz niedostosowanie prędkości do warunków panujących na drodze;
- zanotowano spadek ilości zdarzeń drogowych, do których dochodzi na drogach powiatu bydgoskiego, z 501 zdarzeń zaistniałych w 2012 roku do 490 w roku 2013. Suma wypadków drogowych wzrosła w stosunku do roku ubiegłego o 30% z 23 obsługiwanych przez funkcjonariuszy RD KMP w 2012 roku do 33 obecnie. Liczba osób poszkodowanych w wyniku tych zdarzeń drogowych przedstawia się następująco: osoby ranne -wzrost o 5% z 32 zarejestrowanych w 2012 roku do 34 w roku 2013, ilość osób zabitych pozostała bez zmian i wynosi 2 osoby;
- na terenie miasta Bydgoszczy ilość wypadków drogowych zaistniałych na terenie działalności WRD KMP Bydgoszcz wzrosła z 23 zanotowanych w 2012 roku do 33 w czerwcu 2013;
- w czerwcu 2013 roku w odniesieniu do roku ubiegłego odnotowano spadek liczby wypadków drogowych zaistniałych na drogach krajowych powiatu bydgoskiego. Największą ilość zdarzeń drogowych zarejestrowano na drogach K25 (50) oraz K80 (48), w wyniku tych zdarzeń rannych zostało 6 osób, a jedna osoba poniosła śmierć. W tym samym okresie 2012 roku na drogach krajowych K25 zanotowano 34 zdarzenia drogowe oraz K80 - 57, w wyniku tych zdarzeń rannych zostało 7 osób, a jedna osoba poniosła śmierć;
- utrzymującymi się, głównymi przyczynami większości zdarzeń drogowych zaistniałych na podległym nam terenie w czerwcu 2013 roku były: niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami, nieudzielanie pierwszeństwa przejazdu.

(dowód: akta kontroli str. I/58-I/73)

3.3. KMP przekazała w 2011 r. do Inspekcji Transportu Drogowego posiadany jeden stacjonarny fotoradar typu Rapid³¹. Przed przekazaniem fotoradar był obsługiwany przez jednego pracownika cywilnego WWiPA, a czynnościami wyjaśniającymi w sprawach ujawnionych przez fotoradar zajmowało się 4 policjantów z tego wydziału. Według wyjaśnień

³¹ na podstawie obowiązującego od dnia 1 lipca 2011 r. art. 10 pkt 3 ustawy z dnia 29 października 2010 r. o zmianie ustawy o ruchu drogowym oraz zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. nr 225, poz. 1466)

Naczelnika WWiWP powyższy pracownik cywilny i policjanci nie zostali skierowani do służby na drogach.

(dowód: akta kontroli str. III/1-2)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

IV. Uwagi i wnioski

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:

*Wnioski
pokontrolne*

1. Kontynuowanie działań zmierzających do przeszkolenia pełnego składu osobowego funkcjonariuszy WRD w zakresie niezbędnym do wykonywania zadań.
2. Zapewnienie rzetelnego wypełniania kart zdarzeń drogowych przez podległych funkcjonariuszy.
3. Podjęcie działań zapewniających wykorzystanie posiadanych wideorejestratorów zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie.
4. Zapoznanie w celach szkoleniowych wszystkich funkcjonariuszy WRD z przypadkami ujawnionych przez kontrolę NIK błędów i nieprawidłowości popełnianymi przez nich w trakcie pełnienia służby.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach: jeden dla Pana Komendanta, 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 dyrektora Delegatury NIK w Bydgoszczy.

*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.

Bydgoszcz, dnia10.2013r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Bydgoszczy

Kontrolerzy:
Joanna Nierebińska-Mazurek
główny specjalista kontroli państwowej

Dyrektor
Jarosław Wenderlich

.....
podpis

.....
podpis

Andrzej Kieszkowski
główny specjalista kontroli państwowej

.....
podpis

