



LOP 430.003.2017

Nr ewid. 178/2017/P/17/089/LOP

Informacja o wynikach kontroli

Użytkowanie samochodów służbowych przez funkcjonariuszy Policji

MISJA

Najwyższej Izby Kontroli jest dbałość o gospodarność i skuteczność w służbie publicznej dla Rzeczypospolitej Polskiej

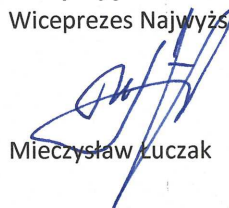
WIZJA

Najwyższej Izby Kontroli jest cieszący się powszechnym autorytetem najwyższy organ kontroli państwowej, którego raporty będą oczekiwanym i poszukiwanym źródłem informacji dla organów władzy i społeczeństwa

Dyrektor Delegatury NIK w Opolu
Iwona Zyman

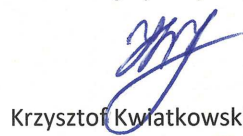


Akceptuję:
Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli



Mieczysław Luczak

Zatwierdzam:
Prezes Najwyższej Izby Kontroli



Krzysztof Kwiatkowski
Warszawa, dnia 01.02.2018 r.

Najwyższa Izba Kontroli
ul. Filtrowa 57
02-056 Warszawa
T/F +48 22 444 50 00

www.nik.gov.pl

SPIS TREŚCI

WYKAZ SKRÓTÓW, SKRÓTOWCÓW I POJĘĆ	4
1. WPROWADZENIE.....	5
2. OCENA OGÓLNA.....	7
3. SYNTEZA	8
4. WNIOSKI	19
5. WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI.....	20
5.1. WYPOSAŻENIE POLICJI W SPRZĘT TRANSPORTOWY.....	20
5.2. UŻYTKOWANIE POJAZDÓW SŁUŻBOWYCH	29
5.3. ZAPEWNIENIE PRZYGOTOWANIA POLICJANTÓW DO KIEROWANIA POJAZDAMI SŁUŻBOWYMI, W TYM UPRIWILEJOWANYMI	35
5.4. ZDARZENIA Z UDZIAŁEM SŁUŻBOWEGO SPRZĘTU TRANSPORTOWEGO ORAZ LIKWIDACJA SZKÓD	43
5.5. ZAPEWNIENIE SPRAWNOŚCI TECHNICZNEJ SPRZĘTU TRANSPORTOWEGO.....	54
5.6. NADZÓR NAD GOSPODARKĄ TRANSPORTOWĄ.....	72
6. ZAŁĄCZNIKI	74
6.1. METODYKA KONTROLI I INFORMACJE DODATKOWE	74
6.2. ANALIZA STANU PRAWNEGO I UWARUNKOWAŃ ORGANIZACYJNO-EKONOMICZNYCH.....	77
6.3. WYKAZ AKTÓW PRAWNYCH DOTYCZĄCYCH KONTROLOWANEJ DZIAŁALNOŚCI	83
6.4. WYNIKI BADANIA ANKIETOWEGO.....	84
6.5. ZESTAWIENIE WYBRANYCH DANYCH DOTYCZĄCYCH SZKOLENIA POLICJANTÓW	87
6.6. WYKAZ PODMIOTÓW, KTÓRYM PRZEKAZANO INFORMACJĘ O WYNIKACH KONTROLI	89
6.7. STANOWISKO MINISTRA DO INFORMACJI O WYNIKACH KONTROLI.....	90
6.8. OPINIA PREZESA NIK DO STANOWISKA MINISTRA.....	90

WYKAZ SKRÓTÓW, SKRÓTOWCÓW I POJĘĆ

CBŚP	Centralne Biuro Śledcze Policji
CLKP	Centralne Laboratorium Kryminalistyczne Policji
CSP	Centrum Szkolenia Policji w Legionowie
KGP	Komenda Główna Policji
KMP	Komenda Miejska Policji
KPP	Komenda Powiatowa Policji
KSIP	Krajowy System Informacyjny Policji
KWP	Komenda Wojewódzka Policji
POT	punkt obsługi technicznej
SESPol	System Elektronicznej Sprawozdawczości w Policji
SO	stacja obsługi
SEWIK	System Ewidencji Wypadków i Kolizji
WSPol	Wyższa Szkoła Policji w Szczytnie
dowód techniczny sprzętu transportowego	dokument wystawiany dla sprzętu transportowego przez jednostkę prowadzącą gospodarkę transportową z chwilą przyjęcia sprzętu transportowego do ewidencji, który zawierać powinien pełny i aktualny obraz eksploatacji sprzętu
garnizon	komenda wojewódzka Policji wraz z poległymi jej jednostkami organizacyjnymi
jednostka prowadząca gospodarkę transportową	jednostka realizująca zadania dotyczące planowania, zaopatrywania, użytkowania, zbywania i kontroli oraz związane z tym dokumentowanie
kolizja drogowa	zdarzenie drogowe, w którym powstały wyłącznie straty materialne
książka kontroli pracy sprzętu transportowego	dokument wystawiany comiesięcznie dla sprzętu transportowego przez jednostkę użytkującą sprzęt transportowy, zawierający informacje o pojeździe oraz jego użytkowaniu
nieoznakowany sprzęt transportowy	sprzęt transportowy, który może zostać zmodyfikowany do celów policyjnych, nieposiadający widocznych cech policyjnego oznakowania, w tym sprzęt transportowy służby wspomagającej
oznakowany sprzęt transportowy	sprzęt transportowy zmodyfikowany do celów policyjnych, posiadający cechy policyjnego oznakowania
pojazd uprzywilejowany	pojazd wysyłający sygnały świetlne w postaci niebieskich świateł błyskowych i jednocześnie sygnały dźwiękowe o zmiennym tonie, jadący z włączonymi światłami mijania lub drogowymi; określenie to obejmuje również pojazdy jadące w kolumnie, na której początku i na końcu znajdują się pojazdy uprzywilejowane wysyłające dodatkowo sygnały świetlne w postaci czerwonego światła błyskowego
pojazdy specjalistyczne	armatki wodne, duże więźniarki, transportery opancerzone i lekkie transportery opancerzone, ambulanse monitoringu wizyjnego, osobowe pojazdy terenowe opancerzone, ruchome stanowiska dowodzenia, ambulanse poczty specjalnej, ambulanse pirotechniczne, automatyczne wyrzutnie gazów łzawiących, ambulanse sanitarne oraz inne pojazdy policyjne o specjalistycznej konstrukcji lub zabudowie i wyposażeniu, przeznaczone do realizacji zadań przez służby Policji
punkt obsługi technicznej	stanowisko pracy utworzone w jednostce użytkującej sprzęt transportowy, przeznaczone do wykonywania okresowych usług technicznych i sezonowych oraz drobnych napraw bieżących sprzętu transportowego, w którym zatrudniony jest co najmniej jeden specjalista samochodowy
stacja obsługi	odpowiednio wyposażony obiekt, przeznaczony do wykonywania obsługi technicznej, napraw sprzętu transportowego oraz napraw zespołów i podzespołów
wypadek drogowy	zdarzenie drogowe, w wyniku którego była osoba zabita lub ranna
zdarzenie drogowe	wypadek drogowy lub kolizja drogowa
ustawa o NIK	oznacza ustawę z dnia 23 grudnia 1994 r. <i>o Najwyższej Izbie Kontroli</i> (Dz. U. z 2017 r. poz. 524)
ustawa o Policji	oznacza ustawę z dnia 6 kwietnia 1990 r. <i>o Policji</i> (Dz. U. z 2017 r. poz. 2067)

1. WPROWADZENIE

Pytanie definiujące cel główny kontroli

Czy obowiązujące regulacje oraz praktyka użytkowania samochodów służbowych zapewniają prawidłową realizację zadań Policji?

Pytania definiujące cele szczegółowe kontroli

Czy policjanci używający pojazdów służbowych, w tym uprzywilejowanych, posiadają wymagane uprawnienia, a także objęci zostali specjalistycznymi szkoleniami w tym zakresie?

Czy przyjęte zasady ubezpieczenia oraz zapewnienia sprawności pojazdów umożliwiły efektywne ich wykorzystanie?

Jaka była skala zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych Policji, w tym spowodowanych przez kierujących takimi pojazdami i jak takie zdarzenia wpływały na realizację ustawowych zadań tej formacji?

Jednostki kontrolowane

Komenda Główna Policji
Komendy wojewódzkie Policji (trzy)
Komendy powiatowe/miejskie Policji (osiem)

Ponadto w trakcie kontroli doraźnej poprzedzającej kontrolę planową, skontrolowano jedną komendę wojewódzką i jedną powiatową

Badania ankietowe

Anonimowym badaniem ankietowym zostali objęci policjanci kontrolowanych komend wojewódzkich, miejskich i powiatowych

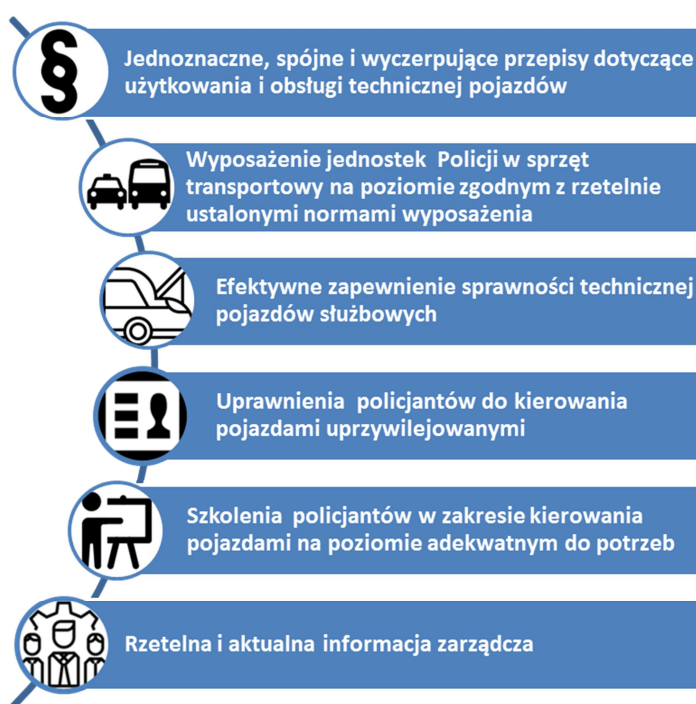
Okres objęty kontrolą

Lata 2015-2016¹

Ochrona bezpieczeństwa obywateli oraz utrzymywanie porządku publicznego przez Policję, wymaga zagwarantowania tej formacji właściwych warunków funkcjonowania, w tym dostępu do sprzętu transportowego.

Gospodarka transportowa w Policji pełni z założenia rolę pomocniczą. Jednak ze względu na charakter zadań tej służby, wymagających wysokiej mobilności, ma istotny wpływ na ich skuteczną realizację. Policja musi na bieżąco realizować powierzone zadania i niezwłocznie reagować na otrzymywane zgłoszenia. Dlatego tak istotne znaczenie ma zagwarantowanie niezawodnych usług transportowych w odpowiednim miejscu i czasie.

Infografika nr 1 Elementy wpływające na prawidłową realizację zadań Policji z wykorzystaniem sprzętu transportowego



Źródło: Opracowanie własne NIK.

Obowiązek zapewnienia jednostkom i komórkom organizacyjnym Policji oraz policjantom niezbędnego wyposażenia, wynika z przepisów art. 71 ustawy *o Policji*. Ustawa ta nie określa liczby sprzętu transportowego niezbędnego do realizacji zadań, deleguje natomiast kompetencje do określenia takich potrzeb na Komendanta Głównego Policji. Organ ten ustala również normy wyposażenia w sprzęt transportowy oraz zasady jego przyznawania i użytkowania. Zadania dotyczące planowania, zaopatrywania, użytkowania, zbywania i kontroli sprzętu transportowego, powierzone zostały przez Komendanta Głównego Policji tzw. jednostkom prowadzącym gospodarkę transportową².

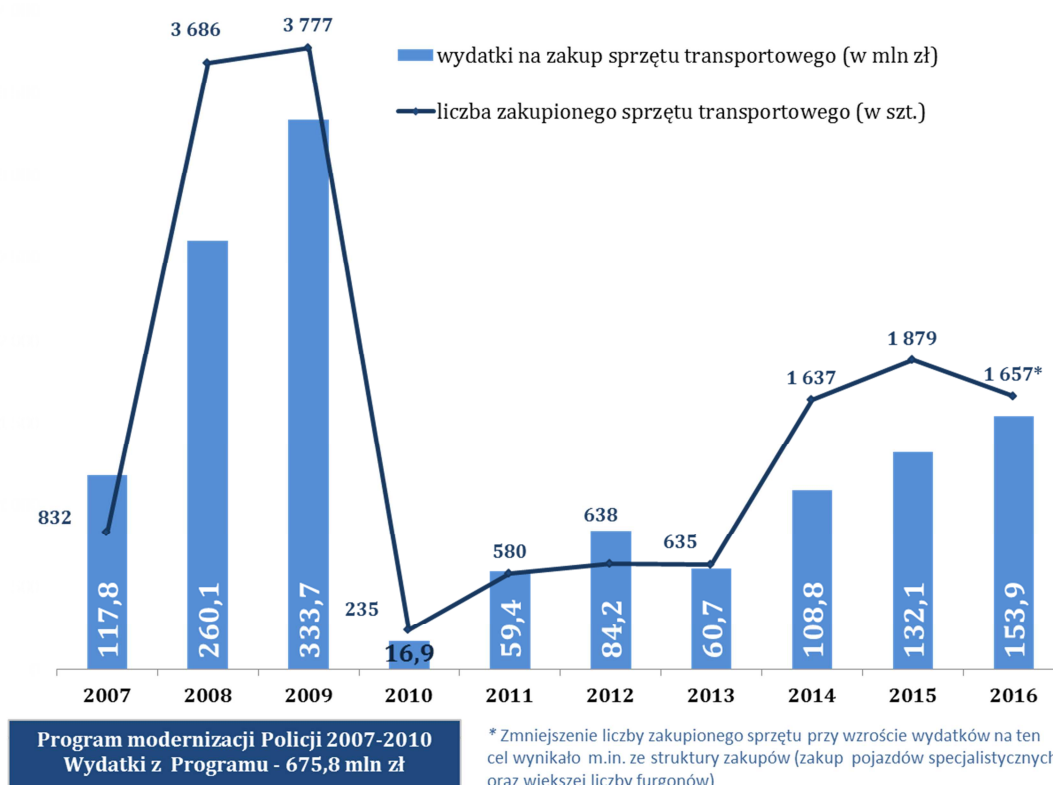
¹ Badaniami zostały również objęte stany faktyczne i działania podejmowane po tym okresie, jeżeli miały one wpływ na wykonanie zadań objętych zakresem przedmiotowym kontroli. W KGP dla celów porównawczych pozyskane zostały wybrane dane z lat 2012-2014.

² Którymi są: 1) Biuro Logistyki Policji Komendy Głównej Policji - w odniesieniu do sprzętu transportowego użytkowanego w komórkach organizacyjnych Komendy Głównej Policji oraz Centralnego Biura Śledczego Policji; 2) komendy wojewódzkie/Stołeczna Policji - w odniesieniu do sprzętu transportowego użytkowanego w: a) komendach wojewódzkich/Stołecznej Policji

Flota sprzętu transportowego Policji liczy niemal 22 tys. szt. Istotna jest jednak nie tylko liczba posiadanych pojazdów. Ważne jest również dokonywanie ich sukcesywnej wymiany, nie tylko ze względu na potrzebę dysponowania nowocześniejszym wyposażeniem, ale także z uwagi na wzrastające koszty naprawy długotrwale użytkowanych pojazdów.

Liczbę nabytego sprzętu transportowego dla Policji oraz wydatki poniesione na ten cel w latach 2007-2016 przedstawiono na poniższym wykresie.

Wykres nr 1 Zakupy sprzętu transportowego dla Policji w latach 2007-2016



Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie danych KGP.

Efektywne wykorzystanie posiadanych pojazdów wymaga utrzymania ich w odpowiednim stanie technicznym, zapewniającym gotowość do wykorzystania, w tym zapewnienia obsługi, napraw i badań technicznych. Czynności te mogą być wykonywane zarówno w policyjnym zapleczu obsługowo-naprawczym, jak i w podmiotach zewnętrznych. Radiowozy uczestniczą także w wypadkach i kolizjach drogowych oraz innych zdarzeniach. Powoduje to nie tylko szkody materialne, ale również wyłączenie ich z użytkowania na czas wykonania napraw.

W celu ograniczenia okresów wyłączenia pojazdów z użytkowania, proces obsługi i napraw powinien być właściwie zorganizowany, w oparciu o model ekonomicznie uzasadniony, dzięki któremu prace obsługowo-naprawcze wykonane zostaną efektywnie, sprawnie i skutecznie.

i jednostkach podległych; b) komendach powiatowych (miejskich) Policji i jednostkach podległych w zakresie niezastrzeżonym do kompetencji komend powiatowych (miejskich) Policji; c) wydziałach terenowych biur Komendy Głównej Policji w zakresie niezastrzeżonym do kompetencji innych jednostek Policji lub komórek organizacyjnych Komendy Głównej Policji; d) terenowych komórkach organizacyjnych Centralnego Biura Śledczego Policji znajdujących się na terenie działania komendantów wojewódzkich Policji w zakresie niezastrzeżonym do kompetencji innych jednostek Policji lub komórek organizacyjnych Komendy Głównej Policji; 3) Wyższa Szkoła Policji i szkoły policyjne - w odniesieniu do sprzętu transportowego użytkowanego w tych jednostkach.

2. OCENA OGÓLNA

Ograniczenia w obszarze gospodarki transportowej, utrudniały prawidłową realizację zadań Policji

Policja miała problemy z zapewnieniem odpowiedniej do potrzeb liczby pojazdów służbowych, efektywnym zorganizowaniem ich obsługi i napraw, a także z przeszkoleniem funkcjonariuszy w zakresie doskonalenia techniki jazdy oraz prowadzenia pojazdów uprzywilejowanych. W trakcie kontroli NIK zidentyfikowała szereg barier w tym obszarze, które w efekcie utrudniają sprawne i skuteczne wykonanie obowiązków przez Policję.

Zakupy sprzętu transportowego dokonywane w latach 2015-2016 (tj. przed rozpoczęciem realizacji *Programu modernizacji Policji, Straży Pożarnej i Biura Ochrony Rządu w latach 2017-2020*), nie zaspokoiły potrzeb Policji. W ponad 90% jednostek stan wyposażenia był niższy od norm, ustalonych w sposób określony przez Komendanta Głównego Policji, choć wzrastającej na przestrzeni ostatnich pięciu lat (2012-2016) liczbie pojazdów, towarzyszyło skrócenie czasu dotarcia na miejsce zdarzenia, przy rosnącej równocześnie liczbie podejmowanych interwencji.

Flota transportowa Policji była bardzo zróżnicowana pod względem marek i modeli pojazdów. Podejmowane przez KGP działania na rzecz standaryzacji zakupów okazały się nieskuteczne. Jednocześnie Policja używała wiele wyeksploatowanych pojazdów, w tym spełniających kryteria do wycofania. W większości komend nie zapewniono także terminowego przekazywania pojazdów do badań technicznych, a niekiedy dopuszczano do ich użytkowania, pomimo braku aktualnych wpisów potwierdzających sprawność pojazdów w dowodach rejestracyjnych. Ograniczona była też skuteczność nadzoru nad policyjnymi stacjami kontroli pojazdów, a jego zasady nie były określone w obowiązujących przepisach.

Organizacja obsługi i napraw pojazdów nie gwarantowała efektywnego zapewnienia ich sprawności technicznej. Wyposażenie policyjnych zapleczy obsługowo-naprawczych w wielu przypadkach odbiegało od wymogów określonych przez Komendanta Głównego Policji, jak również nie było w pełni dostosowane do konieczności serwisowania zróżnicowanej floty pojazdów. NIK odnotowała także problemy jakie występowały z zatrudnieniem wykwalifikowanych pracowników w policyjnych warsztatach. W konsekwencji czas postoju pojazdów w zapleczu obsługowo-naprawczym często przekraczał ustalone terminy. Jednocześnie coraz więcej usług zlecano do serwisów zewnętrznych. Skontrolowane komendy nie prowadziły jednak rzetelnych analiz ekonomicznej zasadności utrzymania dotychczasowego modelu obsługi i napraw sprzętu transportowego, opartego głównie na wykorzystaniu potencjału własnych warsztatów. Stwierdzono też, że przy dokonywaniu zakupów części zamiennych lub zlecaniu napraw pojazdów, naruszane były przepisy o zamówieniach publicznych.

Wszystkie pojazdy Policji zostały objęte obowiązkowym ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej, a tylko nieliczne również w zakresie autocasco. Udział szkód w sprzęcie transportowym obciążających budżet Policji, był bowiem niewielki. W większości przypadków szkody pokrywali sprawcy wypadków i kolizji, w tym funkcjonariusze, w ramach nabywanych przez nich dodatkowych dobrowolnych ubezpieczeń.

Stan techniczny sprzętu transportowego, jak również uszkodzenia powstałe w trakcie jego wykorzystania, miały istotny wpływ na liczbę pojazdów pozostających w gotowości do realizacji zadań. We wszystkich jednostkach podejmowane były jednak doraźne działania, przewidziane przepisami wewnętrznymi, mające na celu zapewnienie bieżącej mobilności służby.

Osoby kierujące pojazdami Policji posiadały wymagane uprawnienia, lecz tylko część dysponowała zezwoleniami do ich używania jako uprzywilejowanych. System kształcenia i doskonalenia zawodowego nie zapewniał przygotowania funkcjonariuszy do kierowania takimi pojazdami. W niewielkim stopniu realizował też potrzeby dotyczące doskonalenia techniki jazdy. W procesie szkolenia policjantów nie korzystano z symulatora kierowania pojazdami, stanowiącego wyposażenie Wyższej Szkoły Policji w Szczytnie. Pomimo zakończenia w 2014 r. projektu, w ramach którego został on skonstruowany, w kolejnych latach trwały uzgodnienia międzyresortowe oraz wewnątrzresortowe, które jednak nie doprowadziły do ostatecznego rozstrzygnięcia, umożliwiającego wykorzystanie symulatora do szkolenia policjantów.

W efekcie, w skontrolowanych komendach znikomy był udział policjantów, którzy objęci zostali doskonaleniem techniki jazdy. Tymczasem w latach 2015-2016 ponad połowa szkód w pojazdach służbowych (niemal 9 tys.), powstała z winy funkcjonariuszy oraz pracowników Policji. Znaczna ich część wynikała z braku należytej ostrożności lub z nieprawidłowego wykonania manewrów parkowania, cofania i zawracania. Jedynie niewielka część szkód (ok. 9,9% w 2016 r.) wystąpiła podczas używania pojazdów jako uprzywilejowanych.

Większość policjantów, którzy wzięli udział w anonimowym badaniu ankietowym, przeprowadzonym przez NIK w kontrolowanych jednostkach oceniła, że dostępność i stan techniczny pojazdów nie były wystarczające do prawidłowej realizacji zadań. Część z nich potwierdziła, że problemy te opóźniły realizację zadań i wydłużyły czas reakcji na zdarzenia.

3. SYNTEZA

W jednostkach Policji występowały braki w wyposażeniu w sprzęt transportowy

1. Wyposażenie Policji w sprzęt transportowy

W kontrolowanym okresie Policja użytkowała ponad 21 tys. szt. sprzętu transportowego. Pomimo obniżenia w 2015 r. wymagań, co do liczby niezbędnych pojazdów, 92% jednostek nie dysponowało sprzętem transportowym na poziomie odpowiadającym ustalonym normom.

W latach 2015-2016 zakupiono ogółem ponad 3,5 tys. szt. pojazdów, tj. o 178% więcej niż w latach 2012-2013. Wydatki na ten cel wyniosły niemal 286 mln zł. Poza zwiększeniem finansowania z budżetu państwa, wzrost ten możliwy był m.in. dzięki wsparciu Policji przez inne podmioty, w tym samorządy lokalne. Przekazały one na ten cel ponad 58 mln zł, co umożliwiło zakup 1855 pojazdów. Pomimo opracowania w Komendzie Głównej Policji wieloletniej koncepcji doposażenia Policji w sprzęt transportowy, podjętych działań na rzecz pozyskania środków finansowych, a także zwiększenia liczby zakupionych pojazdów, nadal występowały braki w takim wyposażeniu. W 23 z 25 jednostek Policji, do ustalonych dla nich norm brakowało na koniec 2015 r. - 593 pojazdów, a na koniec 2016 r. niedobory wyniosły - 636 szt. Największe dotyczyły furgonów, samochodów osobowych terenowych oraz pojazdów specjalistycznych. Sytuacja ta wystąpiła pomimo zmiany w 2015 r. zasad ustalania norm, skutkującej obniżeniem o ponad 2,5 tys. sztuk łącznej liczby pojazdów, które powinny stanowić wyposażenie Policji. Podczas kontroli nie stwierdzono zaniechania podjęcia przez Policję wymaganych działań z powodu braków w wyposażeniu w sprzęt transportowy.

[str. 20-25]

Użytkowany sprzęt był wyeksploatowany

Udział pojazdów o znacznym stopniu wyeksploatowania był w Policji wysoki, mimo zmiany wymagań świadczących o zużyciu sprzętu transportowego.

Średni wiek użytkowanych samochodów osobowych wynosił ok. siedem lat, osobowych terenowych niemal osiem, a furgonów ponad osiem i pół roku. Jednocześnie przebieg co czwartego pojazdu w tych grupach przekraczał 200 tys. km. Z uwagi m.in. na ograniczone możliwości wymiany wyeksploatowanego sprzętu na nowy, na koniec 2016 r. w jednostkach Policji użytkowano nadal 14% pojazdów spełniających kryteria do ich wycofania z eksploatacji. Również i w tym przypadku wprowadzona w 2015 r. zmiana kryteriów uznawania sprzętu za zużyty istotnie wpłynęła na obniżenie liczby pojazdów, które mogły zostać wycofane z eksploatacji (z 40% stanu wyposażenia w styczniu do 13% w lipcu 2015 r.).

Zdaniem większości policjantów, którzy wzięli udział w ankiecie, liczba sprzętu transportowego oraz jego stan techniczny nie były wystarczające do prawidłowej realizacji zadań. Ponad 46% ankietowanych funkcjonariuszy wskazało także na ograniczoną dostępność pojazdów służbowych. Według ankietowanych wpływało to głównie na konieczność zmiany terminu realizacji zadań i wydłużenie czasu reakcji na zgłoszenie.

Ustalenia kontroli zbieżne są z wynikami przeprowadzonej w 2015 r. przez Komendę Główną Policji analizy, która wskazała, na konieczność wymiany ok. 30% samochodów osobowych i furgonów oraz zakupu samochodów ciężarowych i specjalistycznych. Za celowe uznać należy podjęte działania, zmierzające do wymiany wyeksploatowanego sprzętu. W potrzeby te wpisuje się także plan wydatkowania ponad 500 mln zł na zakup 4 tys. pojazdów w ramach *Programu modernizacji Policji, Straży Pożarnej i Biura Ochrony Rządu w latach 2017 – 2020*³.

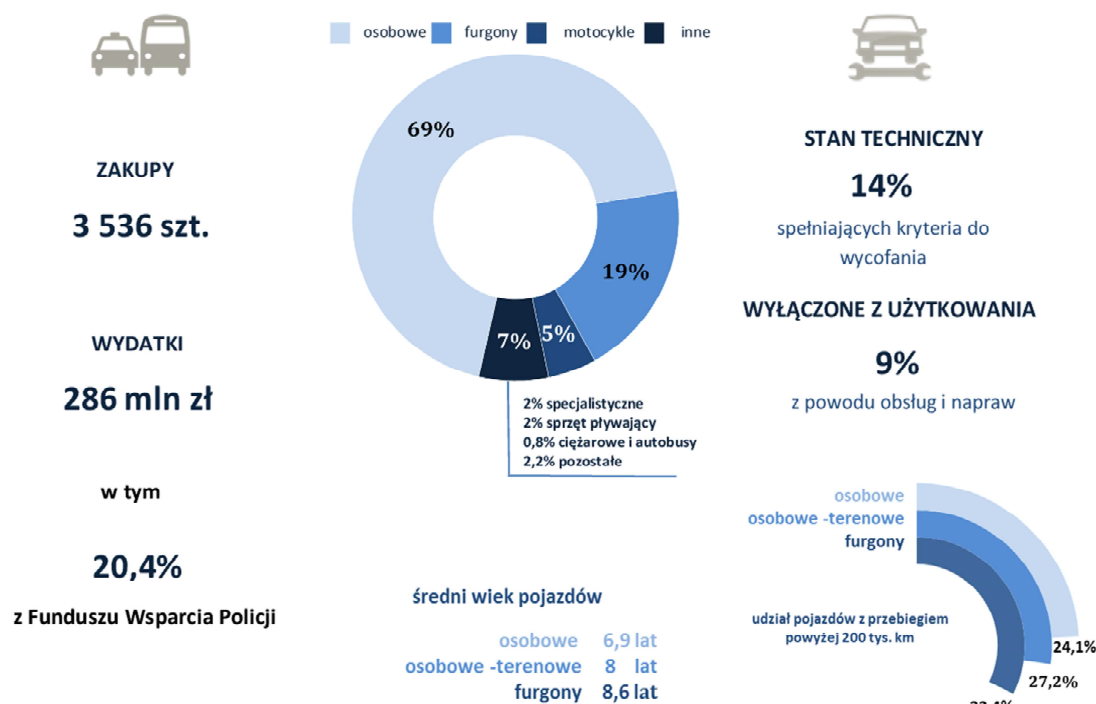
[str. 26-29]

³ Wprowadzonym ustawą z dnia 15 grudnia 2016 r. o ustanowieniu „Programu modernizacji Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej i Biura Ochrony Rządu w latach 2017-2020” (Dz. U. poz. 2140), która weszła w życie z dniem 1 stycznia 2017 r.

Infografika nr 2 Pojazdy Policji

LATA 2015-2016

STAN NA 31.12.2016



Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie wyników kontroli.

2. Użytkowanie przez funkcjonariuszy pojazdów służbowych

W latach 2015-2016 służbę w Policji pełniło niemal 100 tys. funkcjonariuszy. Obowiązujące przepisy nie obligowały ich jednak do posiadania uprawnień do kierowania pojazdami, informowania przełożonych o nabyciu takich uprawnień oraz aktualizacji informacji w tym zakresie. Z uwagi na niewielką liczbę osób, które nie dysponowały takimi uprawnieniami (w 10 skontrolowanych komendach liczba ta nie przekraczała 3% stanu osobowego), nie miało to negatywnego wpływu na organizację i wykonywanie ustawowych zadań w kontrolowanych jednostkach.

[str. 30-31]

Nie wszyscy policjanci mogli kierować pojazdami uprzywilejowanymi

Nie wszyscy policjanci kierujący pojazdami służbowymi posiadali zezwolenia, umożliwiające wykorzystanie takich pojazdów jako uprzywilejowanych.

Zezwolenie do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi mogło być wydane przez komendanta Policji, osobie posiadającej prawo jazdy odpowiedniej do rodzaju pojazdu kategorii, po uzyskaniu orzeczenia lekarskiego i psychologicznego o braku przeciwwskazań do kierowania takim pojazdem.

W skontrolowanych KWP średnio 49% policjantów prowadzących pojazdy służbowe posiadało tego rodzaju zezwolenia, a w KMP i KPP udział ten wynosił 68,8%. Tylko w jednej skontrolowanej komendzie powiatowej, uprawnienia do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi mieli wszyscy funkcjonariusze. Główną przesłanką wszczęcia procedury wydania lub przedłużenia zezwolenia, było wykonywanie przez policjanta zadań wymagających stałego lub doraźnego używania pojazdu uprzywilejowanego. Uwzględniano jednak również inne

okoliczności, takie jak m.in. posiadane umiejętności i doświadczenie w kierowaniu, czy bezwypadkowy przebieg służby.

Ponad 82% policjantów, którzy wzięli udział w przeprowadzonej przez NIK ankiecie, używało pojazdów uprzywilejowanych. Niemal co piąty z nich przyznał, że wykonywanie obowiązków służbowych wymagało włączenia sygnałów świetlnych i dźwiękowych, pomimo braku wymaganego zezwolenia. Co dziesiąty ankietowany, będąc w tego rodzaju sytuacjach, zaniechał włączenia sygnałów dźwiękowych i świetlnych w pojeździe, ze względu na brak wymaganych uprawnień (co mogło mieć negatywny wpływ na skuteczność interwencji). Świadczy to o braku rzetelnej analizy potrzeb dysponowania przez policjantów zezwoleniami na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi.

[str. 31-32]

**Problemy z terminową
zapłatą za paliwo nie
ograniczały
wykorzystania
pojazdów**

W kontrolowanych jednostkach Policji nie stwierdzono ograniczeń w korzystaniu przez policjantów z pojazdów podczas pełnionej służby lub ograniczania wydatków na paliwo.

Pojazdy służbowe Policji przejechały ogółem 400,3 mln km w 2015 r. oraz 395,1 mln km w 2016 r. Średniorocznie samochody osobowe, osobowe terenowe oraz furgony przejeżdżały ok. 20 tys. km oraz ok. 50 km na dobę. W latach 2010–2015 następował systematyczny wzrost liczby ogółem przejechanych kilometrów (z 342,5 mln km w 2009 r.), a średni przebieg roczny samochodów osobowych utrzymywał się na porównywalnym poziomie.

Tylko w jednej skontrolowanej komendzie wprowadzone zostały limity miesięcznych przebiegów, co jednak nie ograniczało możliwości wykorzystania pojazdów w przypadkach uzasadnionych potrzebami służby. W latach 2015–2016 występowały natomiast problemy z terminowym dokonywaniem zapłaty za paliwo nabywane w ramach systemu kart FLOTA. W wyniku negocjacji prowadzonych z dostawcą, terminy zapłaty były prolongowane. W roku 2016 na zapłatę tych zobowiązań uruchomiono środki z rezerwy celowej budżetu państwa w kwocie ponad 15,6 mln zł. Problemy te nie skutkowały w kontrolowanych jednostkach ograniczeniami w korzystaniu z pojazdów służbowych.

[str. 29-32, 34]

Wzrastającej na przestrzeni ostatnich pięciu lat (2012–2016) liczbie pojazdów, towarzyszyło skrócenie czasu dotarcia na miejsce zdarzenia, przy równocześnie wzrastającej liczbie interwencji.

Infografika nr 3 Zestawienie wybranych danych z działalności Policji

rok	liczba pojazdów 	roczny przebieg samochodu osobowego 	liczba interwencji* 	czas reakcji teren miejski 	czas reakcji teren wiejski 
2012	20 066	20 740	4 146 764	12 min 39 s	14 min 34 s
2013	20 298	20 719	5 521 558	10 min 13 s	13 min 3 s
2014	21 076	20 522	5 773 426	9 min 18 s	12 min 2 s
2015	21 794	20 301	5 861 445	9 min 20 s	12 min 6 s
2016	21 999	20 186	5 898 460	9 min 13 s**	

* w tym interwencje w patrolach pieszych

** czas reakcji na zdarzenia pilne (od 2016 r. dokonano w Policji zmiany zasad obliczania czasu reakcji na zdarzenie)

Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie wyników kontroli.

3. Zapewnienie policjantom przygotowania do kierowania pojazdami służbowymi

Liczba i zakres kursów oraz szkoleń nie gwarantowały przygotowania do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi

Komendant Główny Policji podjął działania na rzecz zapewnienia policjantom możliwości doskonalenia techniki jazdy. Wprowadził programy trzech kursów, które realizowane były przez Centrum Szkolenia Policji w Legionowie, w ramach tzw. doskonalenia zawodowego centralnego. **System kształcenia i doskonalenia zawodowego centralnego policjantów nie gwarantował jednak właściwego przygotowania funkcjonariuszy do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi.**

Nowelizacja ustawy 5 stycznia 2011 r. o *kierujących pojazdami*⁴, dokonana z dniem 4 stycznia 2016 r.⁵ spowodowała, że nie wszedł w życie pierwotnie planowany ustawowy wymóg ukończenia przez funkcjonariuszy Policji kursu dla kierujących pojazdami uprzywilejowanymi. Rezygnację z ustawowego wymogu uzasadniano uczestnictwem policjantów w szkoleniach wewnętrznych, dotyczących tej problematyki. Organizowane w Policji, w ramach doskonalenia zawodowego centralnego kursy, nie obejmowały jednak zagadnień dotyczących specyfiki kierowania pojazdami uprzywilejowanymi. Działania na rzecz zapewnienia powszechnego przeszkolenia w tym zakresie podjęto w Komendzie Głównej Policji dopiero w 2017 r. Obecnie zagadnienia dotyczące kierowania pojazdami uprzywilejowanymi w szerszym zakresie ujęte zostały w programach szkolenia zawodowego podstawowego policjantów, którym objęci są wszyscy funkcjonariusze. Opracowano także założenia i program lokalnego doskonalenia zawodowego, przeszkolono instruktorów, a komendanci wojewódzcy i Komendant Stołeczny Policji zostali zobowiązani do realizacji tego rodzaju szkoleń.

Identyfikacja potrzeb szkoleniowych, obejmujących doskonalenie techniki jazdy prowadzona była głównie w odniesieniu do kursów centralnych, planowanych do realizacji w Centrum Szkolenia Policji w Legionowie. Tym samym w ograniczonym zakresie umożliwiało rozpoznanie rzeczywistych potrzeb szkoleniowych funkcjonariuszy.

[str. 35-37]

Potrzeby szkoleniowe nie były w pełni realizowane

Zgłaszane potrzeby szkoleniowe na kursy organizowane centralnie nie były w pełni realizowane.

W 2015 r. na kursach centralnych przeszkolono jedynie 153 policjantów, a w 2016 r. 240, co stanowiło 9,3% oraz 12,6% zgłoszonego w tych latach zapotrzebowania. Wynikało to m.in. z ograniczeń dostępnej bazy szkoleniowej oraz realizacji innych priorytetowych kursów i szkoleń.

Do udziału w kursach wymagane było dodatkowe ubezpieczenie

W przypadku dwóch rodzajów kursów, jednym z kryteriów formalnych, jakie musieli spełniać ich uczestnicy, było posiadanie dodatkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone w mieniu pracodawcy. Wymóg ten ograniczał dostęp do szkoleń tym policjantom, którzy z własnych środków nie zakupili takiego ubezpieczenia.

W procesie szkolenia policjantów nie był wykorzystywany symulator kierowania pojazdami

W procesie szkoleń policjantów nie wykorzystywano nowoczesnego symulatora kierowania pojazdami, będącego na wyposażeniu Wyższej Szkoły Policji w Szczytnie. Został on skonstruowany w ramach projektu współfinansowanego przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju (zakończonego w 2014 r.), na którego realizację wydatkowano niemal 6,5 mln zł. Przyczyną były przedłużające się uzgodnienia pomiędzy Ministerstwem Obrony Narodowej, Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji, Komendą Główną Policji i Wyższą Szkołą Policji w Szczytnie, w sprawie ustalenia podmiotu właściwego do przejęcia autorskich praw majątkowych do wyników projektu, a następnie ustalenia zakresu wykorzystania symulatora kierowania pojazdami. W ich wyniku w lipcu 2017 r.

⁴Dz. U. z 2017 r. poz. 978 ze zm.

⁵Art. 1 pkt 1 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o zmianie ustawy o kierujących pojazdami (Dz. U. poz. 1327).

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji ostatecznie zobowiązało Komendę Główną Policji do niezwłocznego podjęcia kroków w celu opracowania umowy stanowiącej podstawę do przejęcia przez Policję ww. praw.

Niewielka była także skala organizowanych w kontrolowanych jednostkach szkoleń lokalnych w zakresie doskonalenia techniki kierowania pojazdami. Liczba policjantów posiadających takie przeszkolenie w trzech z czterech skontrolowanych garnizonów⁶, nie przekraczała 8% kierujących pojazdami. Ponadto w kursach i szkoleniach uczestniczyli głównie funkcjonariusze pionu ruchu drogowego.

Nie weryfikowano umiejętności kierowania radiowozami przez policjantów

Podczas postępowania kwalifikacyjnego, któremu poddawani byli kandydaci ubiegający się o przyjęcie do służby w Policji oraz w większości skontrolowanych jednostek (poza dwoma⁷), przed przekazaniem policjantom pojazdów służbowych do użytkowania, nie weryfikowano ich predyspozycji oraz umiejętności kierowania radiowozami. Ponadto jedynie w garnizonie opolskim przed wydaniem po raz pierwszy zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi, wprowadzony został obowiązek sprawdzenia umiejętności praktycznych prowadzenia radiowozu w typowych warunkach służby. Tymczasem w latach 2015-2016 ponad połowa z 16 tys. szkód w służbowym sprzęcie transportowym o wartości 26,3 mln zł powstała z winy policjantów i pracowników Policji. Jedynie niewielka ich część miała miejsce podczas używania pojazdów jako uprzywilejowanych (w 2016 r. - 324 zdarzenia).

[str. 37-43]

4. Wypadki, kolizje i inne zdarzenia z udziałem służbowego sprzętu transportowego

Kierownictwo Policji nie posiadało pełnej informacji o wszystkich zdarzeniach

Komendant Główny Policji ustalił zasady ewidencjonowania wypadków i kolizji oraz innych zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych, w tym powstałych z winy funkcjonariuszy i pracowników Policji. Sporządzone przez poszczególne jednostki organizacyjne Policji sprawozdania, meldunki, informacje oraz prowadzone przez nie ewidencje i rejestry, **nie zapewniały jednak uzyskania przez kierownictwo Policji pełnych i bieżących informacji, obejmujących wszystkie zdarzenia z udziałem służbowego sprzętu transportowego.**

W ośmiu z 13 skontrolowanych komend stwierdzono ponadto przypadki niezarejestrowania zdarzeń drogowych z udziałem pojazdów Policji w Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji lub w Krajowym Systemie Informacyjnym Policji, niezarejestrowania zdarzeń spowodowanych przez policjantów lub pracowników Policji w Systemie Elektronicznej Sprawozdawczości w Policji albo nieprzekazania do Biura Logistyki Policji Komendy Głównej Policji⁸ informacji o zdarzeniach, w których straty w sprzęcie przekroczyły 10 tys. zł. Stwierdzono też zaniechania lub nierzetelną realizację obowiązku prowadzenia książek ewidencji wypadków i kolizji dotyczących służbowego sprzętu transportowego. Stanowiło to naruszenie zasad ewidencjonowania zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych, określonych przez Komendanta Głównego Policji w regulacjach wewnętrznych.

[str. 43-44]

Pojazdy ulegały częstym uszkodzeniom

W 2015 r. odnotowano - 8 253 szkód w służbowym sprzęcie transportowym, a w 2016 r. doszło do 7 776 tego rodzaju zdarzeń. Każdego roku uszkodzeniu ulegał średnio co trzeci pojazd (w całej Policji do szkód dochodziło średnio niemal co godzinę). W wyniku wypadków i kolizji w skontrolowanych garnizonach wycofano z użytkowania 30 pojazdów, z tego 15 w związku z takimi zdarzeniami spowodowanymi przez policjantów lub pracowników

⁶ W Informacji wykorzystano to pojęcie do prezentowania danych obejmujących zarówno skontrolowane KWP, jak też jednostki im podległe.

⁷ KMP w Przemyślu i KPP w Prudniku.

⁸ Dalej: BLP.

Policji. Uczestniczące w zdarzeniach pojazdy, były wyłączone z użytkowania w objętych kontrolą komendach przez niemal 15 tys. dni.

Pomimo dużej skali wypadków i kolizji z udziałem pojazdów służbowych Policji, w ocenie kierowników skontrolowanych jednostek, nie miały one istotnego wpływu na realizację zadań w tych jednostkach. W okresie naprawy uszkodzonego sprzętu korzystano m.in. z możliwości przesunięcia pojazdów pomiędzy jednostkami lub komórkami organizacyjnymi jednostek Policji, a pozostałe wykorzystywano bardziej intensywnie.

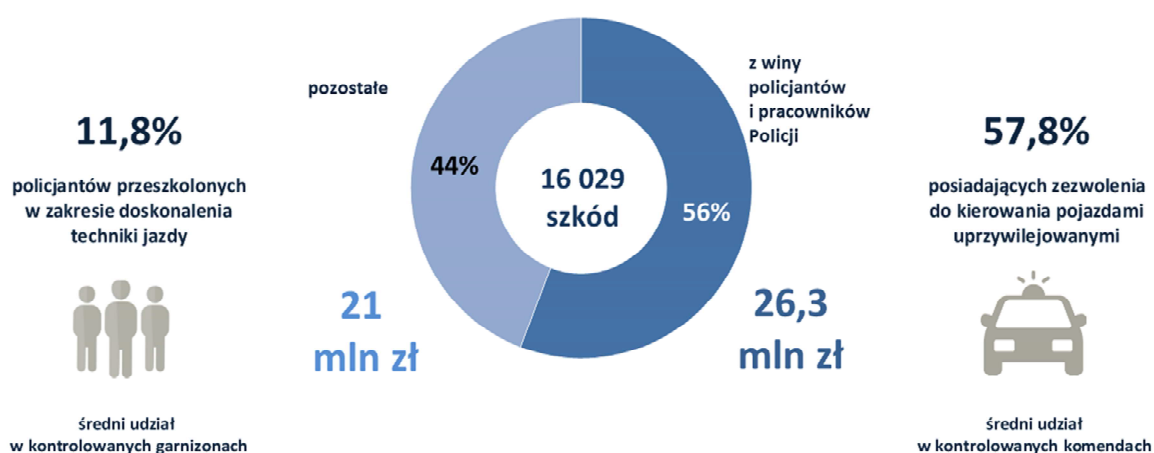
W Komendzie Głównej Policji nie dokonywano analiz zdarzeń z udziałem pojazdów Policji oraz ich przyczyn. Analizy takie były natomiast przeprowadzane we wszystkich objętych kontrolą komendach wojewódzkich oraz w połowie komend miejskich i powiatowych. Najczęstszymi przyczynami zdarzeń było niezachowanie przez kierujących należytej ostrożności oraz nieprawidłowe wykonanie manewrów parkowania, cofania i zawracania. Wskazuje to na braki w umiejętnościach i doświadczeniu policjantów. W skontrolowanych jednostkach blisko 90% sprawców zdarzeń nie ukończyło szkolenia w zakresie doskonalenia techniki jazdy.

[str. 44-50]

Pojazdy uszkodzono najczęściej w wyniku niewłaściwego parkowania, cofania i zawracania

Infografika nr 4 Szkody w sprzęcie transportowym Policji oraz przygotowanie do kierowania radiowozami

SZKODY W POJAZDACH POLICJI W LATACH 2015-2016



Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie wyników kontroli.

Zasady odpowiedzialności za szkody nie były jednolite

Stosowane zasady odpowiedzialności za szkody spowodowane przez kierujących pojazdami służbowymi nie były jednolite we wszystkich skontrolowanych jednostkach.

W siedmiu sprzęt transportowy był przekazywany policjantom jako mienie powierzone, za szkody w którym, zgodnie z przepisami art. 10 ust. 1 ustawy z dnia 7 maja 1999 r. o odpowiedzialności majątkowej funkcjonariuszy Policji, Straży Granicznej, Służby Celno-Skarbowej, Biura Ochrony Rządu, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Więziennej, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego i Centralnego Biura Antykorupcyjnego⁹ funkcjonariusze ponoszą odpowiedzialność do ich pełnej wysokości. W pozostałych skontrolowanych jednostkach stosowano art. 6 ust. 1 ww. ustawy. Zgodnie z tym przepisem

⁹ Dz. U. z 2015 r., poz. 620 ze zm., dalej: ustawa o odpowiedzialności majątkowej funkcjonariuszy.

odszkodowanie za szkody wyrządzone nieumyślnie, nie może przewyższać kwoty trzymiesięcznego uposażenia przysługującego funkcjonariuszowi odpowiedzialnemu za ich powstanie.

[str. 52-53]

Wszystkie pojazdy objęto ubezpieczeniem obowiązkowym, a tylko nieliczne ubezpieczeniem autocasco

5. Ubezpieczenie pojazdów służbowych Policji

Wszystkie pojazdy służbowe Policji objęte były obowiązkowym ubezpieczeniem posiadaczy pojazdów mechanicznych od odpowiedzialności cywilnej, tzw. ubezpieczeniem OC. Składka ubezpieczeniowa uzależniona była od liczby przejechanych kilometrów.

Z uwagi na nieobowiązkowy charakter i wysokie koszty, ubezpieczeniem AC objęta została tylko część pojazdów¹⁰. Na taką decyzję wpływ miał również niewielki udział szkód w sprzęcie transportowym obciążających budżet Policji (6,4% w 2015 r. – 1,6 mln zł oraz 5,9% w 2016 r. – 1,3 mln zł) w stosunku do potencjalnej kwoty ubezpieczenia AC, która wielokrotnie przekraczałaaby rzeczywiste obciążenia wynikające z tytułu szkód¹¹. Usunięcie pozostałych szkód finansowane było przez winnych powstania takich zdarzeń, w tym przez ubezpieczonych funkcjonariuszy.

Niemal 83% ankietowanych policjantów korzystało z dodatkowego dobrowolnego ubezpieczenia z tytułu odpowiedzialności majątkowej za szkody powstałe w sprzęcie transportowym, a 32,3% z nich, jako powód nabycia takiego ubezpieczenia podało brak ubezpieczenia AC pojazdów Policji. W skontrolowanych przypadkach, policjanci ponosili odpowiedzialność finansową za szkody spowodowane w służbowym sprzęcie transportowym tylko wtedy, gdy prowadzone postępowanie wyjaśniające wykazało, iż swoim zachowaniem lub zaniechaniem przyczynili się do uszkodzenia pojazdów.

[str. 52]

6. Zapewnienie sprawności technicznej pojazdów

Sposób zapewnienia obsługi i naprawy sprzętu transportowego nie był jednolity

Skontrolowane jednostki Policji zapewniały utrzymanie sprawności technicznej pojazdów. Nie funkcjonował jednak jednolity model ich obsługi i napraw.

Wdrożony w latach 2010-2012 program pilotażowy dotyczący przejęcia 12 policyjnych stacji obsługi pojazdów wraz z pracownikami przez Centrum Usług Logistycznych¹² i włączenia ich pod wspólny zarząd w ramach CUL Auto Serwis nie był kontynuowany. Z uwagi na pogarszającą się sytuację ekonomiczną tego podmiotu, zaplecza obsługowo-naprawcze do końca I półrocza 2013 r. ponownie przekazano do jednostek organizacyjnych Policji, a część stacji obsługi zlikwidowano lub przekształcono w punkty obsługi technicznej.

W późniejszym okresie brakowało systemowych działań zmierzających do ujednolicenia modelu obsługi i napraw sprzętu transportowego. Nie dokonywano również rzetelnej oceny efektywności przyjętych przez poszczególnych komendantów sposobów zapewnienia sprawności technicznej pojazdów, umożliwiającej porównanie alternatywnych rozwiązań realizacji tego zadania.

Komendant Główny Policji zobowiązał jednostki do zapewnienia sprawności technicznej użytkowanego sprzętu transportowego. Określił także sposób organizacji obsług i napraw, w tym m.in. podstawowe wyposażenie policyjnego zaplecza obsługowo-naprawczego, maksymalne czasy postoju pojazdów

¹⁰ Udział pojazdów objętych ubezpieczeniem AC w skontrolowanych jednostkach wahał się od 0,7% do 5,4%. Głównie były to pojazdy zakupione przy współfinansowaniu środków zewnętrznych, a obowiązek ubezpieczenia wynikał z warunków udzielonego dofinansowania.

¹¹ Z analizy kosztów związanych z objęciem ochroną ubezpieczeniową autocasco pojazdów Policji, przeprowadzonej w 2012 r. wynikało, że dla 17 448 szt. sprzętu transportowego (87% ówczesnego stanu posiadania) w podstawowych grupach pojazdów, kształtowały się one na poziomie ok. 46,4 mln zł rocznie.

¹² Dalej: CUL. Podmiot działający w formie instytucji gospodarki budżetowej Komendy Głównej Policji.

w naprawach i obsługach oraz wymaganą dokumentację i sposób jej prowadzenia. Regulacje te dopuszczały również możliwość wykonywania takich czynności poza Policją, w przypadkach uzasadnionych względami technicznymi, organizacyjnymi lub ekonomicznymi.

Według stanu na 1 stycznia 2017 r. w jednostkach Policji funkcjonowało 35 stacji obsługi pojazdów wyposażonych w 573 stanowiska do wykonywania obsług i napraw oraz 66 punktów obsługi technicznej ze 134 stanowiskami. Własnych stacji obsługi nie posiadały Komenda Stołeczna Policji¹³ oraz KWP w Poznaniu. W kontrolowanych jednostkach nie sporządzano jednak pisemnych analiz efektywności działania policyjnego zaplecza obsługowo-naprawczego, choć w trzech (z czterech) komendach wojewódzkich wyjaśniono, że takie analizy prowadzone były na bieżąco. Utrzymywanie własnego zaplecza obsługowo-naprawczego uzasadniano m.in. względami organizacyjnymi (dyspozycyjność dostosowywana do bieżących potrzeb), ekonomicznymi (niższy niż w serwisach zewnętrznych koszt roboczogodziny specjalisty samochodowego, możliwość samodzielnego zakupu i montażu części samochodowych) oraz specyfiką wynikającą z pracy operacyjnej (ryzyko ujawnienia pojazdów wykorzystywanych do takich działań).

[str. 54-57, 60-58]

Nie gromadzono danych obejmujących wszystkie koszty gospodarki transportowej

Sporządzane przez KGP analizy, nie obrazowały pełnych kosztów gospodarki transportowej w Policji.

Komenda Główna Policji dokonywała okresowych analiz kosztów gospodarki transportowej oraz działalności policyjnego zaplecza obsługowo-naprawczego, na podstawie danych przekazywanych przez jednostki organizacyjne Policji. Dane te nie obejmowały jednak części ponoszonych wydatków i kosztów związanych z gospodarką transportową. Wynikało to z przyjętych w skali całego kraju założeń ustalania takich kosztów oraz ograniczonej rzetelności informacji o ponoszonych kosztach, sporządzanych przez połowę skontrolowanych komend wojewódzkich.

[str. 57-58]

Przestarzałe zaplecze, braki sprzętowe i kadrowe, nie zapewniały sprawnego wykonywania obsług i napraw

Policyjne zaplecze obsługowo-naprawcze było przestarzałe oraz posiadało braki kadrowo-sprzętowe.

Wszystkie skontrolowane stacje obsługi pojazdów nie posiadały części podstawowego wyposażenia, określonego przez Komendanta Głównego Policji¹⁴, specjalistycznych urządzeń oraz narzędzi umożliwiających diagnozę usterek, a następnie naprawę zaawansowanych technologicznie pojazdów. Braki w podstawowym wyposażeniu stwierdzono również w 3/4 skontrolowanych policyjnych punktów obsługi technicznej. Nie wszystkie jednak urządzenia, określone w regulacjach wewnętrznych jako wyposażenie podstawowe, były niezbędne jednostkom Policji, a ich ewentualny zakup byłby ekonomicznie nieuzasadniony ze względu na skalę późniejszego wykorzystania. Wyposażenie policyjnego zaplecza obsługowo-naprawczego było w większości przypadków przestarzałe. Użytkowane nadal urządzenia i narzędzia, dla których upłynął normatywny okres ich eksploatacji, stanowiły od 30% do niemal 84% wyposażenia skontrolowanych stacji obsługi. Występowały także problemy z zatrudnieniem wykwalifikowanych mechaników, a zakres szkoleń dotychczasowych pracowników był niewielki. W celu przeprowadzenia obsług i napraw pojazdów w policyjnych stacjach obsługi, były one przemieszczane z jednostek Policji odległych nawet o ponad 100 km.

We wszystkich skontrolowanych stacjach obsługi występowały przekroczenia ustalonych przez Komendanta Głównego Policji czasów postoju pojazdów w naprawach i obsługach. Sytuacja taka miała miejsce pomimo tego, że

¹³ Dalej: KSP.

¹⁴ Załącznik Nr 14 do Instrukcji w sprawie organizacji obsług technicznych i napraw sprzętu transportowego w Policji (dalej: Instrukcja w sprawie organizacji obsług technicznych i napraw), stanowiącej załącznik do decyzji Nr 34 Komendanta Głównego Policji z dnia 2 lutego 2001 r. w sprawie organizacji obsług technicznych i napraw sprzętu transportowego w Policji (Dz. Urz. KGP Nr 4, poz. 42 ze zm.).

równocześnie potencjał policyjnego zaplecza nie był w pełni wykorzystywany. Wynikało to w głównej mierze z absencji pracowników lub zlecania im m.in. dodatkowych prac porządkowych i związanych z utrzymaniem obiektów.

Średniorocznie z powodu wykonywanych napraw i obsług wyłączanych było z użytkowania ok. 9% pojazdów Policji. Średni czas wyłączenia z tego powodu z użytkowania objętych kontrolą pojazdów, wynosił 10 dni w 2015 r. oraz 20 dni w 2016 r.

W Policji występowała duża różnorodność marek i modeli pojazdów

Zapewnienie sprawności technicznej pojazdów, utrudniało duże zróżnicowanie floty transportowej Policji.

W kontrolowanym okresie używanych było ponad 30 różnych marek samochodów osobowych, a wśród nich ok. 200 modeli oraz ponad 10 marek i ok. 50 modeli furgonów. Ponadto poszczególne modele pojazdów wyposażone były w jednostki napędowe o zróżnicowanej mocy i pojemności oraz zasilane różnymi rodzajami paliwa. Podejmowane przez Komendę Główną Policji działania na rzecz ujednolicenia wymogów technicznych dla poszczególnych grup sprzętu transportowego stosowanych przy zakupach pojazdów, okazały się nieskuteczne. Wzorcowe specyfikacje techniczne sporządzone zostały jedynie dla niektórych kategorii pojazdów. Jednocześnie nie zobowiązano jednostek organizacyjnych Policji oraz komórek organizacyjnych KGP do ich stosowania. Specyfikacje przygotowywane samodzielnie przez komendy wojewódzkie były zaś opiniowane przez KGP jedynie w ograniczonym zakresie.

[str. 23, 63-65, 68-66]

Nie przestrzegano przepisów o zamówieniach publicznych

Przy zakupie części zamiennych oraz akcesoriów do pojazdów służbowych, nie przestrzegano w pełni przepisów o zamówieniach publicznych.

W połowie objętych kontrolą komend wojewódzkich przedmiot zamówienia na zakup części i akcesoriów do pojazdów służbowych opisano w sposób niepełny i nieadekwatny do potrzeb. W konsekwencji niektóre części i akcesoria kupowano od dostawców niewyłonionych w wyniku przeprowadzonych przetargów.

[str. 66-66]

Naprawy i obsługi zlecano podmiotom zewnętrznym

Pomimo funkcjonowania policyjnego zaplecza obsługowo-naprawczego, wszystkie skontrolowane jednostki zlecały wykonanie części obsług i napraw także podmiotom zewnętrznym.

W latach 2015-2016 wzrastała liczba usług zleczanych poza policyjne zaplecze. W skontrolowanych jednostkach usługi tego rodzaju stanowiły 12,3% ogółu usług i napraw sprzętu transportowego, a wydatki na ten cel wyniosły niemal 3,8 mln zł. Głównymi przyczynami zewnętrznych zleceń były: braki specjalistycznego sprzętu warsztatowego i urządzeń umożliwiających identyfikację usterek oraz naprawę bardzo wielu rodzajów marek i modeli pojazdów użytkowanych w Policji, brak wystarczających zasobów kadrowych lub umiejętności zatrudnionych mechaników do wykonania specjalistycznych napraw, konieczność dokonania pilnych napraw w celu zapewnienia mobilności jednostek oraz wynikający z warunków gwarancji, obowiązków wykonywania obsług i napraw nowych pojazdów w autoryzowanych serwisach.

Ponad 70% uczestniczących w ankiecie policjantów oceniło jako niewłaściwe rozwiązania organizacyjne w zakresie napraw i obsług technicznych, obowiązujące w jednostkach, w których pełnili służbę. Najczęściej wskazywano na długi czas przeprowadzania przeglądów i napraw oraz opóźnienia w przekazywaniu pojazdów do serwisu lub naprawy. Ponadto zwracano uwagę na złą jakość wykonywanych napraw i stosowanych części zamiennych oraz na brak możliwości technicznych przeprowadzania drobnych napraw i obsług pojazdów w jednostce użytkującej sprzęt.

[str. 61-62]

Pojazdy nie miały aktualnych badań technicznych

7. Badania techniczne pojazdów Policji

W jednostkach Policji nie zapewniono terminowego przedstawiania pojazdów służbowych Policji do badań technicznych. NIK stwierdziła również przypadki używania takich pojazdów bez ważnych badań.

W wyniku sprawdzenia dokumentacji 127 pojazdów, w dziewięciu z 13 skontrolowanych komend ujawniono w latach 2015-2016 aż 48 przypadków nieprzedstawienia pojazdów do badań technicznych przed upływem ważności dotychczasowych badań. Stanowiło to naruszenie obowiązku nałożonego na właścicieli pojazdów samochodowych przepisami art. 81 ust. 1, ust. 5 i ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym*¹⁵. W 39 przypadkach (81,2%), pomimo braku ważnych badań, pojazdy te były użytkowane.

[str. 71]

Policyjne stacje kontroli pojazdów nie były rzetelnie nadzorowane

Funkcjonujące w strukturach zaplecza obsługowo-naprawczego Policji stacje kontroli pojazdów i stanowiska diagnostyczne - na których wykonywano badania techniczne pojazdów - nie były objęte rzetelnym nadzorem Komendy Głównej Policji.

Przed wydaniem jednostkom Policji upoważnień do wykonywania badań technicznych pojazdów służb mundurowych, w Komendzie Głównej Policji nie dokonywano rzetelnej weryfikacji spełniania przez policyjne stacje części wskazanych w przepisach wymogów. Nie sprawdzano także ich zapewnienia w okresie ważności wydanych upoważnień. W latach 2015-2016 nie kontrolowano prawidłowości prowadzenia w policyjnych stacjach badań technicznych pojazdów i związanej z nimi dokumentacji. Obowiązujące przepisy, które nakładały na Komendę Główną Policji obowiązek sprawowania nadzoru nad policyjnymi stacjami kontroli pojazdów, nie określały częstotliwości i zakresu ich kontroli. W jednej z czterech skontrolowanych przez NIK stacji, stwierdzono odstępstwa od ustalonych w przepisach wymagań techniczno-organizacyjnych.

Brak przepisów uniemożliwił prowadzenie badań technicznych pojazdów

Po uchyleniu rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministra Finansów oraz Ministra Obrony Narodowej z dnia 11 lipca 2011 r. *w sprawie badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny*¹⁶, w okresie od 1 do 18 marca 2017 r., tj. do czasu wydania i wejścia w życie nowego rozporządzenia w tym zakresie¹⁷, brak było przepisów regulujących działalność policyjnych stacji kontroli pojazdów, przez co nie mogły one przeprowadzać badań technicznych pojazdów Policji. Brak było także przepisów określających przesłanki dopuszczające przeprowadzanie takich badań w innych stacjach.

W związku z upływem okresu ważności badań technicznych użytkowanych samochodów, pomimo braku podstaw prawnych, zarówno Komenda Główna Policji, jak również wszystkie skontrolowane komendy wojewódzkie zlecały w tym czasie wykonanie badań technicznych pojazdów Policji w stacjach kontroli nieposiadających upoważnienia do przeprowadzania badań technicznych policyjnych pojazdów. Wydatki poniesione na ten cel w skontrolowanych jednostkach wyniosły 21,5 tys. zł.

[str. 68-71]

¹⁵ Dz. U. z 2017 r., poz. 1260 ze zm.

¹⁶ Dz. U. Nr 153, poz. 910 ze zm., dalej: rozporządzenie *w sprawie badań technicznych pojazdów z 2011 r.* Rozporządzenie to zostało uchylone art. 32 pkt 16 ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. *Przepisy wprowadzające ustawę o Krajowej Administracji Skarbowej* (Dz. U., poz. 1948 ze zm.)

¹⁷ Tj. rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministra Rozwoju i Finansów oraz Ministra Obrony Narodowej z dnia 16 marca 2017 r. *w sprawie badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny* (Dz. U. poz. 577), , dalej: rozporządzenie *w sprawie badań technicznych pojazdów z 2017 r.*

4. WNIOSKI

Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji

Podjęcie działań w celu:

- doprecyzowania zasad nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów działającymi w obiektach Policji, w tym częstotliwości i zakresu kontroli, które powinny być prowadzone w tych stacjach, w celu zapewnienia porównywalnych standardów nadzoru nad stacjami policyjnymi i cywilnymi sprawowanego przez Komendę Główną Policji oraz starostów działających na podstawie art. 83b ustawy *Prawo o ruchu drogowym*;
- zapewnienia środków umożliwiających terminowe regulowanie przez Policję należności za paliwo.

Komendant Główny Policji

- 1) Kontynuowanie działań na rzecz:
 - zapewnienia jednostkom organizacyjnym Policji wyposażenia niezbędnego do wykonywania czynności służbowych na poziomie wynikającym z norm wyposażenia w sprzęt transportowy oraz jego sukcesywnej wymiany;
 - standaryzacji floty transportowej Policji oraz ograniczenia liczby marek i modeli pojazdów stanowiących wyposażenie Policji, w celu poprawy efektywności przy zapewnieniu obsługi technicznej pojazdów służbowych, a także ograniczenia kosztów ich napraw;
 - zapewnienia realizacji potrzeb szkoleniowych, dotyczących doskonalenia techniki kierowania pojazdami i kierowania pojazdami uprzywilejowanymi.
- 2) Zapewnienie wykorzystania w procesie szkolenia policjantów symulatora kierowania pojazdami, stanowiącego wyposażenie Wyższej Szkoły Policji w Szczytnie.
- 3) Dokonanie analizy obowiązujących regulacji wewnętrznych dotyczących wymaganego wyposażenia podstawowego zaplecza obsługowo-naprawczego pod kątem rzeczywistych potrzeb oraz wprowadzenie na ich podstawie niezbędnych zmian w tych przepisach.
- 4) Ujednolicenie sposobu wyliczania kosztów gospodarki transportowej, w tym funkcjonowania policyjnego zaplecza obsługowo-naprawczego, co pozwoliłoby m.in. na porównanie kosztów ponoszonych na obsługę i naprawy w policyjnych warsztatach z kosztami obsługi i napraw zlecanych na zewnątrz, i pomogło w wyborze dominującego modelu zapewnienia sprawności technicznej pojazdów.

Komendanci jednostek organizacyjnych Policji

- 1) Wzmocnienie nadzoru nad gospodarką transportową w podległych jednostkach.
- 2) Dokonanie analizy potrzeb pod kątem zasadności zwiększenia liczby funkcjonariuszy dysponujących zezwoleniami do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi.
- 3) Zwiększenie dostępu do szkoleń w zakresie doskonalenia techniki jazdy, policjantom kierującym pojazdami służbowymi.

5. WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

Gospodarka transportowa w Policji jest ważnym elementem zapewnienia prawidłowej realizacji zadań tej służby. Charakter prowadzonych przez nią działań wymaga zapewnienia stałej mobilności, przy wykorzystaniu różnych rodzajów pojazdów służbowych. Ważne jest jednak nie tylko wyposażenie jednostek w odpowiednią liczbę i rodzaje takiego sprzętu, ale także zapewnienie jego sprawności. Istotne jest również, aby kierujący pojazdami służbowymi Policji posiadali niezbędne do tego umiejętności.

5.1. WYPOSAŻENIE POLICJI W SPRZĘT TRANSPORTOWY

Komendant Główny Policji, na podstawie delegacji zawartej w art. 71 ust. 2 ustawy *o Policji*, określił normy wyposażenia Policji w sprzęt transportowy w zarządzeniu Nr 118 z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie *norm wyposażenia jednostek i komórek organizacyjnych Policji oraz policjantów w sprzęt transportowy*¹⁸, a następnie w zarządzeniu Nr 9 z dnia 5 maja 2015 r. w sprawie *norm wyposażenia jednostek i komórek organizacyjnych Policji oraz policjantów w sprzęt transportowy*¹⁹. Komendanci wojewódzcy we wszystkich skontrolowanych KWP, realizując obowiązek określony w przepisach § 14 ust. 1 ww. zarządzenia z 2015 r., ustalili w wymaganej formie i terminowo przekazali do KGP zatwierdzone normy wyposażenia w sprzęt transportowy dla podległych garnizonów. Zasady przyznawania sprzętu transportowego Komendant Główny ustalił w zarządzeniu Nr 7 z dnia 26 maja 2000 r. w sprawie *szczegółowych zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego w Policji*²⁰.

5.1.1. STAN WYPOSAŻENIA POLICJI W SPRZĘT TRANSPORTOWY

Stan wyposażenia Policji w sprzęt transportowy lądowy i wodny

Na dzień 1 stycznia 2015 r. jednostki Policji posiadały ogółem 21 076 szt.²¹ sprzętu transportowego, tj. o 2 383 szt. mniej od stanu wynikającego z obowiązujących w tym czasie norm wyposażenia (co stanowiło 89,8% norm). Przy uwzględnieniu pojazdów spełniających w tym czasie kryteria do wycofania (8,5 tys.), normy wyposażenia zostałyby osiągnięte na poziomie jedynie 53,8%.

W priorytetach i zadaniach priorytetowych ustalonych na lata 2013-2015 Komendant Główny Policji wskazał *Opracowanie wieloletniej koncepcji doposażenia Policji w sprzęt transportowy*. W ramach tego zadania zaplanowano realizację następujących etapów: 1/ opracowanie rocznego sprawozdania o stanie i pracy transportu, 2/ opracowanie nowego zarządzenia w sprawie norm wyposażenia jednostek i komórek organizacyjnych Policji oraz policjantów w sprzęt transportowy, 3/ określenie szczegółowego zapotrzebowania na środki transportu przez poszczególne jednostki i komórki organizacyjne KGP, stanu sprzętu, liczby pojazdów kwalifikujących się do wycofania, 4/ określenie środków finansowych na realizację zakupów w kolejnych latach, 5/ przeprowadzenie analizy SWOT²² i zdiagnozowanie najważniejszych zagrożeń i szans realizacji wieloletnich zakupów sprzętu w istniejącym stanie prawnym oraz przygotowanie wystąpień do MSW i innych jednostek administracji publicznej dotyczących możliwości wprowadzenia zmian w przepisach prawa, 6/ opracowanie wzoru umowy ramowej dla KGP

¹⁸ Dz. Urz. KGP Nr 8, poz. 42 ze zm. Obowiązywało do 4 maja 2015 r.

¹⁹ Dz. Urz. KGP, poz. 29 ze zm., dalej: zarządzenie w sprawie *norm wyposażenia w sprzęt transportowy*. Obowiązuje od 5 maja 2015 r.

²⁰ Dz. Urz. KGP Nr 4, poz. 39 ze zm.

²¹ Z tego: samochody osobowe – 15 tys. szt., samochody osobowe terenowe – 872 szt., furgony – 4,7 tys. szt., samochody ciężarowe – 156 szt., autobusy – 171 szt., samochody specjalne – 517 szt., pozostałe pojazdy – 72 szt., furgony sanitarki – 37 szt., łódzie motorowe – 298 szt., motocykle – 810 szt., motorowery – 281 szt., quady – 37 szt., przyczepy – 380 szt., pozostały sprzęt transportowy – 155 szt.

²² Technika służąca do porządkowania i analizy informacji, polegająca na podzieleniu zebranych informacji na cztery grupy: mocne strony, słabe strony, szanse i zagrożenia.

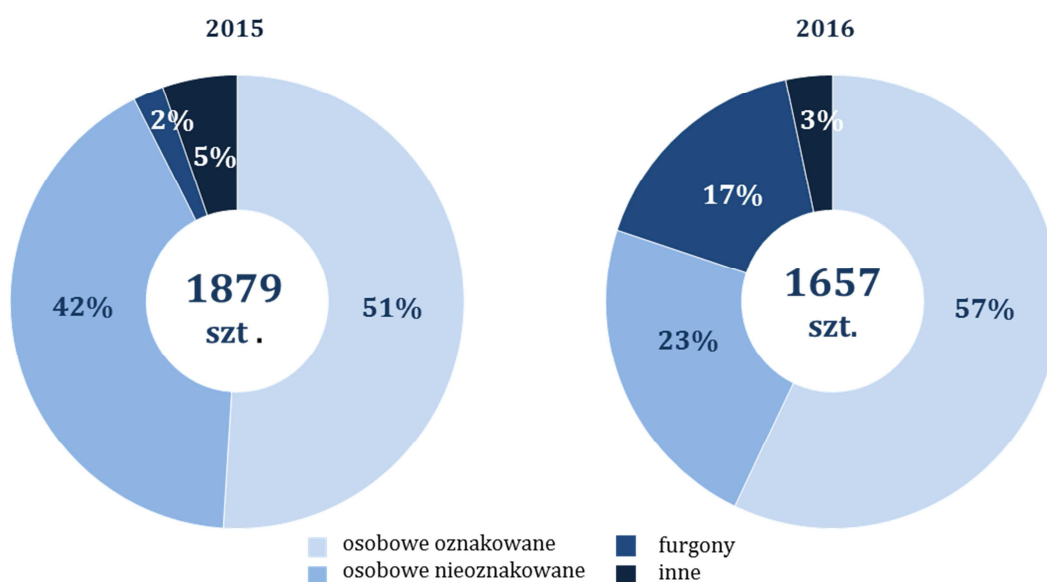
**Potrzeby wyposażenia
w sprzęt oraz ich
realizacja**

i jednostek Policji, 7/ przygotowanie jednolitych wymagań taktyczno-technicznych niezbędnych do realizacji zakupów, 8/ zakończenie i podsumowanie zadań. Do końca 2015 r. wszystkie elementy koncepcji zostały zrealizowane. Ponadto w *Planie działalności KGP na rok 2016 do priorytetów Komendanta Głównego Policji na lata 2016-2018*, przewidziano realizację zadania *Zapewnienie wysokiej mobilności służb Policji poprzez modernizację floty transportowej*. Jego miernikiem była liczba sprzętu transportowego zakupionego w celu wymiany lub uzupełnienia stanu wyposażenia w danym roku (na 2016 r. wartość miernika ustalono na poziomie 1 450 szt.).

W 2015 r. w KGP przeprowadzono analizy dotyczące liczby sprzętu transportowego niezbędnego dla zapewnienia prawidłowej realizacji ustawowych zadań Policji, które wskazywały m.in. na konieczność wymiany od 3,4 tys. do 4,6 tys. samochodów osobowych (25-33% posiadanych) oraz od 1,1 tys. do 1,4 tys. furgonów (ok. 30%), a także na potrzebę zakupu samochodów ciężarowych, pojazdów do przewożenia materiałów wybuchowych, samochodów osobowych terenowych *skrycie opancerzonych*, transporterów opancerzonych i lekkich transporterów opancerzonych oraz armatek wodnych. Przeprowadzono także symulację wymiany pojazdów w latach 2014-2017. Analizy potrzeb dokonywane były również w toku prac nad zarządzeniem w sprawie *norm wyposażenia w sprzęt transportowy*. Przeprowadzone analizy stanowiły podstawę wystąpień Komendanta Głównego Policji do Dyrektora Departamentu Budżetu ówczesnego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych o zabezpieczenie środków finansowych na doposażenie Policji.

Na 2015 r. i 2016 r. KGP zapotrzebowała z budżetu państwa na zakup sprzętu transportowego, pływającego oraz taboru lotniczego dla Policji kwoty: 146 892 tys. zł i 376 242 tys. zł, a otrzymała odpowiednio: 97 697 tys. zł (66,5% zgłoszonych potrzeb) i 128 797 tys. zł (34,2%)²³. W latach tych nabyto 1 879 szt. i 1 657 szt. sprzętu transportowego, tj. ogółem o 177,8% więcej aniżeli w latach 2012-2013. W objętym kontrolą okresie nabywane były głównie samochody osobowe oznakowane i nieoznakowane. Zakupy pojazdów w podziale na ich rodzaje przedstawiono na poniższym wykresie.

Wykres nr 2 Struktura zakupów sprzętu transportowego dla Policji w 2015 r. i 2016 r.



Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie danych KGP.

²³ W 2016 r. Policja otrzymała 11,6 mln zł z przeznaczeniem na zakupy związane z zabezpieczeniem Światowych Dni Młodzieży i Szczytu NATO.

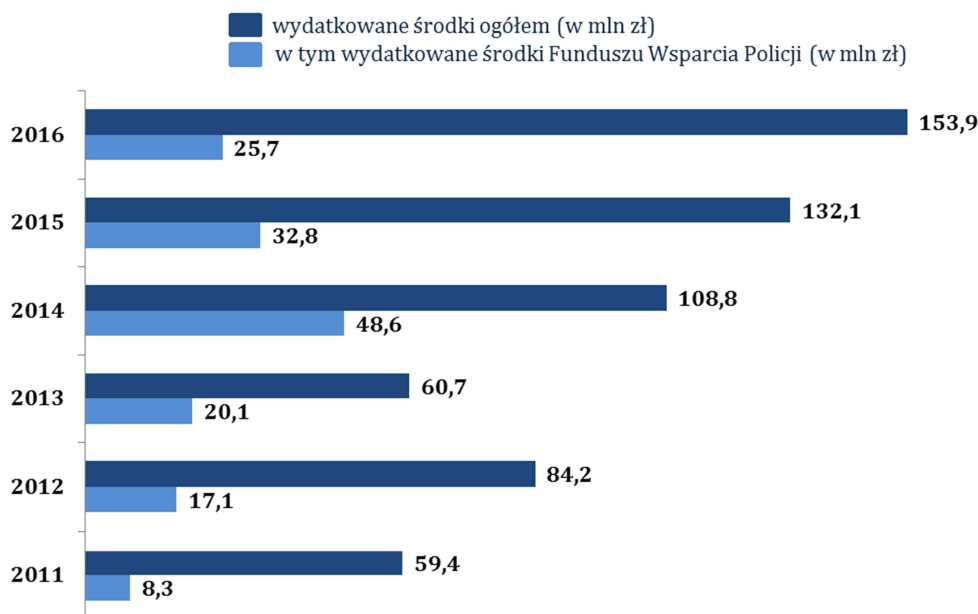
Na zakupy pojazdów dla Policji przeznaczono nie tylko środki budżetowe, ale także pozyskane z innych źródeł m.in. od jednostek samorządu terytorialnego, które przekazywały je na Fundusz Wsparcia Policji²⁴. W 2015 r. wydatkowano na zakupy sprzętu transportowego ogółem 132 055,6 tys. zł, z tego 61,9% stanowiły środki Policji, 24,8% środki Funduszu Wsparcia Policji, a 13,3% inne środki (w tym środki pomocowe). W 2016 r. wydatkowano łącznie 153 908,4 tys. zł, z tego 81,3% stanowiły środki Policji, 16,7% środki Funduszu Wsparcia Policji, a 2% inne środki.

Na podkreślenie zasługuje duża liczba nabywanych corocznie pojazdów z udziałem środków Funduszu Wsparcia Policji. W 2015 r. wynosiła ona 1 073 szt. (57,1% wszystkich zakupionych pojazdów), a w 2016 r. 782 szt. (47,2%). W objętych kontrolą garnizonach, w latach 2015-2016 przy współudziale środków przekazanych na Fundusz Wsparcia Policji przez samorządy lokalne, zakupionych zostało 228 pojazdów²⁵. Pojazdy takie otrzymało 2/3 objętych kontrolą jednostek szczebla powiatowego.

Przykład

W KMP w Białymstoku wszystkie 19 pojazdów przyjętych do eksploatacji w 2015 r. zakupiono z udziałem środków Funduszu Wsparcia Policji, a w 2016 r. dotyczyło to 18 z 26 samochodów przyjętych do eksploatacji.

Wykres nr 3 Wydatki na zakupy sprzętu transportowego w latach 2011-2016



Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie danych KGP.

W 2017 r. na zakup sprzętu transportowego i taboru lotniczego zaplanowano ze środków budżetu państwa i środków europejskich kwotę 95 622 tys. zł²⁶, w tym w ramach *Programu modernizacji Policji, Straży Pożarnej i Biura Ochrony Rządu w latach 2017–2020* kwotę 63 000 tys. zł na zakup 862 pojazdów²⁷.

²⁴ Państwowy fundusz celowy, w którym gromadzone są środki finansowe uzyskiwane przez Policję w trybie i na warunkach określonych w art. 13 ust. 3 i 4a ustawy o Policji, na podstawie umów i porozumień.

²⁵ Nie stwierdzono, aby podejmowane przy ich zakupie działania wykraczały poza rozwiązania przewidziane w art. 13 ustawy o Policji.

²⁶ Według stanu na dzień 30 czerwca 2017 r.

²⁷ Z tego: 197 szt. finansowanych w 100% środkami Programu w kwocie 33 884,5 tys. zł i 665 szt. współfinansowanych ze środków Funduszu Wsparcia Policji (24 052,5 tys. zł) i Programu (24 598,6 tys. zł).

Struktura użytkowanego sprzętu

W latach 2018–2020 w ramach tego Programu przewidziano zakupy ogółem 3 146 szt. sprzętu transportowego za kwotę 447 781 tys. zł (w kolejnych latach odpowiednio: 806 szt. za kwotę 97 000 tys. zł, 1 453 szt. za kwotę 203 000 tys. zł i 887 szt. za kwotę 147 781 tys. zł).

W kontrolowanym przez NIK okresie nastąpił wzrost liczby ogółem użytkowanego w jednostkach Policji sprzętu transportowego. Na koniec 2015 r. na ich wyposażeniu znajdowało się 21 794 szt.²⁸ takiego sprzętu, a na koniec 2016 r. 21 999 szt.²⁹. Spośród tych pojazdów, 99,65% stanowiło własność Policji, 0,15% użytkowano w ramach najmu długoterminowego, a 0,2% w ramach użyczenia. Wynajmowane pojazdy, z uwagi na brak możliwości wyposażenia ich w specjalistyczny sprzęt, w tym w szczególności techniki operacyjnej i łączności, wykorzystywane były jedynie do wsparcia logistycznego i obsługi administracyjnej. Ponadto przeprowadzona w KGP analiza wskazała na ekonomiczną zasadność zakupu, a nie najmu pojazdów. Flota transportowa Policji była bardzo zróżnicowana pod względem marek i modeli pojazdów. W kontrolowanym okresie użytkowano ponad 40 różnych marek samochodów osobowych oraz furgonów, a wśród nich ok. 250 modeli. Podejmowane przez KGP działania na rzecz standaryzacji tej floty nie były skuteczne. Jedynie dla niektórych kategorii pojazdów sporządzone zostały wzorcowe specyfikacje techniczne, zawierające opisy wymagań wobec pojazdów Policji. Nie zobowiązano także jednostek organizacyjnych Policji oraz komórek organizacyjnych KGP do ich stosowania, a specyfikacje przygotowywane samodzielnie przez te jednostki, były opiniowane przez KGP jedynie w ograniczonym zakresie³⁰.

Zmiana zasad ustalania norm wyposażenia

W ramach prac nad zarządzeniem w sprawie norm wyposażenia w sprzęt transportowy, w KGP dokonano weryfikacji propozycji naliczania norm i wskaźników wyposażenia w sprzęt, a także informacji dotyczących liczby etatów i liczby użytkowanych pojazdów, przekazanych przez komendantów poszczególnych jednostek Policji. Projekt ww. zarządzenia był konsultowany z komendantami wojewódzkimi, Komendantem Stołecznym Policji oraz z kierownikami komórek KGP. Metodologia naliczania tych norm uzależniła liczbę pojazdów, którymi powinny dysponować jednostki Policji, przede wszystkim od liczby stanowisk policyjnych w poszczególnych rodzajach służb i odpowiadających im wskaźników etatowych. Wprowadzona w wyniku tych prac w 2015 r. zmiana zasad naliczania norm, miała istotny wpływ na zwiększenie stopnia ich osiągnięcia w jednostkach Policji. Według nowych wyliczeń, na wyposażeniu powinno znajdować się 20,7 tys. pojazdów (wcześniej 23,5 tys. szt.). Na dzień 1 stycznia 2015 r. poszczególne jednostki Policji posiadały 21 076 pojazdów, co przy uwzględnieniu obowiązujących w tym czasie norm skutkowało niedoborem łącznie 2 859 szt.³¹, natomiast według stanu na dzień 31 grudnia 2015 r., przy wyposażeniu wynoszącym 21 794 pojazdy (tj. o 718 więcej), do ustalonych na nowo norm brakowało tylko 593 pojazdów³².

²⁸ Z tego: samochody osobowe 14 271 tys. szt., samochody osobowe terenowe – 730 szt., furgony – 4 212 tys. szt., samochody ciężarowe – 83 szt., autobusy – 97 szt., pojazdy specjalistyczne – 458 szt., łodzie motorowe – 328 szt., motocykle – 1 079 tys. szt., przyczepy – 435 szt., pozostały sprzęt transportowy – 101 szt.

²⁹ Z tego: samochody osobowe – 14 380 tys. szt., samochody osobowe terenowe – 734 szt., furgony – 4 316 tys. szt., samochody ciężarowe – 78 szt., autobusy – 93 szt., pojazdy specjalistyczne – 460 szt., łodzie motorowe – 324 szt., motocykle – 1 056 tys. szt., przyczepy – 455 szt., pozostały sprzęt transportowy – 103 szt.

³⁰ Obowiązek przekazywania specyfikacji technicznych do opiniowania przewidziano jedynie dla specyfikacji sporządzanych na potrzeby przygotowania zamówień wspólnych.

³¹ Niedobór samochodów osobowych wyniósł 1 561 szt., samochodów osobowych terenowych – 261 szt., furgonów – 461 szt., samochodów ciężarowych – 76 szt., autobusów – 82 szt., przyczep – 46 szt., pojazdów specjalistycznych – 195 szt., pozostałego sprzętu – 40 szt., motocykli – 119 szt., łodzi – 18 szt.

³² Wskazane dane stanowią różnicę pomiędzy ustalonymi normami dla poszczególnych rodzajów sprzętu transportowego a stanem wyposażenia w jednostkach Policji, dla których ustalone zostały normy. Nie uwzględniają one nadwyżek sprzętu innych rodzajów, którymi dysponowały te jednostki i który mógł być wykorzystany w zastępstwie brakującego sprzętu.

Przykład

W garnizonie opolskim na dzień 1 stycznia 2015 r. dysponowano 541 pojazdami, co stanowiło 92,8% norm. Na dzień 31 grudnia 2015 r. 532 pojazdami, tj. dziewięcioma mniej, co stanowiło 98,5% nowych norm.

W ocenie komendantów 11³³ z 13 skontrolowanych jednostek Policji, normy wyposażenia w sprzęt transportowy po wprowadzonych zmianach są wystarczające do prawidłowej realizacji zadań pod warunkiem, że pojazdy są sprawne. Jednak ze względu na wiek i stopień zużycia sprzętu transportowego, występowały jego liczne awarie, powodujące wyłączenia pojazdów z użytkowania. Ponadto sprzęt był wyłączany z użytkowania w związku z wykonywanymi obsługami technicznymi oraz w wyniku kolizji, wypadków oraz innych zdarzeń. Komendanci wojewódzcy we wszystkich skontrolowanych KWP skorzystali z możliwości ustalenia dodatkowych norm wyposażenia, w celu utworzenia kolumny transportowej oraz zapewnienia pojazdów zastępczych, w związku z wyłączeniem sprzętu transportowego z użytkowania na skutek wykonywania obsługi technicznej i napraw. Norma dodatkowa z tego tytułu, zgodnie z przepisami § 6 ust. 1 zarządzenia w sprawie norm wyposażenia w sprzęt transportowy mogła stanowić do 2% norm wyposażenia w samochody osobowe i furgony, tymczasem udział pojazdów wyłączonych z użytkowania w kontrolowanych garnizonach wahał się od 8,3% do 9,5% w 2015 r. i od 8,1% do 12% w 2016 r.

Jednostki Policji nie dysponowały w pełni wyposażeniem

Pomimo podejmowanych działań na rzecz zapewnienia poprawy wyposażenia Policji w sprzęt transportowy, a także zmiany zasad ustalania norm, w 23 z 25 jednostek Policji, o których mowa w § 3 zarządzenia w sprawie norm wyposażenia w sprzęt transportowy, do osiągnięcia normatywnego stanu wyposażenia dla poszczególnych rodzajów sprzętu transportowego brakowało ogółem 593 pojazdów, z tego: 77 samochodów osobowych, 102 samochodów osobowych terenowych, 239 furgonów, 17 samochodów ciężarowych, pięciu autobusów, 20 przyczep, 71 pojazdów specjalistycznych, 35 motocykli, 10 łodzi oraz 17 innych pojazdów. Na koniec 2016 r. nadal 23 jednostki Policji posiadały niedobory w łącznej liczbie 636 pojazdów, z tego brakowało do ustalonych norm: 43 samochodów osobowych, 99 samochodów osobowych terenowych, 239 furgonów, 18 samochodów ciężarowych, siedmiu autobusów, 31 przyczep, 98 pojazdów specjalistycznych, 73 motocykli, 15 łodzi oraz 13 innych pojazdów. Uwzględniając pojazdy spełniające kryteria do wycofania, według stanu na koniec 2015 r. i 2016 r., normy wyposażenia w samochody osobowe osiągnęłoby jedynie osiem jednostek³⁴, a w furgony – odpowiednio: osiem³⁵ i sześć³⁶ jednostek.

Niedobory sprzętu transportowego w stosunku do ustalonych norm posiadały wszystkie skontrolowane garnizony. Według stanu na dzień 1 stycznia 2015 r. wynosiły one 311 pojazdów³⁷, na koniec 2015 r. - 52³⁸, a na koniec 2016 r. - 76³⁹ pojazdów.

W celu zapewnienia jednostkom wymaganego ilościowego wyposażenia w poszczególne rodzaje sprzętu transportowego, Komendant Główny Policji

³³ Za wyjątkiem Komendanta Wojewódzkiego Policji w Białymstoku i Komendanta Miejskiego Policji w Białymstoku.

³⁴ KWP w Białymstoku, Poznaniu, Rzeszowie, Szczecinie, KGP, Szkoły Policji w Słupsku i w Pile oraz CLKP. Na koniec 2016 r. normy te zostałyby spełnione w: KWP w Białymstoku, Rzeszowie, Szczecinie, KGP, Szkołach Policji w Słupsku i w Pile, CBŚP oraz w CLKP.

³⁵ KWP w Białymstoku, KWP w Bydgoszczy, KGP, WSPol, Szkoła Policji w Katowicach, Szkoła Policji w Pile, CBŚP oraz CLKP.

³⁶ KWP w Białymstoku, KGP, WSPol, Szkoła Policji w Pile, CBŚP oraz CLKP.

³⁷ W tym najwięcej: samochodów osobowych – 100, osobowych terenowych – 82, furgonów – 46 oraz pojazdów specjalistycznych – 41.

³⁸ W tym najwięcej: samochodów osobowych terenowych – 14, furgonów – 13 i pojazdów specjalistycznych – 8.

³⁹ W tym najwięcej: pojazdów specjalistycznych – 18, samochodów osobowych terenowych – 13 i furgonów – 13. Także w 1/3 skontrolowanych jednostek szczebla powiatowego stan wyposażenia dla niektórych rodzajów sprzętu transportowego był niższy, aniżeli wynikający z zasad ustalania norm.

w ograniczonym zakresie korzystał z przewidzianej w przepisach § 11 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 zarządzenia *w sprawie szczegółowych zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego w Policji* możliwości przemieszczania sprzętu transportowego. Na koniec 2015 r. w 23 jednostkach, a na koniec 2016 r. w 22 jednostkach Policji wystąpiły nadwyżki w rodzajach sprzętu transportowego, w których inne jednostki posiadały niedobory.

Jako główną przyczynę braku wymaganej liczby sprzętu transportowego, Zastępca Komendanta Głównego Policji podała niewystarczającą kwotę środków finansowych otrzymywanych z budżetu na ten cel. Wyjaśniła także, że normy wyposażenia w sprzęt transportowy w momencie ich wprowadzenia były traktowane jako docelowe do osiągnięcia w dłuższej perspektywie, przy stopniowym wycofywaniu pojazdów wyeksploatowanych i uzupełnianiem w nowe pojazdy. Komendanci wojewódzcy wskazywali natomiast, że zapewnienie wyposażenia na poziomie norm, zależy głównie od decyzji KGP o przydziale nowych pojazdów, ponieważ ograniczone są możliwości KWP i jednostek podległych pozyskania sprzętu w ramach tzw. sponsoringu lub w ramach posiadanych budżetów.

Podczas kontroli w KGP stwierdzono, że przy przyznawaniu komórkom organizacyjnym KGP i ich terenowym wydziałom, KWP i KSP, CBŚP, WSPoI i szkołom Policji, sprzętu transportowego zakupionego w ramach zakupów tzw. centralnych, uwzględniany był poziom zabezpieczenia tych jednostek w sprzęt transportowy poszczególnych rodzajów w odniesieniu do ustalonych norm oraz liczba pojazdów spełniających kryteria do wycofania.

We wszystkich skontrolowanych jednostkach komendanci podejmowali działania w celu doposażenia w pojazdy. Występowali m.in. do jednostek nadrzędnych o przydział sprzętu lub jego przemieszczenie, a także do jednostek samorządu terytorialnego o sfinansowanie lub dofinansowanie zakupu pojazdów. KWP w Szczecinie pozyskała środki z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego⁴⁰ oraz z Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej na zakup siedmiu pojazdów. Także KWP w Rzeszowie pozyskała środki z EFRR na zakup pięciu samochodów osobowych terenowych, furgonu oraz dwóch zestawów sprzętu pływającego wraz z przyczepami.

Przykłady

W garnizonie podlaskim w materiałach planistycznych do projektu ustawy budżetowej przedstawiano potrzeby w zakresie sprzętu transportowego. Na 2016 r. oszacowano je na kwotę 31 659 tys. zł i dotyczyły zakupu 293 szt. środków transportu. Potrzeby te nie zostały jednak uwzględnione. W 2016 r. z zakupów centralnych sprzętu przekazano dla tego garnizonu 12 pojazdów, a 34 zakupione zostały z udziałem środków Funduszu Wsparcia Policji. Komendant Wojewódzki Policji w Szczecinie dokonał przesunięć części sprzętu transportowego z podległych jednostek posiadających nadwyżki w celu uzupełnienia braków w jednostkach posiadających największe niedobory sprzętu.

W objętych kontrolą KWP prowadzone były analizy potrzeb i stanu wykorzystania sprzętu transportowego. Analizy takie nie były natomiast dokonywane w czterech komendach powiatowych⁴¹. Jako główne przyczyny tego zaniechania wskazywano prowadzenie takich analiz w wydziałach transportu komend wojewódzkich. Przepisami § 13 ust. 6, w związku z § 3 pkt 1 lit. a zarządzenia *w sprawie norm wyposażenia w sprzęt transportowy*, także kierownicy jednostek Policji szczebla powiatowego zobowiązani zostali do bieżącej analizy potrzeb i stanu wykorzystania takiego sprzętu.

⁴⁰ Dalej: EFRR.

⁴¹ W KPP w Augustowie, Krapkowicach, Myśliborzu i Prudniku.

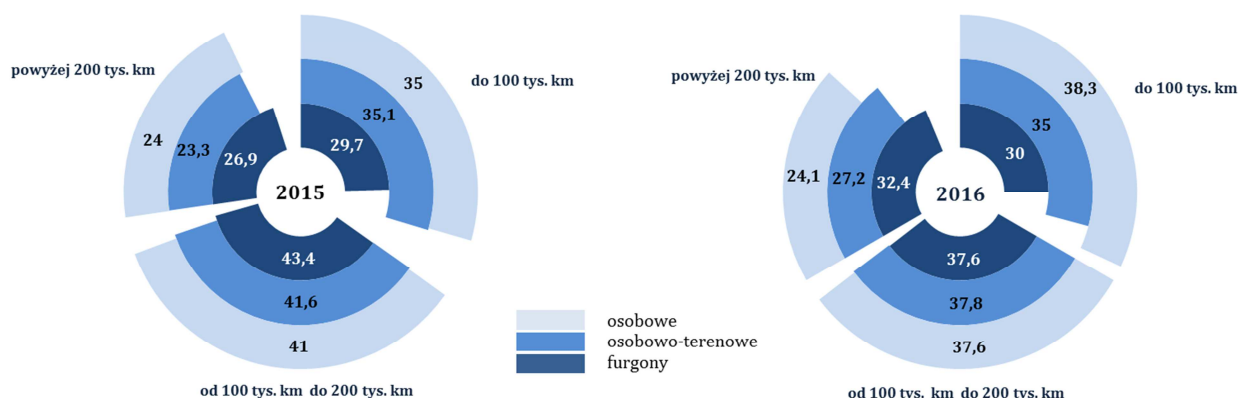
5.1.2. STAN SPRZĘTU TRANSPORTOWEGO UŻYTKOWANEGO W POLICJI

**Sprzęt Policji jest
wyeksploatowany**

Wysoki był udział użytkowanego w Policji sprzętu o dużym stopniu wyeksploatowania. Przebieg powyżej 200 tys. km posiadało na koniec 2015 r. 24,6% pojazdów, a na koniec 2016 r. 25,9%.

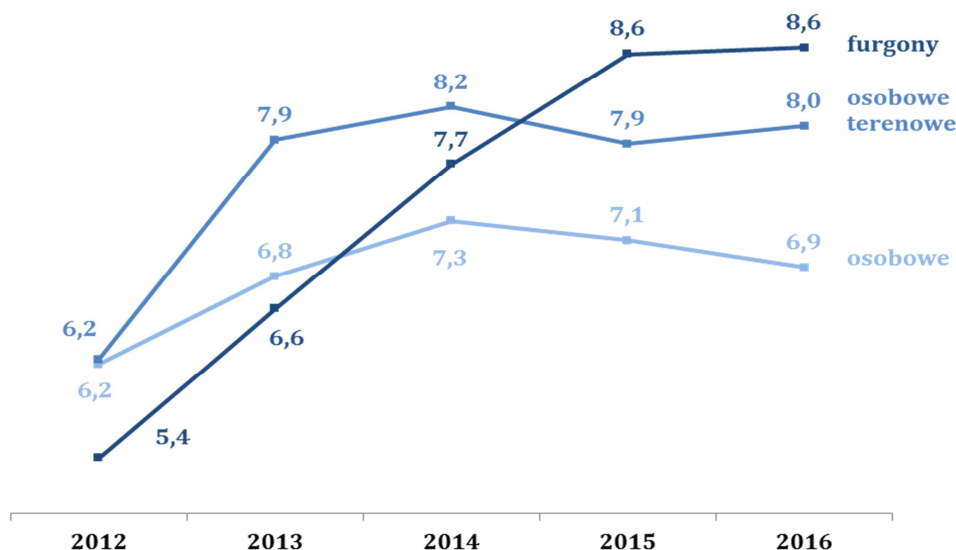
Strukturę przebiegu oraz średni wiek podstawowych rodzajów pojazdów użytkowanych w Policji przedstawiono na poniższych wykresach.

Wykres nr 4 Udział procentowy podstawowych rodzajów pojazdów użytkowanych w Policji w trzech przedziałach przebiegu (dane na koniec w 2015 r. i 2016 r.)



Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie danych KGP.

Wykres nr 5 Średni wiek w latach podstawowych rodzajów pojazdów użytkowanych w Policji w latach 2012-2016



Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie danych KGP.

W kontrolowanym okresie niewielkiemu obniżeniu uległ średni wiek użytkowanych samochodów osobowych (z 7,1 lat, wg stanu na dzień 31 grudnia 2015 r., do 6,9 lat na dzień 31 grudnia 2016 r.), wzrósł natomiast samochodów osobowych terenowych (z 7,9 lat do 8 lat). Na zbliżonym poziomie - 8,6 lat - utrzymywał się średni wiek użytkowanych furgonów, choć od 2012 r. systematycznie wzrastał.

Przykłady

W garnizonie zachodniopomorskim 59% samochodów osobowych było używanych dłużej niż 6 lat, 25% osobowych terenowych dłużej niż 11 lat, a 57% furgonów dłużej niż 8 lat. W garnizonie podlaskim w 2016 r. 25% użytkowanych pojazdów miała więcej niż 10 lat. KMP w Białymstoku użytkowała w 2016 r. 28 letni samochód ciężarowy, a średni wiek użytkowanych w tej jednostce motocykli wynosił 11,8 lat.

W jednostkach Policji nadal użytkowany był sprzęt, który spełniał kryteria do jego wycofania z eksploatacji. Pojazdy takie stanowiły 13,1% użytkowanych na koniec 2015 r. i 14% na koniec 2016 r. Ich udział był zróżnicowany w poszczególnych jednostkach. Według danych KGP, w garnizonie lubuskim w kontrolowanym okresie co czwarty pojazd spełniał kryteria do wycofania. W objętych kontrolą garnizonach pojazdy spełniające kryteria do wycofania wg stanu na 1 stycznia 2015 r. stanowiły: od 34,9% w garnizonie zachodniopomorskim do 41,7% w podkarpackim. Na koniec 2015 r. od 5,3% w garnizonie podkarpackim do 13,8% w podlaskim, a na koniec 2016 r. od 6,4% w garnizonie podkarpackim do 19,9% w opolskim.

Przykłady

W KPP w Prudniku, według stanu na dzień 1 stycznia 2015 r., 13 pojazdów spełniało kryteria do wycofania, co stanowiło 54,2% wyposażenia. Użytkowane w latach 2015-2016 furgony wyprodukowane w 2008 r. oraz 2009 r. ulegały częstym awariom. W KPP w Policach kryteria do wycofania spełniało 40% użytkowanych furgonów. KPP w Namysłowie na koniec 2015 r. 23,8% sprzętu transportowego spełniało kryteria do wycofania, a na koniec 2016 r. 36,8%, w tym wszystkie użytkowane furgony.

**Zmiana zasad
kwalifikowania sprzętu
do wycofania**

Od 3 lipca 2015 r. obowiązywała decyzja Nr 197 Komendanta Głównego Policji z dnia 16 czerwca 2015 r. *w sprawie sposobu wykonywania zadań służbowych w zakresie postępowania ze sprzętem transportowym Policji zakwalifikowanym jako zbędny lub zużyty*⁴², która uchyliła wcześniej obowiązującą decyzję Nr 219 z dnia 29 września 2000 r. *w sprawie uznawania sprzętu transportowego za zbędny, jego zbywania i kasacji*⁴³. W nowej decyzji zwiększeniu uległy normatywne przebiegi m.in. samochodów osobowych, autobusów oraz motocykli, a także całkowite czasy eksploatacji m.in. samochodów ciężarowych oraz łodzi kwalifikujące ten sprzęt do wycofania. Ustalane w tej decyzji normatywne przebiegi oraz całkowity czas eksploatacji sprzętu transportowego, wykorzystywane do ustalenia stopnia przydatności tego sprzętu dla Policji, określone zostały na podstawie podobnych regulacji, obowiązujących w innych służbach mundurowych, w szczególności w Państwowej Straży Pożarnej oraz w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej. Zwiększenie limitów przebiegów i czasów użytkowania pojazdów w tej decyzji miało istotny wpływ na zmniejszenie udziału sprzętu transportowego w eksploatacji Policji, spełniającego kryteria do wycofania z 40% w styczniu 2015 r.⁴⁴ do 13% w lipcu 2015 r.⁴⁵.

Przykłady

W garnizonie podkarpackim, po wejściu w życie decyzji Nr 197, sprzęt użytkowany ponad 10 lat nie kwalifikował się do wycofania, ponieważ nie osiągnął normatywnego przebiegu. W KPP w Prudniku, według stanu na dzień 1 stycznia 2015 r., 13 pojazdów spełniało kryteria do wycofania, co stanowiło 54,2%. Według stanu na koniec 2015 r. oraz 2016 r. tylko dwa pojazdy spełniały kryteria do wycofania, co stanowiło odpowiednio 8,3% i 9,5% pojazdów KPP.

⁴² Dz. Urz. KGP poz. 41. Dalej: decyzja *w sprawie postępowania ze sprzętem zbędnym lub zużytym* lub decyzja Nr 197.

⁴³ Dz. Urz. KGP Nr 8, poz. 86 ze zm..

⁴⁴ Na koniec 2012 r. pojazdy takie stanowiły 36,6%, a na koniec 2015 r. 40,2% użytkowanych.

⁴⁵ Spadkowi łącznej liczby użytkowanych pojazdów z 21,1 tys. szt. w styczniu 2015 r. do 20,4 tys. szt. w lipcu 2015 r. towarzyszyło obniżenie liczby pojazdów kwalifikujących się do wycofania z 8,4 tys. szt. do 2,7 tys. szt.

Największy udział pojazdów spełniających kryteria do wycofania był w kontrolowanym okresie wśród samochodów ciężarowych (ok. 80%), sprzętu pływającego (ok. 35%) oraz przyczep (ok. 30%). Szczegółowe dane w tym zakresie zamieszczono w poniższej tabeli.

Tabela nr 1 Udział procentowy pojazdów spełniających kryteria do wycofania wg rodzajów sprzętu na koniec 2015 r. i 2016 r.

Lp.	Rodzaj sprzętu	stan na 31 grudnia 2015			stan na 31 grudnia 2016		
		liczba użytkowanych pojazdów	liczba pojazdów kwalifikujących się do wycofania*	% udział pojazdów kwalifikujących się do wycofania	liczba użytkowanych pojazdów	liczba pojazdów kwalifikujących się do wycofania*	% udział pojazdów kwalifikujących się do wycofania
1	samochody osobowe	14 271	1 893	13,26	14 380	1 977	13,75
2	samochody osobowe terenowe	730	72	9,86	734	83	11,31
3	furgony	4 212	431	10,23	4 316	563	13,04
4	samochody ciężarowe	83	72	86,75	78	59	75,64
5	autobusy	97	0	0,00	93	0	0,00
6	przyczepy	435	129	29,66	455	136	29,89
7	samochody specjalistyczne	458	124	27,07	460	126	27,39
8	motocykle	1 079	12	1,11	1 056	16	1,52
9	sprzęt pływający	328	113	34,45	324	112	34,57
10	pozostały sprzęt transportowy	101	0	0	103	0	0
OGÓŁEM		21 794	2 846	13,06	21 999	3 072	13,96

*według kryteriów wynikających z decyzji Nr 197 Komendanta Głównego Policji

Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie danych KGP.

Jako główne przyczyny dalszej eksploatacji takich pojazdów, komendanci kontrolowanych jednostek wskazywali ich zadowalający stan techniczny, brak możliwości zastąpienia innymi pojazdami oraz braki pojazdów w odniesieniu do ustalonych norm wyposażenia. Pojazdy te nie były wycofywane także ze względu na konieczność zapewnienia mobilności służby w okresie długotrwałych wyłączeń z użytkowania innych pojazdów, z powodu wykonywanych przeglądów oraz napraw. W 2015 r. wycofano z eksploatacji ogółem 1 938 pojazdów, a w 2016 r. - 1 599⁴⁶.

Analizy stanu sprzętu transportowego, z uwzględnieniem jego przydatności do dalszego użytkowania nie były przeprowadzane w 1/3⁴⁷ skontrolowanych jednostek szczebla powiatowego. Stanowiło to naruszenie przepisów § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 maja 2010 r. *w sprawie sposobu i trybu gospodarowania składnikami rzeczowymi majątku ruchomego, w który wyposażone są jednostki budżetowe*⁴⁸, zgodnie z którymi jednostki winny na bieżąco analizować stan majątku ruchomego, z uwzględnieniem jego stanu technicznego oraz przydatności do dalszego użytkowania. Analizy takie były prowadzone natomiast we wszystkich objętych kontrolą KWP i obejmowały także sprzęt użytkowany w jednostkach podległych.

Komendanci jednostek, w których wyposażenie w poszczególne rodzaje sprzętu transportowego było niższe od ustalonych norm stwierdzili, że pomimo tego stan wyposażenia umożliwiał realizację bieżących zadań. Problemy występowały w przypadku konieczności dłuższego wyłączenia posiadanych pojazdów z użytkowania z powodu napraw, w szczególności pojazdów z wideorejestratorami. Utrudnieniem była również duża liczba wyeksploatowanego sprzętu transportowego, ulegającego częstym awariom.

Wpływ stanu wyposażenia na realizację zadań

⁴⁶ W latach 2012-2014 odpowiednio: 1 329 szt., 1 022 szt. i 1 185 szt.

⁴⁷ W KPP w Krapkowicach, Myśliborzu i Prudniku.

⁴⁸ Dz. U. Nr 114, poz. 761 ze zm. – uchylone z dniem 1 stycznia 2017 r.

W takich sytuacjach stosowano najczęściej przesunięcia pojazdów pomiędzy jednostkami i komórkami organizacyjnymi.

Spośród ankietowanych policjantów 59,6% oceniło, że liczba sprzętu transportowego, a 54%, że jego stan techniczny nie są wystarczające do prawidłowej realizacji zadań. Na jego ograniczoną dostępność w jednostkach wskazało 46,3%. Powyższe według 13,6% ankietowanych spowodowało konieczność zmiany terminu realizacji zadań, według 10,5% wydłużenie czasu reakcji na zgłoszenie, a według 5,7% niewykonanie zadania.

Również w informacji przekazanej NIK przez Zarząd Główny Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego Policjantów⁴⁹ stwierdzono, że liczba służbowego sprzętu transportowego poszczególnych rodzajów oraz jego stan techniczny nie są wystarczające do zapewnienia prawidłowej realizacji zadań Policji. Policja dysponuje bowiem w dużej mierze sprzętem użytkowanym od kilku do kilkunastu lat, zakupionym jeszcze w ramach Programu Modernizacji Policji realizowanego w latach 2007-2009 oraz wcześniej. Z racji wieku oraz eksploatacji w trudnych warunkach, sprzęt ulega coraz częściej awariom, a jego naprawy wymagają coraz większych nakładów finansowych. Zwrócono również uwagę, że w ostatnich latach potrzeby wymiany sprzętu transportowego zaspokajane były głównie w ramach tzw. sponsoringu, polegającego na finansowaniu lub współfinansowaniu zakupów przez samorząd terytorialny. Podkreślono, że aby Policja mogła prawidłowo wykonywać zadania, w pierwszej kolejności zachodzi konieczność uzupełnienia liczby sprzętu transportowego. Ponadto wymiana najbardziej wyeksploatowanego sprzętu powinna odbywać się sukcesywnie.

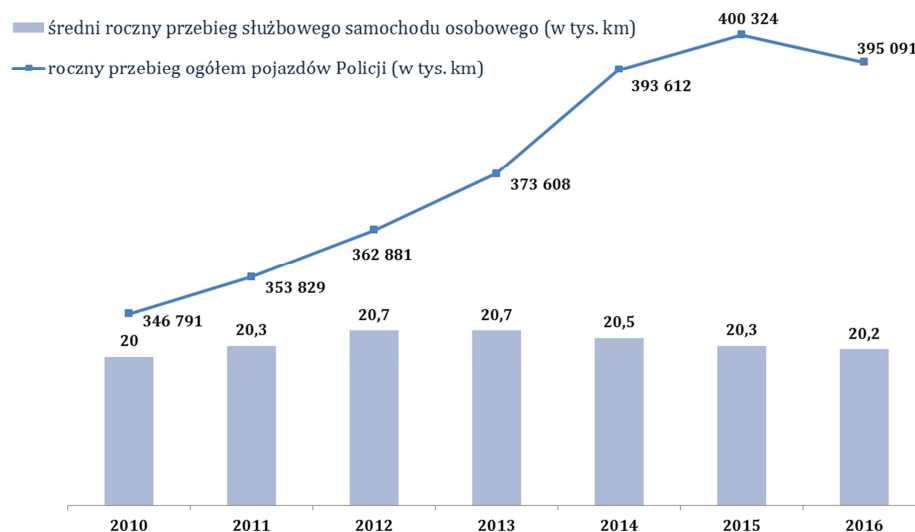
5.2. UŻYTKOWANIE POJAZDÓW SŁUŻBOWYCH

Wykorzystanie pojazdów służbowych

Według danych zgromadzonych przez KGP, pojazdy służbowe Policji przejechały w 2015 r. 400 324,5 tys. km, a w 2016 r. 395 091,2 tys. km. Najintensywniej użytkowane były samochody osobowe (których średnioroczny przebieg wynosił 20,3 tys. km w 2015 r. i 20,2 tys. km w 2016 r.), furgony (odpowiednio 20,7 tys. km i 18,8 tys. km) oraz samochody osobowe terenowe (18,2 tys. km i 19,6 tys. km), a najmniej samochody ciężarowe (które średnio przejeżdżały w tych latach 2,8 tys. km i 3 tys. km.) oraz motocykle (3,7 tys. km i 3,4 tys. km). Średnio na dobę policyjny samochód osobowy przejeżdżał 55,6 km w 2015 r. i 55,3 km w 2016 r., a furgon – 56,7 km w 2015 r. i 51,4 km w 2016 r. Wybrane dane o przebiegach pojazdów Policji w latach 2010-2016 przedstawione zostały na poniższym wykresie.

⁴⁹ Dalej: NSZZP.

Wykres nr 6 Przebiegi pojazdów służbowych Policji w latach 2010-2016



Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie danych KGP.

Zasady użytkowania sprzętu transportowego w Policji, określone przez Komendanta Głównego Policji w zarządzeniu w sprawie szczegółowych zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego w Policji, obejmowały jego wykorzystanie do celów służbowych oraz pozasłużbowych. We wszystkich objętych kontrolą garnizonach, obowiązywały ponadto regulacje wewnętrzne dotyczące zasad użytkowania pojazdów służbowych, wydane przez komendantów wojewódzkich.

5.2.1. UPRAWNIENIA DO KIEROWANIA POJAZDAMI

Brak wymogu posiadania przez policjantów uprawnień do kierowania pojazdami

Zgodnie z przepisami art. 25 ustawy o Policji, dla kandydatów do służby w Policji brak było wymogu posiadania uprawnień do kierowania pojazdami. Ze względu na powszechność posiadania takich uprawnień, w szczególności kategorii B, w KGP nie analizowano zasadności jego wprowadzenia. Zgodnie z zasadami określonymi w załączniku nr 7 do rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 18 kwietnia 2012 r. w sprawie postępowania kwalifikacyjnego w stosunku do kandydatów ubiegających się o przyjęcie do służby w Policji⁵⁰, dwa dodatkowe punkty w postępowaniu kwalifikacyjnym otrzymują natomiast kandydaci posiadający prawo jazdy kategorii A lub C.

Według stanu na dzień 1 stycznia 2015 r. służbę w Policji pełniło 98,8 tys. policjantów, na 1 stycznia 2016 r. – 98,9 tys., a na 1 stycznia 2017 r. niemal 100 tys. funkcjonariuszy. W kontrolowanym okresie KGP nie gromadziła danych o liczbie policjantów nieposiadających żadnych uprawnień do kierowania pojazdami. Przepisy dotyczące obowiązków policjantów⁵¹ oraz prowadzenia ich akt osobowych⁵², nie obligują funkcjonariuszy Policji do informowania przełożonych o nabyciu takich uprawnień oraz aktualizacji informacji w tym zakresie, zgromadzonych w ich aktach osobowych na etapie naboru do służby w Policji. Trzy⁵³ spośród 13 skontrolowanych jednostek Policji nie dysponowało pełnymi i aktualnymi informacjami o uprawnieniach

⁵⁰ Dz. U. poz. 432 ze zm. Dwa dodatkowe punkty w postępowaniu kwalifikacyjnym otrzymują kandydaci posiadający prawo jazdy kategorii A lub C.

⁵¹ Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 14 maja 2013 r. w sprawie szczegółowych praw i obowiązków oraz przebiegu służby policjantów (Dz. U. poz. 644 ze zm.).

⁵² Zarządzenie Nr 678 Komendanta Głównego Policji z dnia 17 czerwca 2005 r. w sprawie zasad prowadzenia przez przełożonych dokumentacji w sprawach związanych ze stosunkiem służbowym policjantów oraz sposobu prowadzenia akt osobowych (Dz. Urz. KGP Nr 11, poz. 71 ze zm.).

⁵³ KWP w Białymstoku, Opolu i Rzeszowie.

funkcjonariuszy do kierowania pojazdami i ich kategoriach. Zostały one zgromadzone na potrzeby kontroli NIK.

Przykłady

W KWP w Opolu przed okresem objętym kontrolą podjęto działania w celu pozyskania danych o uprawnieniach policjantów do kierowania pojazdami i wprowadzenia ich do Systemu Wspomagania Obsługi Policji. Funkcjonariusze posilkując się przepisami o ochronie danych osobowych, odmówili podania takich danych, jednocześnie wskazując na brak podstawy prawnej zobowiązującej ich do udzielania takich informacji. W KPP w Augustowie funkcjonariusze zgłaszali do komórki właściwej ds. kadr i szkolenia fakt uzyskania lub rozszerzenia posiadanych uprawnień do kierowania pojazdami na podstawie ustnego polecenia komendanta.

Według stanu na 31 grudnia 2016 r., w 10⁵⁴ z 13 objętych kontrolą komend, udział policjantów nieposiadających uprawnień do kierowania pojazdami nie przekraczał 3% pełniących służbę. Nie miało to wpływu na realizację zadań w jednostkach, ponieważ policjanci nieposiadający takich uprawnień m.in. pełnili służbę w patrolach pieszych, rowerowych lub wspólnie z policjantami posiadającymi stosowne uprawnienia do kierowania pojazdami. W 2017 r. KGP pozyskała z KSP i KWP wybrane informacje o liczbie policjantów kierujących pojazdami, w tym uprzywilejowanymi. Wynikało z nich, że w zakresie prawa jazdy kategorii B pojazdami służbowymi kierowało w tych jednostkach 56,8 tys. funkcjonariuszy, w tym 46,3 tys. posiadało zezwolenia do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi.

Nie wszyscy policjanci posiadali uprawnienia do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi

Na koniec 2016 r. spośród funkcjonariuszy posiadających uprawnienia do kierowania pojazdami, w skontrolowanych jednostkach od 72,3%⁵⁵ do 100%⁵⁶ kierowało pojazdami służbowymi, a od 28,6%⁵⁷ do 80,3%⁵⁸ posiadało uprawnienia do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi. Jedynie w KPP w Myśliborzu wszyscy policjanci posiadający uprawnienia do kierowania pojazdami użytkowali samochody służbowe i posiadali zezwolenia do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi. Wszczęcie procedury wydania lub przedłużenia takich zezwoleń następowało najczęściej na podstawie opinii przełożonych uzasadnionych potrzebami służby lub wniosku policjanta pozytywnie zaopiniowanego przez przełożonego. Innymi uwzględnianymi okolicznościami były m.in.: umiejętności i doświadczenie w kierowaniu pojazdami lub bezwypadkowy przebieg służby. Policja ponosiła koszty badań lekarskich i psychologicznych policjantów, związanych z koniecznością uzyskania przez nich dodatkowych orzeczeń o braku przeciwwskazań do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi, o których mowa w art. 106 ust. 1 pkt 3 ustawy *o kierujących pojazdami*. Do otrzymania takiego zezwolenia, nie było natomiast wymagane w przypadku funkcjonariuszy Policji (zgodnie z obowiązującymi przepisami), ukończenie kursu dla kierujących pojazdami uprzywilejowanymi.

Charakter wykonywanych przez policjantów zadań oraz wyniki przeprowadzonego w trakcie kontroli badania ankietowego wskazują na potrzebę dysponowania zezwoleniami do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi przez szerszą grupę funkcjonariuszy. Takie pojazdy używało 82,5% uczestniczących w badaniu ankietowym policjantów. Podkreślenia wymaga, że ze względu na brak niezbędnych uprawnień, 9,8% ankietowanych w wymagającej tego sytuacji nie użyło pojazdu służbowego jako uprzywilejowanego, co mogło mieć negatywny wpływ na skuteczność podejmowanych przez nich działań, a 15,9% ankietowanych przyznało, że użyło pojazdu jako uprzywilejowanego, pomimo braku wymaganego

⁵⁴ Za wyjątkiem KWP w Szczecinie, KMP w Przemyśle i KPP w Myśliborzu.

⁵⁵ W KMP w Przemyśle.

⁵⁶ W KWP w Szczecinie, KPP w Krapkowicach, Myśliborzu i Strzyżowie.

⁵⁷ W KWP w Rzeszowie.

⁵⁸ W KPP w Krapkowicach.

zezwolenia, czym naruszyli przepisy art. 108 ust. 2 ustawy *o kierujących pojazdami*.

W wyniku kontroli dokumentacji wydania 128 zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi stwierdzono, że w 121 przypadkach (94,5%) przy ich wydawaniu przestrzegane były zasady określone w art. 109 ustawy *o kierujących pojazdami* oraz w rozdziale 4 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 maja 2013 r. *w sprawie kursów dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych i pojazdów przewożących wartości pieniężne*⁵⁹. W KWP w Opolu w jednym przypadku wydane zostało zezwolenie, pomimo iż przedłożone przez funkcjonariusza orzeczenie lekarskie zawierało jedynie informacje o braku przeciwwskazań do kierowania pojazdami silnikowymi, a w KPP w Krapkowicach stwierdzono jeden przypadek wydania zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi kategorii A i B, pomimo iż przedłożone przez policjanta orzeczenie lekarskie o braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem, dotyczyło jedynie kategorii B. Powyższe spowodowane zostało ograniczoną rzetelnością weryfikacji dokumentów złożonych przez funkcjonariuszy przed wydaniem zezwoleń i stanowiło naruszenie przepisów art. 109 ust. 1 pkt 1 w związku z art. 109 ust. 5 ustawy *o kierujących pojazdami*. W KPP w Prudniku zezwolenia dla pięciu osób wydano z opóźnieniem od trzech do dziewięciu dni. W myśl przepisów § 13 pkt 3 ww. rozporządzenia, druk zezwolenia powinien być wypełniony w terminie nie dłuższym niż 2 dni robocze od dnia, w którym dokonano pozytywnej weryfikacji wymaganych dokumentów. Ponadto w czterech jednostkach⁶⁰ stwierdzono 21 przypadków niezapewnienia ciągłości pomiędzy kolejnymi zezwoleniami wydawanymi na czas określony. Spowodowane to było m.in. brakiem monitorowania terminów ważności posiadanych przez policjantów uprawnień, jak też zwłoką w wykonaniu przez funkcjonariuszy niezbędnych badań i składaniu wniosków o wydane zezwoleń wraz z wymaganymi dokumentami.

Przykłady

W KPP w Namysłowie w połowie skontrolowanych przypadków nie została zapewniona ciągłość posiadania przez funkcjonariuszy zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi, gdyż procedurę wydania nowego zezwolenia rozpoczynano po upływie ważności poprzedniego. Przerwy w posiadaniu przez policjantów zezwoleń wynosiły od 25 do 486 dni. W KPP w Prudniku ciągłość zezwoleń nie została zapewniona w siedmiu z 10 zbadanych przypadków.

W skontrolowanych komendach nie wystąpiły przypadki odmowy przez policjantów podjęcia działań dotyczących uzyskania niezbędnych uprawnień do kierowania pojazdami lub zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi.

5.2.2. UŻYTKOWANIE POJAZDÓW SŁUŻBOWYCH

W skontrolowanych jednostkach policjanci nie uzyskiwali dodatkowych gratyfikacji finansowych z tytułu kierowania pojazdami służbowymi oraz przeprowadzania ich obsługi codziennej. Powyższe czynności nie miały także wpływu na wysokość przyznawanych im dodatków służbowych lub nagród.

We wszystkich objętych kontrolą przypadkach użycia samochodów służbowych, kierujący nimi policjanci posiadali uprawnienia do kierowania pojazdami wymaganej kategorii i nie mieli orzeczonych przez lekarzy przeciwwskazań do kierowania pojazdami służbowymi, a w przypadkach użycia pojazdów uprzywilejowanych zezwolenia do kierowania takimi pojazdami⁶¹.

Pojazdy służbowe
użytkowali uprawnieni
do tego policjanci

⁵⁹ Dz. U. z 2017 r. poz. 140 ze zm.

⁶⁰ W KWP w Szczecinie oraz KPP Namysłowie, Prudniku i Strzyżowie.

⁶¹ Z uwagi na nieewidencjonowanie przez kontrolowane jednostki użycia pojazdów jako uprzywilejowanych, badanie ograniczono do ujawnionych przypadków użycia pojazdów uprzywilejowanych, które uczestniczyły w wypadkach i kolizjach.

Osoby kierujące pojazdami były uprawnione do korzystania z nich na podstawie przydziału sprzętu lub zgody na jego jednorazowe użycie.

Pojazdy służbowe były przekazywane do użytkowania funkcjonariuszom określonej komórki organizacyjnej, mogli z nich jednak korzystać, w przypadku takiej potrzeby oraz zgody przełożonych, także inni funkcjonariusze. W żadnej ze skontrolowanych komend nie uzależniano możliwości korzystania z pojazdu służbowego od posiadania przez funkcjonariusza dodatkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane w służbowym sprzęcie transportowym.

5.2.3. DOKUMENTACJA POJAZDÓW SŁUŻBOWYCH I ICH UŻYTKOWANIA

Za wyjątkiem KPP w Krapkowicach i Prudniku, pozostałe skontrolowane komendy ewidencjonowały użytkowany sprzęt transportowy w księdze indywidualnej sprzętu transportowego. W pięciu jednostkach⁶² nie zapewniono jednak jej prowadzenia zgodnie z wytycznymi, określonymi w załączniku nr 4 do zarządzenia *w sprawie szczegółowych zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego w Policji*, tj. w podziale na rodzaje sprzętu transportowego, a dla rodzaju pojazdy samochodowe, dodatkowo w podziale na grupy pojazdów lub nie ujmowano w niej części wymaganych danych.

Wszystkie skontrolowane jednostki użytkujące sprzęt transportowy posiadały dokumenty dotyczące tego sprzętu, a w szczególności dowody rejestracyjne, karty pojazdów, książki gwarancyjne oraz protokoły zdawczo odbiorcze, a także dowody techniczne. Prowadzono również ewidencje użycia sprzętu transportowego w książkach dyspozytorów oraz książki kontroli pracy sprzętu transportowego, co odpowiadało wymogom określonym w przepisach § 10 ust. 1 pkt 2, pkt 4 i pkt 5 ww. zarządzenia.

W sześciu⁶³ komendach stwierdzono jednak, że dokumentacja sprzętu prowadzona była bez dochowania należytej rzetelności, w szczególności nie zapewniono dokonywania kompletnych oraz rzetelnych wpisów w dowodach technicznych pojazdów oraz książkach kontroli pracy sprzętu transportowego.

Dokumentacja sprzętu transportowego nie była prowadzona rzetelnie

Przykłady

W KPP w Augustowie od lipca 2011 r. zaniechano uzupełniania w dowodach technicznych danych dotyczących ewidencji pracy sprzętu transportowego oraz w jednym przypadku (spośród 10 objętych kontrolą) w książce kontroli pracy sprzętu transportowego nie odnotowano funkcjonariusza faktycznie kierującego pojazdem. W KWP w Opolu w książkach kontroli pracy sprzętu transportowego nie wpisano użycia pojazdów przez pracowników Wydziału Transportu w celu przekazania ich do warsztatów zewnętrznych.

Przebiegi pojazdów były zróżnicowane w poszczególnych skontrolowanych jednostkach oraz rodzajach służb. Uzależnione były od potrzeb wynikających z realizacji bieżących zadań. W objętych kontrolą garnizonach średnioroczny przebieg samochodów osobowych wahał się w 2015 r. od 18,9 tys. km w garnizonie podlaskim do 19,2 tys. km w podkarpackim, a w 2016 r. od 18,8 tys. km w garnizonie zachodniopomorskim do 19,7 tys. zł w podlaskim. W skontrolowanych KMP i KPP średnioroczny przebieg samochodów osobowych wynosił w 2015 r. od 20,3 tys. km w KMP w Przemyślu i KPP w Strzyżowie oraz Policach, do 24,3 tys. km w KPP w Augustowie, a w 2016 r. od 18,7 tys. km w KMP w Białymstoku do 29,1 tys. km w KPP w Augustowie. W ocenie kierowników skontrolowanych jednostek Policji wykonywane przebiegi i wykorzystanie pojazdów służbowych były wystarczające do prawidłowej realizacji zadań.

⁶² W KWP w Białymstoku, Opolu i Szczecinie oraz KMP w Białymstoku i KPP w Namysłowie.

⁶³ KWP w Białymstoku, Rzeszowie i Opolu, KMP w Białymstoku, KPP w Augustowie i Strzyżowie (w przypadku dokumentacji pojazdów tej jednostki, wpisów nie dokonali upoważnieni pracownicy Wydziału Transportu KWP w Rzeszowie).

Nie ograniczono wykorzystania pojazdów do realizacji zadań

Za wyjątkiem KMP w Białymstoku, w kontrolowanych jednostkach nie stwierdzono przypadków wprowadzania przez komendantów limitów przebiegu pojazdów. Także w tej komendzie miesięczne limity nie były obligatoryjne w przypadku wystąpienia obiektywnych zwiększonych potrzeb związanych z realizacją zadań. Jednakże okoliczność tę należało każdorazowo wyjaśniać. W skontrolowanych jednostkach Policji nie stwierdzono ograniczeń w korzystaniu przez policjantów z pojazdów podczas pełnionej służby lub ograniczania wydatków na paliwo. Występowały natomiast problemy z terminową zapłatą za paliwa zakupione przy użyciu kart płatniczych FLOTA.

Występowały okresowe problemy z terminową zapłatą za zakupione paliwa

W kontrolowanym przez NIK okresie obowiązywały zawarte przez Policję umowy na dostawę paliw do pojazdów służbowych wszystkich jednostek Policji na terenie Polski, rozprowadzanych przez sieć stacji paliw akceptujących bezgotówkowe karty płatnicze w systemie FLOTA. Rozliczenia z tytułu zakupu przy ich użyciu paliwa, dokonywane były przez poszczególne jednostki Policji będące dysponentami środków budżetowych III stopnia. W związku ze zgłaszanymi przez jednostki Policji trudnościami finansowymi w regulowaniu zobowiązań za paliwa zakupione w systemie FLOTA, przedstawiciele KGP wielokrotnie występowali w 2015 r. i 2016 r. do dostawcy o prolongowanie terminów płatności dla poszczególnych jednostek oraz o odstąpienie od naliczania odsetek (dostawca zastrzegł sobie możliwość zablokowania kart, w przypadku braku terminowego regulowania należności). Do 16 listopada 2016 r. dostawca wyraził zgodę na prolongatę terminów płatności z 2016 r. na łączną kwotę 7,1 mln zł oraz wstrzymał wydawanie kolejnych decyzji w odniesieniu do kwoty 5,9 mln zł. Jednocześnie jednostki Policji zgłosiły kolejne wnioski o przesunięcie terminów płatności kwoty 5,2 mln zł, a KGP prowadziła dalsze uzgodnienia z dostawcą, dotyczące możliwości jednorazowej prolongaty zaległych płatności na 2017 r. W celu zapłaty zobowiązań wymagalnych za zakup paliwa, Komendant Główny Policji w 2016 r. skierował dwa wnioski do Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji o wyrażenie zgody na zwiększenie limitu wydatków budżetowych Policji z rezerwy celowej budżetu państwa na 2016 r., z których tylko pierwszy został zrealizowany w zakresie dotyczącym przekazania środków na zakup paliwa.

Również według informacji otrzymanej przez NIK od NSZZP, istotnym problemem jest zabezpieczanie zbyt małych środków finansowych w planie wydatków na pokrycie kosztów zakupu paliwa. Przykładowo w garnizonie warmińsko-mazurskim w planie finansowym w rozdziale 75405 *Komendy powiatowe Policji* na 2017 r. zabezpieczono na pokrycie kosztów zakupu paliwa środki finansowe w kwocie 2,9 mln zł, przy wykonaniu na koniec 2016 r. na poziomie 5,2 mln zł.

W czasie prowadzonej kontroli *Wykonanie budżetu państwa w 2016 r.* (P/17/001), NIK zwróciła uwagę, że nie uwzględniono w planie budżetu państwa wydatków na materiały pędne i smary dla Policji, na poziomie porównywalnym do wykonania roku poprzedniego. W efekcie wymagało to pozyskania z rezerwy celowej (część 83 poz. 91) środków w kwocie 15 617,7 tys. zł na uregulowanie zobowiązań Skarbu Państwa w zakresie wydatków bieżących Policji z tytułu zakupu paliwa. Działanie takie uznano za niezrozumiałe z punktu widzenia planowania tego rodzaju zakupów, bowiem w 2015 r. na materiały pędne i smary wydatkowano 179 751,5 tys. zł, a wydatki na ten cel w 2016 r. wynoszące 163 191,2 tys. zł, były niższe o 16 560,4 tys. zł, tj. o 9,2% niż w roku poprzednim.

5.3. ZAPEWNIENIE PRZYGOTOWANIA POLICJANTÓW DO KIEROWANIA POJAZDAMI SŁUŻBOWYMI, W TYM UPRZYWILEJOWANYMI

5.3.1. ZASADY ORGANIZACJI SZKOLEŃ I DOSKONALENIA ZAWODOWEGO W POLICJI

Zasady kształcenia i doskonalenia zawodowego Policjantów

Szczegółowe warunki odbywania szkoleń zawodowych oraz doskonalenia zawodowego w Policji, uwzględniające rodzaje, formy, warunki i tryb ich odbywania, a także organizację i sposób prowadzenia szkoleń i doskonalenia zawodowego oraz nadzór nad ich realizacją, określone zostały w rozporządzeniu w sprawie *szczegółowych warunków odbywania szkoleń zawodowych oraz doskonalenia zawodowego w Policji*. Wśród szkoleń przewidziano szkolenia zawodowe podstawowe, przygotowujące policjantów do wykonywania podstawowych zadań służbowych na stanowiskach. Nabywanie, aktualizowanie, rozszerzanie oraz pogłębianie wiedzy i umiejętności zawodowych policjanta, wymaganych przy wykonywaniu przez niego zadań i czynności służbowych, a także uzyskanie dodatkowych uprawnień, następować miało natomiast w ramach tzw. doskonalenia zawodowego. Może być ono realizowane jako: 1) doskonalenie centralne - przez szkoły policyjne i WSPol.; 2) doskonalenie lokalne - przez jednostki organizacyjne Policji lub komórki organizacyjne tych jednostek; oraz 3) doskonalenie zewnętrzne - przez podmioty pozapolicyjne.

Komendant Główny Policji podjął działania na rzecz zapewnienia policjantom możliwości doskonalenia techniki kierowania pojazdami, wprowadzając m.in. programy kursów realizowanych w ramach doskonalenia zawodowego centralnego.

Szkolenia i doskonalenie centralne

W kontrolowanym okresie były realizowane trzy takie kursy zawodowe:

a/ *kurs specjalistyczny w zakresie doskonalenia techniki kierowania samochodem osobowym (TJS)*, obejmujący 36 godzin lekcyjnych – 5 dni szkoleniowych⁶⁴.

b/ *kurs specjalistyczny dla policjantów ruchu drogowego w zakresie kierowania motocyklem szosowym (TJMS)*, obejmujący 118 godzin – 15 dni szkoleniowych; Przy czym w kursie mogli uczestniczyć policjanci, którzy ukończyli przeszkolenie z zakresu ruchu drogowego⁶⁵.

c/ *kurs specjalistyczny dla policjantów techniki operacyjnej w zakresie kierowania motocyklem (KM)*, obejmujący 94 godziny – 12 dni szkoleniowych⁶⁶. Ich programy, obejmowały zarówno zajęcia teoretyczne, jak i praktyczne. Przewidywały też zaliczenie, polegające na praktycznej weryfikacji umiejętności kierowania pojazdami. Kursy te realizowane były przez CSP, które jako jedyna jednostka szkoleniowa dysponowała kadrą oraz odpowiednimi obiektami i sprzętem, niezbędnymi do realizacji takich kursów.

Ponadto doskonalenie techniki jazdy stanowiło element treści programowych:

a/ *kursu specjalistycznego dla policjantów-ekspertów, pełniących służbę w kontyngentach policyjnych – część praktyczna*⁶⁷,

b/ *kursu specjalistycznego dla policjantów służby kryminalnej w komórkach organizacyjnych techniki operacyjnej z zakresu prowadzenia obserwacji samochodowej*⁶⁸.

⁶⁴ Przed dniem 3 lipca 2015 r. 9 dni i 58 godzin lekcyjnych. Po jego ukończeniu policjant powinien potrafić prawidłowo wykonać obsługę codzienną pojazdu, zająć prawidłową pozycję za kierownicą, wskazać różnicę w technice kierowania pojazdem z napędem na przednią, na tylną oś pojazdu oraz z napędem na cztery koła, rozpoznać zjawisko nadsterowności i podsterowności pojazdu, prawidłowo operować pedałem gazu i hamulca, prawidłowo obsługiwać skrzynię biegów oraz dostosować jej przełożenia, prawidłowo układać ręce na kierownicy i operować nimi w czasie kierowania pojazdem, prawidłowo hamować pojazdem na łuku i prostym odcinku drogi oraz wybierać właściwy tor przejazdu.

⁶⁵ Po jego ukończeniu policjant powinien potrafić wykonać czynności obsługi codziennej motocykla szosowego, kierować motocyklem szosowym, w tym z uwzględnieniem elementów taktyki pracy policjanta ruchu drogowego, wykonać pilotaż/eskortę pojazdu oraz wykonać motocyklową asystę honorową.

⁶⁶ Po jego ukończeniu policjant powinien potrafić wykonać czynności obsługi codziennej motocykla szosowego i kierować motocyklem szosowym.

⁶⁷ W latach 2015-2016 przeprowadzono rocznie po jednej edycji tego kursu dla 12 osób.

Do udziału w części kursów, wymagane było od funkcjonariuszy ubezpieczenie

W przypadku kursów TJS i TJMS, wśród ustalonych przez Komendanta Głównego Policji kryteriów formalnych, jakim musieli odpowiadać kandydaci na te kursy, wskazano posiadanie aktualnego dodatkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone w mieniu pracodawcy. Przy formułowaniu takiego wymogu wobec kursantów, uwzględniono opinię CSP. Wynikała ona z praktyki likwidacji szkód występujących w sprzęcie transportowym wykorzystywanym do realizacji zajęć, zgodnie z którą w przypadku braku posiadania ubezpieczenia przez policjanta, koszty ponosiła jednostka szkoleniowa.

Przyjęte rozwiązanie uniemożliwiało jednak udział w ww. kursach funkcjonariuszom, którzy nie posiadali takiego ubezpieczenia oraz przenosiło odpowiedzialność za szkody powstałe w trakcie kursów na ich uczestników.

Brak obowiązku ukończenia przez policjantów kursu dla kierujących pojazdami uprzywilejowanymi

Przepisy art. 1 pkt 1 ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami spowodowały, że nie wszedł w życie pierwotnie planowany wymóg ukończenia przez funkcjonariuszy Policji kursu dla kierujących pojazdami uprzywilejowanymi, jako warunek uzyskania stosownego zezwolenia. W uzasadnieniu do projektu tej ustawy podano, że nowy system szkolenia kierowców pojazdów uprzywilejowanych jest znacznie droższy od dotychczasowego i w przypadku służb mundurowych nie gwarantuje uzyskania lepszych wyników od już istniejących. Wskazano także, że tego typu rozwiązanie ustawowe stwarza sytuację, w której kierowcy samochodów uprzywilejowanych wielu służb mundurowych, w tym Policji przechodziliby dwukrotnie szkolenie dla kierujących pojazdami uprzywilejowanymi, ponieważ w ramach szkoleń wewnętrznych przechodzą szkolenia w zakresie kierowania takimi pojazdami.

System kształcenia nie gwarantował przygotowania do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi

Jak wskazują ustalenia kontroli, system kształcenia i centralnego doskonalenia zawodowego policjantów nie gwarantował jednak takiego przygotowania funkcjonariuszy. W programach szkolenia zawodowego podstawowego⁶⁹ nie były przewidziane zajęcia praktyczne dotyczące kierowania pojazdami służbowymi. Jedynie, podczas realizacji *jednostki modułowej 05 – Podejmowanie czynności wobec uczestników ruchu drogowego*, ujęto zagadnienia dotyczące pojęcia pojazdu uprzywilejowanego oraz zasad ruchu pojazdów uprzywilejowanych. Inne kursy i szkolenia realizowane w ramach doskonalenia zawodowego centralnego, nie obejmowały specyfiki kierowania takimi pojazdami. Poza tym, co opisano w dalszej części Informacji, ich liczba była znikoma w odniesieniu do liczby policjantów kierujących pojazdami, w tym uprzywilejowanymi.

Tymczasem, według danych zaewidencjonowanych w SEWIK (w którym od 1 listopada 2015 r., wyodrębniono wśród pojazdów uprzywilejowanych uczestniczących w wypadkach i kolizjach drogowych pojazdy uprzywilejowane Policji):

- w okresie od 1 listopada do 31 grudnia 2015 r. miało miejsce sześć wypadków i 99 kolizji z udziałem pojazdów uprzywilejowanych Policji, w których rannych zostało 10 osób. 41 spośród tych zdarzeń (39%) powstało z winy policjantów;

- w 2016 r. miało miejsce 56 wypadków i 711 kolizji, w wyniku których zginęła jedna osoba, a rannych zostało 98 osób. Spośród tych zdarzeń, 324 (42,2%) powstały z winy policjantów;

- w I kw. 2017 r. miało miejsce 10 wypadków i 202 kolizje, w których ranne zostały 23 osoby. 83 zdarzenia (39,1%) powstały z winy policjantów.

Spośród 646 funkcjonariuszy uczestniczących w badaniu ankietowym przeprowadzonym przez NIK, 2,8% wskazało, że zaniechało użycia pojazdu służbowego jako uprzywilejowanego w wymagającej tego sytuacji, z uwagi na

⁶⁸ W 2015 r. przeprowadzono trzy edycje kursu dla 36 osób.

⁶⁹ Decyzja Nr 697 Komendanta Głównego Policji z dnia 28 grudnia 2005 r. w sprawie wprowadzenia programu szkolenia zawodowego podstawowego (Dz. Urz. KGP z 2006 r. Nr 1, poz. 4 ze zm.) oraz decyzja Nr 405 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 grudnia 2016 r. w sprawie szkolenia zawodowego podstawowego (Dz. Urz. KGP poz. 77 ze zm.).

Działania na rzecz zmiany systemu szkolenia policjantów podjęto w 2017 r.

brak wystarczającej wiedzy o zasadach kierowania takim pojazdem, a 4,2% z powodu braku wystarczających umiejętności do kierowania takim pojazdem.

W kwietniu 2017 r. KGP pozyskała z jednostek Policji dane, z których wynikało, że przeszkolenia w zakresie kierowania pojazdami uprzywilejowanymi wymagało ponad 12 tys. policjantów. Po przeprowadzeniu analizy m.in. kosztów takich szkoleń w ośrodkach doskonalenia techniki jazdy, w KGP opracowano koncepcję zwiększenia liczby przeszkolonych policjantów w zakresie kierowania takimi pojazdami w oparciu o zasoby własne. Komendant Główny Policji powołał zespół do opracowania zmian programów szkolenia. W efekcie jego prac, w dniu 8 czerwca 2017 r. wprowadził do treści programów szkolenia zawodowego podstawowego oraz zawodowego podstawowego dla policjantów, absolwentów wybranych kierunków studiów, pięć godzin lekcyjnych zajęć obejmujących problematykę poruszania się pojazdem uprzywilejowanym. Ponadto w CSP opracowany został program *Doskonalenia zawodowego dla prowadzących doskonalenie lokalne z zakresu kierowania pojazdami uprzywilejowanymi*, a w *Planie doskonalenia zawodowego centralnego na 2017 r.*, uwzględnione zostały dwie edycje tego kursu. Jego absolwenci będą prowadzili szkolenia w zakresie doskonalenia techniki kierowania pojazdami w poszczególnych jednostkach organizacyjnych Policji. Jednocześnie dla takich szkoleń w KGP opracowany został *Program lokalnego doskonalenia zawodowego dla kierujących pojazdami uprzywilejowanymi*⁷⁰. W lipcu 2017 r., Zastępca Komendanta Głównego Policji zobowiązał Komendanta Stołecznego Policji oraz komendantów wojewódzkich do podjęcia działań w zakresie doskonalenia przez funkcjonariuszy Policji umiejętności kierowania pojazdami uprzywilejowanymi⁷¹. Według informacji otrzymanej z KGP, do końca września 2017 r. przeszkolonych zostało 1 479 policjantów. W tym czasie szkolenia prowadzone były w 11 spośród 17 garnizonów.

5.3.2. POTRZEBY SZKOLENIOWE ORAZ ICH REALIZACJA

Identyfikacja potrzeb szkoleniowych dotyczyła głównie kursów centralnych

W objętych kontrolą jednostkach Policji, identyfikacja potrzeb szkoleniowych, w zakresie doskonalenia techniki kierowania pojazdami prowadzona była w oparciu o przepisy § 8 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków odbywania szkoleń zawodowych oraz doskonalenia zawodowego w Policji. Potrzeby takie ustalano na podstawie informacji przekazywanych przez kierowników komórek organizacyjnych, a dla garnizonów określano, jako sumę potrzeb zidentyfikowanych przez poszczególne podległe jednostki. Identyfikacja potrzeb prowadzona była w odniesieniu do kursów organizowanych przez CSP i polegała na ustaleniu osób, które wymagały przeszkolenia, ale jednocześnie spełniały wymogi formalne ustalone dla uczestników poszczególnych kursów, a ponadto mogły zostać zgłoszone na kurs przy uwzględnieniu stanu kadrowego jednostki i realizowanych zadań. Dopiero od września 2015 r., przy identyfikacji potrzeb szkoleniowych na kursy centralne obowiązywała wprowadzona przez KGP zasada, ustalania zarówno ogólnych potrzeb szkoleniowych, jak i liczby osób planowanych do objęcia szkoleniem w danym roku. Liczba osób wymagających przeszkolenia, określona przez kierowników jednostek organizacyjnych Policji w ramach kursów organizowanych centralnie wynosiła: według stanu na 30 września 2015 r. 3 505, z tego: 2 981 na kursie TJS, 496 na kursie TJMS oraz 28 na KM, a według stanu na 30 września 2016 r. – 3 212 osób, z tego na ww. kursach odpowiednio: 2 703, 479 oraz 30. Na kursy te zgłoszono natomiast na 2016 r. 1 901 osób (z tego: TJS – 1 574, TJMS – 301 i KM 26), a na 2017 r. 1 815 (z tego: TJS – 1 527, TJMS – 268 i KM 20). We wszystkich skontrolowanych KWP, komendanci zgłosili potrzeby szkoleniowe w terminach i w trybie

⁷⁰ Czas trwania kursu dwa dni szkoleniowe – 16 godzin lekcyjnych. Celem kursu jest doskonalenie wiedzy i umiejętności funkcjonariuszy Policji kierujących pojazdami uprzywilejowanymi.

⁷¹ W szkoleniach tych mają uczestniczyć funkcjonariusze Policji posiadający prawo jazdy kategorii B oraz zezwolenie na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi, a w pierwszej kolejności pełniący służbę w komórkach patrolowo-interwencyjnych oraz ruchu drogowego.

określonym w § 8 ust. 3 pkt 1 ww. rozporządzenia. Obejmowały one wszystkie potrzeby zgłoszone przez podległe jednostki.

Prowadzone analizy potrzeb szkoleniowych nie zapewniały pełnej ich identyfikacji, albo pomimo zidentyfikowania takich potrzeb, funkcjonariusze nie byli kierowani na szkolenia.

W 10 spośród 13⁷² skontrolowanych komend, identyfikacja potrzeb szkoleniowych ograniczała się tylko do kursów organizowanych w ramach doskonalenia zawodowego centralnego. Nie identyfikowano natomiast potrzeb w tym zakresie, które mogłyby być zrealizowane także w ramach doskonalenia zawodowego lokalnego lub zewnętrznego. Głównie dlatego, że takie szkolenia nie były organizowane.

W czterech⁷³ z dziewięciu skontrolowanych jednostek szczebla powiatowego, nie zgłoszono do przeszkolenia na 2016 r. w ramach kursów doskonalenia techniki jazdy realizowanych przez CSP żadnego policjanta, a w jednej⁷⁴ w obu objętych kontrolą latach. W jednostkach tych nie przeszkolono także żadnego policjanta w zakresie doskonalenia techniki kierowania pojazdami, w ramach innych rodzajów kursów i szkoleń.

Spośród uczestniczących w badaniu ankietowym policjantów, 6,2% oceniło swoje umiejętności kierowania pojazdami służbowymi jako niewystarczające do prawidłowego i bezpiecznego wykonywania czynności służbowych, ale jednocześnie aż 57,9% ankietowanych stwierdziła, że potrzebuje przeszkolenia w zakresie doskonalenia techniki kierowania pojazdami, w tym uprzywilejowanymi, a 27,2% zgłaszało taką potrzebę przełożonym.

Przykłady

W KPP w Augustowie nie zgłoszono potrzeb szkoleniowych na 2017 r., pomimo wykazania takich potrzeb w latach ubiegłych. Brak zgłoszeń argumentowano trudnościami w organizacji służby w przypadku skierowania funkcjonariuszy na dodatkowe kursy, w związku z nieobecnościami innych policjantów spowodowanymi zwolnieniami lekarskimi i urlopami. W tej jednostce niemal 40% ankietowanych funkcjonariuszy wskazało na potrzebę przeszkolenia w zakresie doskonalenia techniki kierowania pojazdami, a 28,6% podało, że zgłaszało taką potrzebę przełożonym. W latach 2015-2016 wzrosła w tej jednostce z 10 do 20 liczba zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych i niemal połowa z nich powstała z winy policjantów.

W KWP w Rzeszowie zgłaszano na szkolenia organizowane w ramach doskonalenia zawodowego centralnego mniej osób, aniżeli wynosiły zidentyfikowane potrzeby szkoleniowe, ponieważ brano pod uwagę konieczność zapewnienia sprawnej realizacji zadań oraz możliwości szkoleniowe szkół policyjnych.

KPP w Policach, która nie zgłosiła zapotrzebowania na kursy z zakresu doskonalenia techniki jazdy na 2015 r. 2016 r. i na 2017 r., przy analizie potrzeb szkoleniowych uwzględniono trudną sytuację kadrową w jednostce, konieczność zapewnienia ciągłości służby i realizacji podstawowych zadań.

Od 2012 r. (za wyjątkiem 2014 r.) CSP zwiększało corocznie w planach doskonalenia zawodowego liczbę miejsc ogółem na kursach z zakresu doskonalenia techniki jazdy⁷⁵, wzrastał także poziom zabezpieczenia w tych planach zgłoszonych przez jednostki potrzeb szkoleniowych. Pomimo tego zgłaszane potrzeby nie były realizowane w pełni. W przypadku kursu TSJ, zostały one zrealizowane na poziomie 7,7% w 2015 r. i 10,9% w 2016 r., kursu TJMS odpowiednio 14,8% oraz 25,9%, a kursu KM 34,9% i 0%. W latach 2015-2016 w kursach z zakresu doskonalenia techniki jazdy realizowanych przez CSP uczestniczyło jedynie 402 policjantów (ukończyło 393), z tego: w kursie TSJ 107 w 2015 r. oraz 171 w 2016 r., w kursie TJMS odpowiednio: 31 i 78 (ukończyło 69), a w kursie KM w 2015 r. 15 policjantów. Kurs ten nie był realizowany w 2016 r. Na 2017 r. zaplanowano (po uwzględnieniu korekty planu szkoleniowego) 13 edycji kursu TJS dla 208 osób, sześć edycji kursu TJMS

Potrzeby szkoleniowe
były realizowane
w ograniczonym
zakresie

⁷² Za wyjątkiem KWP w Szczecinie, KMP w Białymstoku oraz KPP w Prudniku.

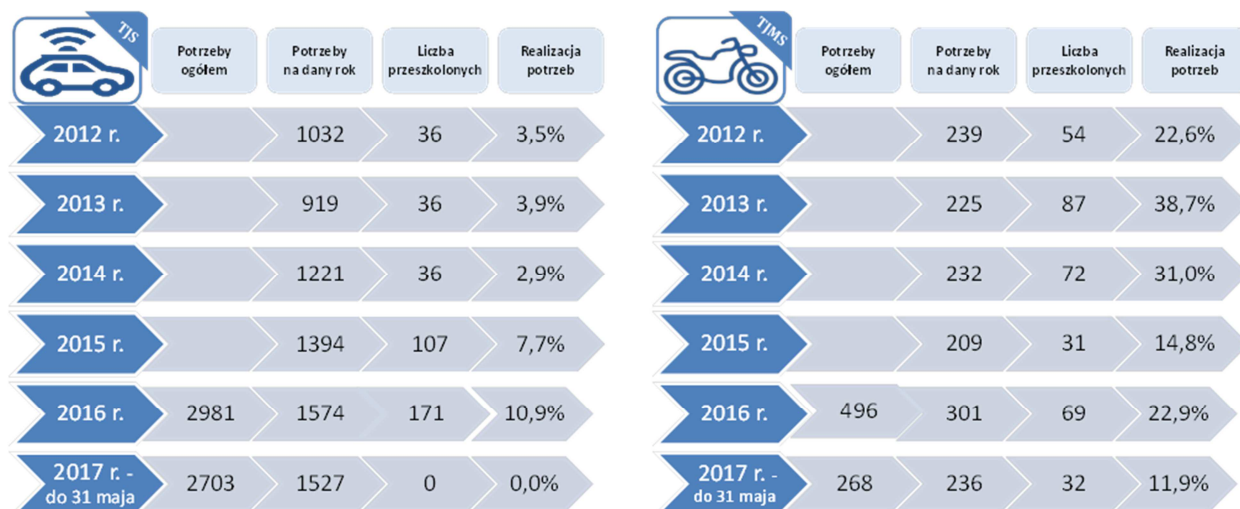
⁷³ W KPP w Myśliborzu, Namysłowie, Policach i Strzyżowie.

⁷⁴ KPP w Policach.

⁷⁵ 94 w 2012 r., 138 w 2013 r., 111 w 2014 r., 225 w 2015 r., 333 w 2016 r. oraz 400 w 2017 r.

dla 94 osób oraz jedną edycję kursu KM dla 16 osób. Potrzeby szkoleniowe dotyczące doskonalenia zawodowego centralnego i ich realizację w latach 2012-2017 przedstawiono na poniższym rysunku.

Infografika nr 5 Potrzeby szkoleniowe dotyczące kursów TJS, TJMS oraz ich realizacja w latach 2012-2017



Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie danych KGP.

W objętych kontrolą garnizonach otrzymane limity miejsc na kurs TJS zabezpieczały w 2015 r. od 5,6% zgłoszonych potrzeb w garnizonie zachodniopomorskim do 9,3% w garnizonie podlaskim, a w 2016 r. od 10% w garnizonie podlaskim do 11,6% w garnizonie opolskim, a na kurs TJMS w 2015 r. od 9,1% w garnizonie podlaskim do 20% w garnizonie zachodniopomorskim, a w 2016 r. od 21,4% w garnizonie zachodniopomorskim do 30% w garnizonach podlaskim i podkarpackim. Wszystkie skontrolowane jednostki wykorzystały w pełni otrzymane limity miejsc na tych szkoleniach.

Stopień realizacji potrzeb szkoleniowych uzależniony był od możliwości realizacji ww. kursów przez CSP, którego priorytetem działalności szkoleniowej była m.in. realizacja kursu specjalistycznego w zakresie ruchu drogowego oraz obowiązkowych dla nowoprzyjętych policjantów szkoleń zawodowych podstawowych.

W latach 2015-2016 CSP zrezygnowało z przeprowadzenia łącznie 14 edycji kursów doskonalenia techniki jazdy. Spowodowane było nie tylko prowadzeniem innych szkoleń, ale również remontem nawierzchni autodromu. Komendant CSP w informacji zasięgniętej w trakcie kontroli na podstawie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK, wskazała dodatkowo na trudności związane z brakiem nauczycieli, w związku z zaangażowaniem kadry dydaktycznej w realizację innych priorytetowych kursów oraz ograniczoną liczbę i wysoki stopień wyeksploatowania sprzętu transportowego wykorzystywanego podczas szkoleń.

Inne kursy i szkolenia

Także inne jednostki szkoleniowe i organizacyjne Policji organizowały szkolenia lokalne oraz przedsięwzięcia w zakresie doskonalenia techniki kierowania pojazdami m.in. WSPol w ramach projektu *Droga do bezpiecznej służby*, współfinansowanego z Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki zorganizowała 93 edycje czterodniowych szkoleń, w których uczestniczyło łącznie w latach 2011-2015 ogółem 1 295 funkcjonariuszy Policji, w tym 155 w 2015 r. W wyniku trójstronnych uzgodnień pomiędzy KGP, CUL oraz Automobilklubem Wielkopolskim zorganizowane zostały na Torze Poznań szkolenia dla 800 policjantów ruchu drogowego z całej Polski w zakresie kierowania samochodem osobowym wyposażonym w wideorejestrator.

Obejmowały one zajęcia teoretyczne i praktyczne. Według danych zgromadzonych przez KGP, w ramach doskonalenia zawodowego lokalnego i zewnętrznego oraz innych przedsięwzięć zorganizowanych przez jednostki szkoleniowe oraz jednostki organizacyjne Policji, przeszkolonych zostało 2 926 policjantów w 2015 r. i 738 w 2016 r. Wydatki poniesione na ten cel w ww. latach wyniosły odpowiednio 901,8 tys. zł oraz 98,6 tys. zł. Szczegółowe zestawienie zamieszczono w załączniku nr 6.5 do niniejszej Informacji.

Szkoleń lokalnych dla policjantów w zakresie kierowania pojazdami nie zorganizowała połowa skontrolowanych komend wojewódzkich. Także w połowie skontrolowanych komend szczebla powiatowego nie organizowano takich szkoleń samodzielnie, ani we współpracy z innymi podmiotami. Nie kierowano również policjantów na szkolenia zewnętrzne. Stan taki tłumaczono przede wszystkim brakiem odpowiedniego zaplecza, kadry oraz środków finansowych.

**Do szkolenia
policjantów nie
wykorzystywano
symulatora kierowania
pojazdami**

W ramach projektu Nr O ROB 0011 01/ID/11/1 na rzecz obronności i bezpieczeństwa państwa, realizowanego w latach 2012-2014 przez konsorcjum, w którego skład wchodziła m.in. WSPol, skonstruowany został *symulator kierowania pojazdami uprzywilejowanymi podczas działań typowych i ekstremalnych*. Według informacji zasięgniętej w trakcie kontroli na podstawie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit f ustawy o NIK od Komendanta-Rektora WSPol, system wizualizacji zastosowany w tym symulatorze generuje i wyświetla realistyczny obraz oraz umożliwia szkolenie na standardowych pojazdach wykorzystywanych w służbach mundurowych, jak i dostosowanie parametrów do szczególnych wymagań. Oprogramowanie symulacyjne odwzorowuje dynamikę ruchu pojazdów z uwzględnieniem rodzaju i stanu nawierzchni jezdni oraz ogumienia, a także pracę zespołu napędowego, układu zawieszenia, poszczególnych instalacji i systemów symulowanego pojazdu oraz ich awarii. System umożliwia również symulację różnych sytuacji zachodzących na drodze: ataku, wtargnięcia na jezdnię, pożarów, podtopień i innych sytuacji szczególnych. Dodatkowo symulator wyposażony został w moduł monitorowania parametrów psychofizycznych kierowcy, co umożliwia ocenę predyspozycji oraz wpływu poszczególnych zachowań, na jakość realizowanych przez kierowców zadań, a także przedstawienie indywidualnych i zoptymalizowanych rozwiązań. Na symulatorze policjanci mieli doskonalić swoje umiejętności jazdy samochodami służbowymi, w szczególności w jeździe pościgowej, w kolumnie czy podczas zabezpieczenia przejazdów.

Na realizację tego projektu wydatkowano łącznie 6 491,3 tys. zł (w tym 5 832,9 tys. zł stanowiło dofinansowanie Narodowego Centrum Badań i Rozwoju⁷⁶, a 648 400 zł wkład własny konsorcjum realizującego projekt). W 2014 r. utworzono w WSPol salę szkoleniową z symulatorem. Na przygotowanie tego pomieszczenia poniesiono wydatki w kwocie 167 tys. zł. Ponadto WSPol ponosiła koszty utrzymania tego majątku na poziomie ok. 12 tys. zł rocznie. Według informacji pozyskanych przez KGP od Komendanta Stołecznego i komendantów wojewódzkich Policji w listopadzie 2014 r., jednostki te zgłosiły potrzebę przeszkolenia z wykorzystaniem symulatora jazdy 12 360 policjantów.

Do czasu kontroli NIK, symulator ten nie był wykorzystywany w procesie szkolenia policjantów⁷⁷. W dniu 15 kwietnia 2015 r. WSPol otrzymała z NCBiR informację o pozytywnej ocenie projektu oraz o konieczności przekazania wszelkich praw własności do jego wyników na rzecz Skarbu Państwa, reprezentowanego przez Ministra Obrony Narodowej. W dniu 26 sierpnia 2015 r. WSPol wystąpiła do Dyrektora Departamentu Nauki i Szkolnictwa Wojskowego Ministerstwa Obrony Narodowej o udzielenie licencji na powstały

⁷⁶ Dalej: NCBiR.

⁷⁷ Zgodnie z pismem Komendanta Głównego Policji z dnia 19 stycznia 2018 r. w przedsięwzięciu realizowanym w dniu 4 grudnia 2017 r. przeprowadzono szkolenie z zakresu obsługi symulatora kierowania pojazdami uprzywilejowanymi podczas działań typowych i ekstremalnych. Ponadto poinformował, iż WSPol przygotowuje specjalistyczne programy szkolenia, które będą wykorzystywane w 2018 r. do pracy na symulatorze kierowania pojazdami.

w ramach projektu produkt. W okresie od 15 kwietnia do 26 sierpnia 2015 r. trwała w tej sprawie korespondencja pomiędzy WSPoI, NCBiR, ówczesnym Ministerstwem Spraw Wewnętrznych, Ministerstwem Obrony Narodowej⁷⁸ oraz Komendantem Głównym Żandarmerii Wojskowej. Na wniosek Komendanta-Rektora WSPoI, w marcu 2016 r. p.o. Komendanta Głównego Policji wystąpił do Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji o wsparcie trwającej w MON procedury przekazania praw niezbędnych do użytkowania symulatora do prowadzenia szkoleń funkcjonariuszy, w celu umożliwienia jak najszybszego wykorzystania tego urządzenia w procesie szkolenia. W piśmie z dnia 7 kwietnia 2016 r. skierowanym do Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Minister Obrony Narodowej wskazał na zasadność przejęcia autorskich praw majątkowych do tego projektu przez MSWiA, z uwagi na fakt, że został on zgłoszony przez to ministerstwo.

Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji podejmował działania w celu ostatecznego przejęcia takich praw. Zgodnie z opiniami Departamentu Prawnego MSWiA w umowach o przeniesienie autorskich praw majątkowych do wyników projektów naukowo-badawczych realizowanych przez NCBR, Skarb Państwa, jako strona umowy, powinien być reprezentowany przez Komendanta Głównego Policji, o ile przedmiot umowy o wykonanie projektu wiąże się z zakresem właściwości Policji. KGP wyrażała jednak wątpliwości, co do możliwości występowania Komendanta Głównego Policji, jako strony takiej umowy⁷⁹. Ostatecznie w sierpniu 2017 r. KGP wystąpiła do WSPoI o przekazanie całości dokumentacji niezbędnej do przygotowania umowy, na podstawie której Policja stanie się podmiotem uprawnionym do korzystania z produktów powstałych w ramach projektu. Dokumenty te zostały niezwłocznie przekazane. Według informacji przedstawionej NIK przez Komendanta-Rektora WSPoI, do dnia 17 listopada 2017 r. nie została jednak zawarta umowa przeniesienia autorskich praw majątkowych do wyników projektu⁸⁰.

Liczba przeszkolonych funkcjonariuszy była znikoma

KGP nie posiadała danych o tym, jaki odsetek policjantów i pracowników Policji kierujących pojazdami służbowymi, w tym uprzywilejowanymi posiadał w objętym kontrolą okresie przeszkolenie z zakresu doskonalenia techniki kierowania pojazdami. W pięciu⁸¹ spośród dziewięciu objętych kontrolą jednostek szczebla powiatowego, udział policjantów kierujących pojazdami służbowymi posiadających takie przeszkolenie nie przekraczał 5%, a w objętych kontrolą garnizonach wahał się od 3,9% w garnizonie podkarpackim do 38,9% w garnizonie podlaskim⁸². W szkoleniach z zakresu kierowania pojazdami uprzywilejowanymi uczestniczyli głównie policjanci pełniący służbę w pionie ruchu drogowego. W połowie skontrolowanych garnizonów stanowili oni ponad 84% ogółu przeszkolonych, a w czterech⁸³ z dziewięciu skontrolowanych komend szczebla powiatowego, przeszkolenie posiadali jedynie policjanci tego pionu, pomimo iż z pojazdów służbowych korzystali na bieżąco także funkcjonariusze z innych rodzajów służb.

Przykłady

KMP w Przemyślu pomimo zgłoszenia w latach 2015-2016 trzech funkcjonariuszy na kurs TJMS i jednego na TJS, nie otrzymała żadnego miejsca na tych kursach, a udział policjantów przeszkolonych w zakresie kierowania pojazdami służbowymi wynosił 4,9%. W tym czasie liczba zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych tej jednostki wzrosła z 14 do 24, w tym z winy policjantów z czterech do 11. W KPP w Strzyżowie udział przeszkolonych policjantów wśród kierujących pojazdami wynosił 3,3%. Tymczasem przyczyną

⁷⁸ Dalej: MON.

⁷⁹ Ze względu na fakt, że w umowach o wykonanie i finansowanie projektów wskazano inne niż KGP podmioty (MON, MSWiA).

⁸⁰ Brak przeniesienia autorskich praw majątkowych potwierdził również Komendant Główny Policji w informacji z dnia 18 stycznia 2018 r.

⁸¹ W KMP w Przemyślu, KPP w Krapkowicach, Namysłowie, Myśliborzu i Strzyżowie.

⁸² Przy czym w garnizonie opolskim wynosił 7%, a w zachodniopomorskim 7,1%.

⁸³ KMP w Przemyślu oraz w KPP w Krapkowicach, Myśliborzu i Namysłowie.

co czwartego zdarzenia w tej jednostce były nieprawidłowo wykonywane manewry cofania. Na koniec 2016 r. spośród 99 funkcjonariuszy kierujących pojazdami służbowymi w KPP w Myśliborzu, jedynie trzech (3%) ukończyło przeszkolenie z zakresu kierowania pojazdami.

Na ograniczoną liczbę takich szkoleń, wynikającą m.in. z braku niezbędnej do ich przeprowadzania infrastruktury, zwrócił również uwagę NSZZP w informacji udzielonej NIK. W garnizonie warmińsko-mazurskim zaledwie 4% funkcjonariuszy odbyło szkolenia z zakresu doskonalenia techniki jazdy samochodem i byli to w głównej mierze policjanci ruchu drogowego. Ostatnie szkolenie w ww. zakresie dla policjantów Pododdziału Prewencji Policji w Poznaniu odbyło się w 1998 r. W garnizonie dolnośląskim nastąpiła wprawdzie poprawa sytuacji w zakresie szkolenia policjantów ruchu drogowego, problem braku szkoleń dotyczy jednak nadal funkcjonariuszy ogniw patrolowych. Jednocześnie podkreślano, iż brak szkoleń oraz kursów doskonalących technikę kierowania pojazdem służbowym ma wpływ na zwiększoną liczbę szkód w sprzęcie transportowym. Wskazywano także na potrzebę prowadzenia takich szkoleń cyklicznie.

W zakresie szkoleń policjantów dotyczących doskonalenia techniki kierowania pojazdami realizowano także przedsięwzięcia, które przyczyniały się do poprawy wyszkolenia policjantów w tym zakresie.

Dobre praktyki

Dobre praktyki

W KWP w Łodzi w wyniku przeprowadzonych analiz przyczyn szkód w sprzęcie transportowym z winy funkcjonariuszy, z których wynikało, że ich główną przyczyną jest brak odpowiedniej wiedzy oraz umiejętności praktycznych kierowania pojazdami w różnych sytuacjach i warunkach drogowych, wprowadzono lokalny program doskonalenia zawodowego w tym zakresie. Wydział Ruchu Drogowego tej jednostki wraz z Wydziałem Kadr i Szkolenia, na terenie Oddziałów Prewencji Policji w Łodzi, przy wykorzystaniu pojazdów i sprzętu będącego własnością Komendy, prowadził jednodniowe szkolenia dla policjantów garnizonu. W szkoleniach tych uczestniczyło 651 policjantów w 2015 r. oraz 444 w 2016 r.⁸⁴ W pierwszej kolejności uczestniczyli w nich funkcjonariusze, którzy spowodowali szkody w służbowym sprzęcie transportowym, oraz posiadający małe doświadczenie w kierowaniu pojazdami (posiadający uprawnienia krócej niż pięć lat). Szkolenia obejmujące część teoretyczną, jak i praktyczną prowadzone były przez grupę 40 funkcjonariuszy garnizonu łódzkiego, w szczególności służby ruchu drogowego, posiadających uprawnienia instruktora nauki jazdy⁸⁵. Ponadto policjant prowadzący i nadzorujący szkolenia, posiadał także kwalifikacje instruktora doskonalenia techniki jazdy. W wyniku prowadzonych szkoleń zmniejszeniu ulegała sukcesywnie liczba szkód z winy policjantów w tym garnizonie⁸⁶.

Dowódca Oddziału Prewencji Policji w Białymstoku przy współudziale CSP (które oddelegowało do prowadzenia zajęć instruktorów), zorganizował w 2015 r. szkolenie kierowców pojazdów służbowych pn. *Doskonalenie techniki jazdy samochodem w trudnych warunkach atmosferycznych*. W zajęciach teoretycznych i praktycznych uczestniczyło 120 funkcjonariuszy, którzy na terenie Aeroklubu Podlaskiego ćwiczyli m.in. manewr hamowania efektywnego i awaryjnego, skrętu manewrowego i drogowego, jazdy w trudnych warunkach atmosferycznych oraz wychodzenia z poślizgu nadsterownego i podsterownego.

KPP w Prudniku, w ramach realizowanego wspólnie ze Starostwem Powiatowym w Prudniku projektu *Razem dla Bezpieczeństwa – kompleksowe działania na rzecz społeczności lokalnych Powiatu Prudnickiego*, dofinansowanego ze środków programu ograniczenia przestępczości

⁸⁴ Podczas dotychczasowej realizacji programu szkolenia, od kwietnia 2014 r. do końca maja 2017 r., zrealizowano 231 jednodniowych szkoleń, w których uczestniczyło ogółem 1 724 policjantów.

⁸⁵ Wyznaczeni trenerzy w 2015 r. wzięli udział w projekcie pt. *Lernen um zu lehren/uczyć się, żeby nauczać – trening zawodowy w zakresie technik bezpiecznej jazdy samochodem służbowym* w ramach Programu Erasmus+.

⁸⁶ Z 273 w 2012 r. i 2013 r., poprzez 239 w 2014 r., 228 w 2015 r. do 210 w 2016 r.

i społecznych zachowań *Razem Bezpieczniej* im. Władysława Stasiaka oraz programu KGP *Profilaktyka a Ty*, zorganizowała szkolenie dla 20 policjantów na płycie poślizgowej. Podczas szkolenia obejmującego zajęcia teoretyczne i praktyczne, przedstawione zostały zasady techniki i taktyki jazdy, doskonalono technikę hamowania na łuku oraz na prostym odcinku drogi, wyprowadzania pojazdu z poślizgu w warunkach symulowanych na płycie poślizgowej oraz z użyciem trolejów⁸⁷. Opolski Urząd Wojewódzki zarekomendował MSWiA realizację II etapu ww. Projektu, w ramach którego zaplanowano przeszkolenie kolejnych 20 funkcjonariuszy.

W trakcie postępowania kwalifikacyjnego, dla kandydatów do służby w Policji oraz w skontrolowanych komendach (poza dwoma⁸⁸), przed przekazaniem policjantom pojazdów służbowych do użytkowania, nie przeprowadzano szkoleń, nie weryfikowano ich predyspozycji oraz umiejętności kierowania pojazdami. Tylko w garnizonie opolskim wprowadzony został obowiązek sprawdzenia umiejętności kierowania pojazdem w typowych warunkach służby przed wydaniem zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi.

Podkreślenia wymaga, że w latach 2015-2016 ponad połowa z 16 tys. szkód w służbowym sprzęcie transportowym o wartości 26,3 mln zł, powstała z winy policjantów i pracowników Policji.

5.4. ZDARZENIA Z UDZIAŁEM SŁUŻBOWEGO SPRZĘTU TRANSPORTOWEGO ORAZ LIKWIDACJA SZKÓD

5.4.1. EWIDENCJONOWANIE ZDARZEŃ Z UDZIAŁEM POJAZDÓW SŁUŻBOWYCH I ICH ANALIZY

Brak pełnej i aktualnej informacji o wszystkich zdarzeniach z udziałem pojazdów służbowych Policji

Ustalone przez Komendanta Głównego Policji zasady rejestracji, ewidencji oraz obiegu informacji o wypadkach i kolizjach, w tym z udziałem pojazdów służbowych Policji, rozproszone były w wielu systemach i zbiorach danych, obejmujących wybrane zagadnienia o niektórych takich zdarzeniach. Nie zapewniały one dysponowania przez kierownictwo Policji pełną oraz bieżącą informacją o wszystkich takich zdarzeniach z udziałem pojazdów służbowych, w szczególności powstałych poza drogami publicznymi i ich przyczynach. Z powyższych względów nie jest możliwe dokładne wskazanie liczby wypadków i kolizji oraz innych zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych Policji, które wystąpiły w latach 2015-2016.

Zgodnie z obowiązkiem określonym przepisami § 21 ust. 1, ust. 2 i ust. 3 zarządzenia Komendanta Głównego Policji Nr 71 z dnia 19 grudnia 2014 r. *w sprawie planowania strategicznego, sprawozdawczości oraz systemu kontroli zarządczej w Policji*⁸⁹, w SESPol gromadzone były (jako wydarzenia nadzwyczajne) dane o liczbie wypadków i kolizji spowodowanych przez policjantów i pracowników Policji pojazdem służbowym oraz przypadki prowadzenia pojazdu służbowego po użyciu alkoholu lub w stanie nietrzeźwości. Zgodnie z przyjętymi przez KGP założeniami, dane w tym systemie nie miały obejmować zdarzeń, które wystąpiły poza drogami i terenami publicznymi.

⁸⁷ Specjalne wózki, na których umieszczany jest samochód, imitujące zjawisko poślizgu nadsterownego (tylnej osi). Troleje używane są w trakcie szkoleń z zakresu techniki jazdy do nauki wychodzenia z poślizgu.

⁸⁸ KMP w Przemyślu i KPP w Prudniku.

⁸⁹ Dz. Urz. KGP poz. 142, dalej: zarządzenie *w sprawie sprawozdawczości z 2014 r.* Uchylone z dniem 30 grudnia 2016 r. przez § 40 zarządzenia Nr 19 Komendanta Głównego Policji z dnia 29 grudnia 2016 r. *w sprawie planowania strategicznego oraz systemu kontroli zarządczej w Policji* (Dz. Urz. KGP poz. 80 ze zm.). Terminy wprowadzania i zatwierdzania danych dla zestawień sprawozdawczych określał załącznik nr 8 do ww. zarządzenia, a zakresy danych zestawień sprawozdawczych gromadzonych w SESPol określał załącznik nr 9 do tego zarządzenia.

Komendant Główny Policji przepisami § 6 pkt 3 zarządzenia w sprawie *szczegółowych zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego w Policji*, zobowiązał jednostki prowadzące gospodarkę transportową do informowania dyrektora BLP tylko o niektórych zdarzeniach (a/ w wyniku których szacunkowe straty w służbowym sprzęcie transportowym przekraczały kwotę ustaloną corocznie przez to biuro, b/ gdy uczestniczył w nim służbowy sprzęt transportowy: kierownika jednostki Policji lub jego zastępcy; kierowany przez policjanta lub pracownika Policji, a skutkiem wypadku były ofiary śmiertelne lub obrażenia ciała; kierowany przez policjanta lub pracownika Policji będącego pod wpływem alkoholu).

Zgodnie z przepisami § 3 ust. 1 i ust. 2 zarządzenia Nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 października 2015 r. w sprawie *metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych*⁹⁰, jednostki Policji zobowiązane były do zarejestrowania w SEWIK informacji dotyczących zgłoszonych zdarzeń drogowych (w tym z udziałem pojazdów Policji), zaistniałych lub mających początek na drodze publicznej, w strefie ruchu lub w strefie zamieszkania, w związku z ruchem przynajmniej jednego pojazdu. Do systemu tego nie miały być wprowadzane inne zdarzenia, w których uczestniczyły pojazdy służbowe, w szczególności powstałe poza drogami publicznymi. Ponadto do 30 października 2015 r. nie wyodrębniano w tym systemie wśród zdarzeń drogowych z udziałem pojazdów uprzywilejowanych, wypadków i kolizji pojazdów Policji.

Informacje o niektórych zdarzeniach z udziałem służbowego sprzętu transportowego dyżurni komend wojewódzkich/Stołecznej przekazywali dyżurnemu KGP na podstawie przepisów § 4 załącznika nr 2 do zarządzenia Nr 1173 z dnia 10 listopada 2004 r. w sprawie *organizacji służby dyżurnej w jednostkach organizacyjnych Policji*⁹¹. Wybrane dane o liczbie i wartości szkód w sprzęcie transportowym, ujmowane były także w rocznych sprawozdaniach finansowych dotyczących rozrachunków z tytułu szkód oraz w miesięcznych informacjach przekazywanych przez jednostki organizacyjne Policji do BLP KGP. Informacje o poszkodowanych w takich zdarzeniach, gromadzono również podczas sporządzanych analiz stanu bezpieczeństwa i higieny pracy w Policji. Według tych analiz, w wypadkach pojazdów służbowych śmierć poniosło w 2015 r. trzech funkcjonariuszy (nie odnotowano ofiar śmiertelnych w 2016 r.). W zdarzeniach z udziałem takich pojazdów obrażenia odniosło 539 funkcjonariuszy i pracowników Policji w 2015 r. i 583 w 2016 r. W kontrolowanych latach odnotowano tylko jedno zdarzenie spowodowane przez policjanta będącego pod wpływem alkoholu.

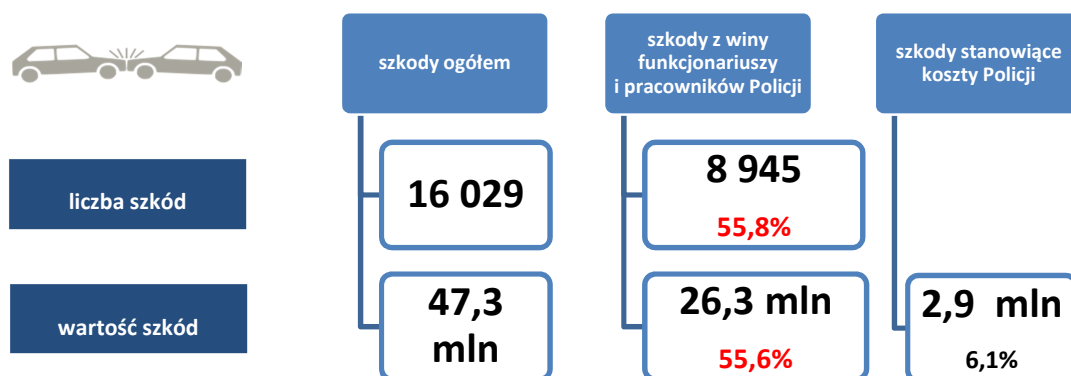
Ponad połowa szkód w pojazdach służbowych powstała z winy policjantów i pracowników Policji

Choć nie każde zdarzenie musi powodować szkodę w sprzęcie transportowym, to dane o liczbie szkód są najbardziej zbliżone do liczby zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych Policji. W 2015 r. odnotowano 8 253 szkody o wartości 25,1 mln zł, z tego: 4 646 (56,3%) o wartości 14,1 mln zł powstało z winy policjantów lub pracowników Policji, a szkody o wartości 1,6 mln zł (6,4%) spisane zostały w koszty funkcjonowania jednostek Policji. W 2016 r. odnotowano 7 776 szkód o wartości 22,2 mln zł, z tego: 4 299 (55,3%) o wartości 12,2 mln zł powstało z winy policjantów lub pracowników Policji, a kwota 1,3 mln zł szkód (5,9%) spisana została w koszty funkcjonowania jednostek.

⁹⁰ Dz. Urz. KGP poz. 85 ze zm.

⁹¹ Dz. Urz. KGP z 2013 r. poz. 73.

Infografika nr 6 Szkody w służbowym sprzęcie transportowym Policji w latach 2015-2016

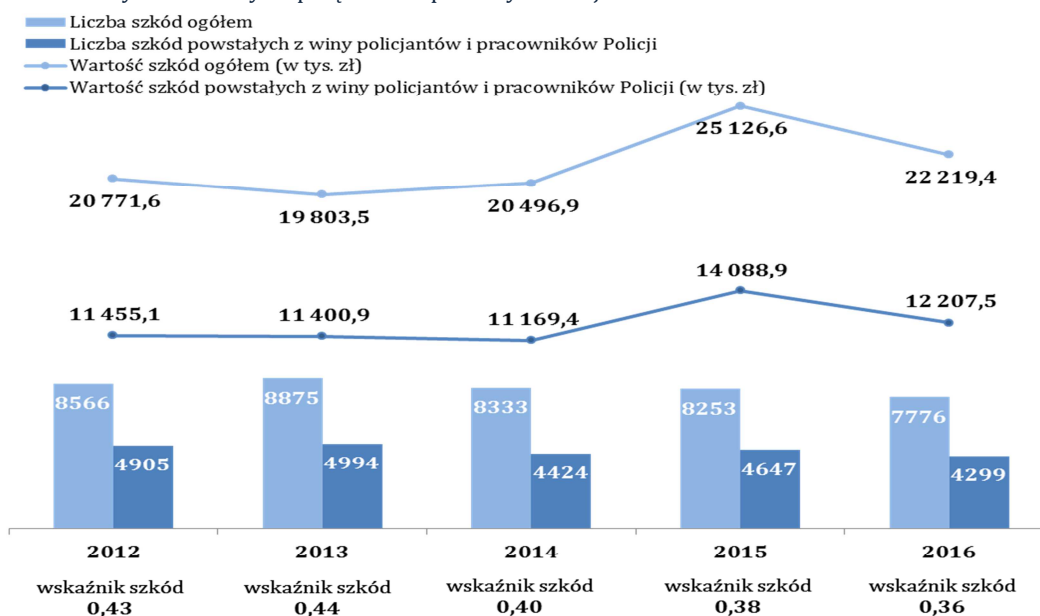


Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie danych KGP.

Od 2013 r. sukcesywnie obniżeniu ulegał wskaźnik szkód, liczony jako iloraz liczby szkód z udziałem służbowego sprzętu transportowego i liczby użytkowanego w danym roku sprzętu wg stanu na dzień 31 grudnia (bez sprzętu pływającego). Wynosił on: 0,43 w 2012 r.; 0,44 w 2013 r.; 0,40 w 2014 r., 0,38 w 2015 r. oraz 0,36 w 2016 r. W 2015 r. nastąpił wzrost wartości szkód przypadających na 1 km przebiegu pojazdów, który wyniósł 0,063 zł (w latach 2012-2014 odpowiednio: 0,057 zł, 0,053 zł oraz 0,052 zł). W 2016 r. uległ on jednak obniżeniu do 0,056 zł. Podobne tendencje dotyczyły szkód spowodowanych przez policjantów i pracowników Policji⁹² oraz szkód, które obciążały budżet Policji⁹³.

Wybrane dane o szkodach w sprzęcie transportowym w latach 2012-2016 przedstawiono na poniższym wykresie.

Wykres nr 7 Szkody w służbowym sprzęcie transportowym Policji w latach 2012-2016



Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie danych KGP.

⁹² 0,032 zł na 1 km w 2012 r.; 0,031 zł w 2013 r.; 0,028 zł w 2014 r.; 0,035 zł w 2015 r. oraz 0,031 zł w 2016 r.

⁹³ 0,0045 zł na 1 km w 2012 r.; 0,0035 zł w 2013 r.; 0,0031 zł w 2014 r.; 0,0041 zł w 2015 r. oraz 0,0032 zł w 2016 r.

W objętych kontrolą jednostkach udział procentowy zdarzeń spowodowanych przez kierujących pojazdami służbowymi w latach 2015-2016 był bardzo zróżnicowany i wynosił od 28,6%⁹⁴ do 81,8%⁹⁵. Zróżnicowane były także wskaźniki zdarzeń, które w skontrolowanych garnizonach wahały się od 0,17⁹⁶ do 0,37⁹⁷.

Przykłady

W KPP w Policach, która użytkowała 27 pojazdów, w 2016 r. wystąpiło 29 zdarzeń z ich udziałem, w tym 14 z winy policjantów. W KPP w Prudniku, gdzie użytkowano w 2016 r. 19 pojazdów, miało miejsce 16 takich zdarzeń, a za powstanie ośmiu z nich odpowiedzialni byli policjanci. W KPP w Krapkowicach wskaźnik zdarzeń wynosił 0,48 w 2015 r. i 0,46 w 2016 r, co oznacza, że w latach tych średnio co drugi użytkowany w tej jednostce pojazd uczestniczył w wypadku, kolizji lub innym zdarzeniu.

Liczbę szkód oraz udział szkód spowodowanych przez policjantów i pracowników Policji w poszczególnych garnizonach oraz KGP przedstawiono na poniższej mapie.

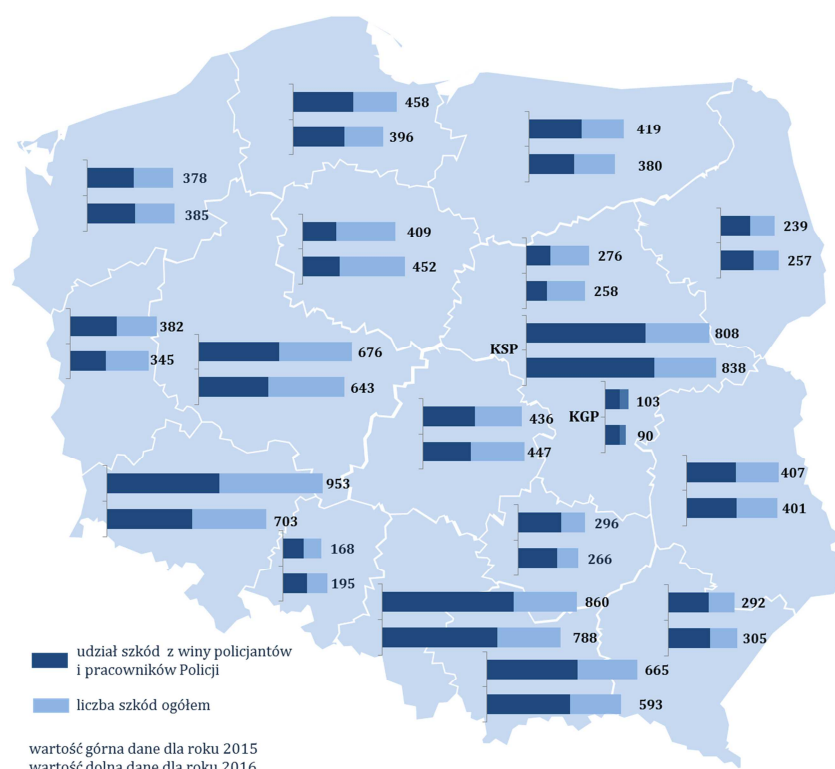
⁹⁴ W KMP w Przemyślu w 2015 r. oraz w KWP w Rzeszowie i KPP w Strzyżowie w 2016 r.

⁹⁵ W KPP w Krapkowicach w 2016 r.

⁹⁶ W garnizonie podkarpackim w 2015 r.

⁹⁷ W garnizonie opolskim w 2016 r.

Mapa nr 1 Szkody w sprzęcie transportowym w KGP i poszczególnych garnizonach w latach 2015-2016



Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie danych KGP.

Zdjęcie nr 1 Nieoznakowane pojazdy służbowe Policji uszkodzone w wypadkach i kolizjach



Źródło: Akta kontroli KGP.

Obowiązki informacyjno-sprawozdawcze nie były realizowane rzetelnie

Posiadane przez KGP dane o zdarzeniach z udziałem pojazdów służbowych Policji nie były kompletne, także ze względu na nierzetelne wypełnianie przez jednostki organizacyjne Policji obowiązków związanych z rejestracją zdarzeń w policyjnych systemach informatycznych i nieprzekazywanie informacji o takich zdarzeniach do BLP KGP.

W trzech komendach powiatowych⁹⁸ (z dziewięciu skontrolowanych) z powodu niesporządzenia kart zdarzeń drogowych lub ich nieprzekazania osobie odpowiedzialnej za aktualizację danych w SEWIK, stwierdzono cztery przypadki nieujęcia zdarzeń drogowych w tym systemie. Ponadto w KPP w Krapkowicach, Namysłowie oraz Policach siedmiu zdarzeń, nie zarejestrowano w KSIP, pomimo obowiązku ich rejestracji, wynikającego z przepisów § 26 ust. 1 pkt 5 decyzji Komendanta Głównego Policji z dnia 5 kwietnia 2013 r. w sprawie funkcjonowania Krajowego Systemu Informacyjnego Policji⁹⁹. W czterech¹⁰⁰ z 13 skontrolowanych jednostek ujawniono także siedem przypadków niewprowadzenia zdarzeń spowodowanych przez kierujących pojazdami Policji do SESPol (jako wydarzeń nadzwyczajnych). W KWP w Opolu oraz KWP w Szczecinie stwierdzono odpowiednio: cztery i dwa przypadki nieprzekazania do BLP KGP (przez przeoczenie oraz przekonanie o braku konieczności dalszej realizacji tego obowiązku) informacji o zdarzeniach, w których szacunkowa wartość szkód w sprzęcie transportowym przekroczyła ustaloną przez to Biuro wartość 10 tys. zł. W siedmiu¹⁰¹ z 13 skontrolowanych jednostek nie zapewniono także właściwego obiegu informacji o zdarzeniach z udziałem pojazdów służbowych Policji, który m.in. skutkował brakiem lub nieterminową realizacją powyżej opisanych obowiązków informacyjno-ewidencyjnych. W KPP w Krapkowicach oraz Prudniku dyżurni z powodu przeoczenia oraz braku powiadomienia ich o zdarzeniu, nie ujęli informacji o dwóch zdarzeniach z udziałem pojazdów Policji w książkach przebiegu służby prowadzonych w Systemie Wspomagania Dowodzenia.

Ewidencje wypadków i kolizji nie zawierały kompletnych danych

Za wyjątkiem KPP w Krapkowicach wszystkie pozostałe skontrolowane jednostki, zgodnie z obowiązkiem określonym przez Komendanta Głównego Policji w § 10 pkt 7 zarządzenia w sprawie szczegółowych zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego w Policji prowadziły książki ewidencji wypadków i kolizji dotyczących służbowego sprzętu transportowego, (przy czym KPP w Namysłowie dopiero od 2016 r.). Jednak spośród 11 jednostek, prowadzących takie ewidencje, w sześciu¹⁰² prowadzono je niezgodnie z ustalonym przez Komendanta Głównego Policji wzorem i nie obejmowały one niektórych wymaganych danych. Zdarzenia ewidencjonowano głównie dla potrzeb likwidacji szkód, podczas której część informacji przewidzianych we wzorze ww. książki (takich jak: rodzaj i grupa sprzętu transportowego, stanowisko i stopień kierującego pojazdem, kategoria i numer prawa jazdy) nie była wykorzystywana.

Komendanci wojewódzcy we wszystkich objętych kontrolą jednostkach wprowadzili regulacje wewnętrzne dotyczące zasad postępowania w przypadku zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego oraz usuwania szkód w mieniu Policji, w tym w sprzęcie transportowym. Obowiązywały one w KWP oraz w jednostkach podległych.

⁹⁸ KPP w Augustowie, Policach oraz Prudniku.

⁹⁹ Dz. Urz. KGP poz. 28 ze zm. Decyzja ta została utraciła moc z dniem 23 lipca 2017 r. na podstawie § 34 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 21 lipca 2016 r. w sprawie przetwarzania informacji przez Policję (Dz. U. poz. 1091), a zastąpiła ją decyzja nr 165 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 lipca 2017 r. w sprawie funkcjonowania Krajowego Systemu Informacyjnego Policji (Dz. Urz. KGP poz. 51).

¹⁰⁰ KWP w Rzeszowie oraz w KPP w Krapkowicach, Prudniku i Strzyżowie.

¹⁰¹ KWP w Opolu, Rzeszowie i Szczecinie oraz w KPP w Krapkowicach, Policach, Prudniku i Strzyżowie.

¹⁰² KWP w Opolu, Białymstoku i Szczecinie, KMP w Białymstoku, KPP w Augustowie i Policach.

Przykład

Komendant Wojewódzkiej Policji w Opolu ustalił obowiązek niezwłocznego powiadomienia o zdarzeniu dyżurnego najbliższej jednostki Policji, skierowania na miejsce zdarzenia patrolu, w tym technika kryminalistyki w celu przeprowadzenia oględzin oraz sporządzenia protokołu oględzin, dokumentacji fotograficznej, szkiców, planów, zabezpieczenia śladów itp.

Przyczyny zdarzeń nie były analizowane w KGP

Stwierdzone przypadki nieprzestrzegania ustalonych procedur dotyczyły w szczególności opóźnień w KWP w Szczecinie w sporządzaniu meldunków o zdarzeniach i protokołów szkód, prowadzenia postępowania wyjaśniającego okoliczności jednej szkody dłużej niż dwa miesiące oraz niewezwania na miejsce dwóch kolizji ze zwierzętami załogi pionu ruchu drogowego.

W kontrolowanym okresie w KGP nie prowadzono analiz przyczyn zdarzeń spowodowanych przez policjantów i pracowników Policji, gdyż jak wyjaśniono, liczba zdarzeń z udziałem pojazdów uprzywilejowanych Policji ujęta w SEWIK nie wzbudzała zaniepokojenia. Należy jednak zauważyć, że z SEWIK możliwe było pozyskanie danych tylko o przyczynach wypadków i kolizji z udziałem pojazdów uprzywilejowanych Policji, którymi w latach 2015-2016 były: a/ w przypadku wypadków – nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu (57,1%) i niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (21,43%), b/ w przypadku kolizji: nieprawidłowe cofanie (23,9%), nieprawidłowe omijanie (15,7%) oraz niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (12,8%).

Najczęstsze przyczyny zdarzeń

Analizy liczby i przyczyn zdarzeń, w których uczestniczyły pojazdy Policji prowadzone były we wszystkich skontrolowanych komendach wojewódzkich oraz w 2/3 skontrolowanych KMP i KPP, a ich wyniki omawiano m.in. na naradach i odprawach służbowych.

Najczęstszymi przyczynami zdarzeń spowodowanych przez funkcjonariuszy w objętych kontrolą garnizonach (w latach 2015-2016) były: błędy lub nieostrożność przy wykonywaniu manewrów parkowania, cofania lub zawracania (od 23,5 do 39,6%), nieustąpienie pierwszeństwa, niezachowanie bezpiecznej odległości od poprzedzającego pojazdu oraz nieprawidłowe omijanie (od 13,3% do 38,6%), a także niedostosowanie prędkości do panujących warunków jazdy (od 12% do 30%).

Przykłady

W garnizonie zachodniopomorskim nieprawidłowe cofanie było przyczyną 26% zdarzeń w 2015 r. oraz 21% w 2016 r. W garnizonie podkarpackim nieprawidłowe wykonywanie przez kierujących pojazdami służbowymi manewrów cofania zawracania na placu parkingowym lub ulicach, najeżdżanie na słup, hydrant, drzwi garażowe, bramę wjazdową, czy inne stojące samochody, było przyczyną 30% zdarzeń. W KMP w Białymstoku oraz w KPP w Augustowie najczęstszą przyczyną zdarzeń spowodowanych przez policjantów było niezachowanie ostrożności w trakcie parkowania (odpowiednio: 44,7% i 23,3% zdarzeń spowodowanych przez policjantów).

Działania podejmowane w celu ograniczenia liczby zdarzeń nie były w pełni skuteczne

We wszystkich skontrolowanych przypadkach uczestniczące w zdarzeniach pojazdy służbowe Policji miały ważne badania techniczne. Funkcjonariusze kierujący pojazdami używanymi w trakcie tych zdarzeń jako uprzywilejowane, posiadali zezwolenia na kierowanie takimi pojazdami.

Za wyjątkiem KPP w Namysłowie, w komendach podejmowane były działania w celu ograniczenia liczby zdarzeń powodowanych przez kierujących pojazdami służbowymi i przeciwdziałania ich przyczynom. Polegały one m.in. na: prowadzeniu szkoleń oraz rozmów instruktażowych z policjantami, którzy powodowali największą liczbę zdarzeń, analizowaniu i omawianiu przyczyn zdarzeń, zwracaniu podczas odpraw przez przełożonych oraz w trakcie służby przez dyżurnych Policji uwagi użytkownikom pojazdów, na konieczność zachowania szczególnej ostrożności przy używaniu pojazdów, zwłaszcza

w trudnych warunkach atmosferycznych, a także wzmocnieniu nadzoru nad wykorzystaniem sprzętu transportowego.

Przykłady

KWP w Opolu zawarła porozumienie z Wojewódzkim Ośrodkiem Ruchu Drogowego w Opolu¹⁰³ o współpracy w zakresie doskonalenia podstawowych umiejętności kierowania pojazdami oraz pogłębiania znajomości przepisów prawa o ruchu drogowym wśród policjantów i pracowników Policji. Program współdziałania skierowany był przede wszystkim do sprawców uszkodzeń pojazdów służbowych, w szczególności podczas wykonywania podstawowych manewrów związanych z parkowaniem, cofaniem, manewrowaniem na ograniczonych przestrzeniach oraz omijaniem przeszkód. Miał także na celu zdobywanie umiejętności praktycznych kierowania pojazdem, skutecznego hamowania, doboru właściwego toru jazdy, opanowania pojazdu oraz wyprowadzania go z niekontrolowanych poślizgów.

Komendant Powiatowy Policji w Augustowie zobowiązał kierowników komórek organizacyjnych do zapoznawania funkcjonariuszy z wynikami analiz przyczyn zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych, otrzymywanymi z KWP w Białymstoku, a dyżurnych do przypominania drogą radiową funkcjonariuszom użytkującym pojazdy służbowe o zachowaniu szczególnej ostrożności podczas niesprzyjających warunków atmosferycznych. W KMP w Białymstoku zobowiązano, kierujących sprzętem transportowym, aby podczas manewru cofania w warunkach wymagających szczególnej ostrożności korzystali z pomocy dysponenta pojazdu lub innej osoby. W KPP w Policach, w związku z dużą liczbą szkód parkingowych, wydano polecenie parkowania pojazdów tylko po jednej stronie placu, a w trakcie remontu jednostki wybudowano dodatkowy parking dla pojazdów typu furgon. W KPP w Myśliborzu policjantowi, który dwukrotnie wyrządził szkodę w sprzęcie transportowym cofnięto zezwolenie do kierowania pojazdami służbowymi.

Podejmowane działania nie były jednak skuteczne w siedmiu¹⁰⁴ jednostkach, w których nastąpił w 2016 r. wzrost udziału zdarzeń spowodowanych przez policjantów i pracowników Policji w stosunku do roku poprzedniego.

W wyniku przeprowadzonej w trakcie kontroli analizy 111 zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych Policji stwierdzono, że jedynie 11 kierujących tymi pojazdami (9,9%) ukończyło kursy i szkolenia z zakresu doskonalenia techniki kierowania pojazdami, a spośród 63 uznanych winnymi spowodowania tych zdarzeń jedynie 7 (11,1%) ukończyło takie szkolenia.

W wyniku zdarzeń z udziałem pojazdów Policji rannych zostało w skontrolowanych jednostkach 27 policjantów, a 164 kierujących takimi pojazdami ukarano mandatami karnymi.

5.4.2. NAPRAWY POWYPADKOWE I LIKWIDACJA SZKÓD

Naprawy powypadkowe wykonywano głównie poza Policją

Po zaistnieniu objętych kontrolą zdarzeń, w jednostkach Policji niezwłocznie podejmowano działania w celu naprawy uszkodzonych pojazdów. Jedynie 11 ze 107 napraw powypadkowych (10,3%) objętych kontrolą pojazdów, wykonano w policyjnym zapleczu obsługowo-naprawczym. Naprawy zlecano podmiotom zewnętrznym m.in. z powodu bezgotówkowego rozliczania kosztów naprawy z ubezpieczycielami. Naprawy 54,6% objętych kontrolą pojazdów uszkodzonych w wypadkach i kolizjach, sfinansowane zostały z ubezpieczenia policjantów i pracowników Policji, 29,6% przez inne osoby lub z ich ubezpieczenia, pozostałych 15,8% z budżetu Policji, ubezpieczenia AC pojazdów lub z innych źródeł.

¹⁰³ Dalej: WORD.

¹⁰⁴ KWP w Opolu, KMP w Białymstoku i Przemyślu, KPP w Namysłowie, Myśliborzu, Policach i Prudniku.

**Ubezpieczenia
policjantów od
odpowiedzialności za
szkody spowodowane
w pojazdach
służbowych**

Na podstawie danych dotyczących potrąceń z uposażenia składek na ubezpieczenie z tytułu odpowiedzialności za szkody w służbowym sprzęcie transportowym ustalono, że w skontrolowanych garnizonach, co najmniej 72,3% pełniących służbę funkcjonariuszy w 2015 r.¹⁰⁵ i 53,7%¹⁰⁶ w 2016 r. opłacało takie dodatkowe ubezpieczenie. Objęte kontrolą jednostki nie dysponowały informacjami o policjantach opłacających takie ubezpieczenie we własnym zakresie. Spośród policjantów uczestniczących w przeprowadzonym przez NIK badaniu ankietowym 83% korzystało z takiego ubezpieczenia. Jako przyczyny najczęściej wskazywali oni: zabezpieczenie przed odpowiedzialnością majątkową za szkody spowodowane w pojeździe służbowym (38,8%), brak ubezpieczenia AC pojazdów Policji (32,3%) oraz częste używanie pojazdów (29,7%).

**Wyłączenie
uszkodzonych pojazdów
z użytkowania**

W KGP nie gromadzono danych dotyczących liczby sprzętu transportowego Policji wycofanego z eksploatacji w wyniku uszkodzeń powstałych w trakcie wypadków, kolizji oraz innych zdarzeń oraz czasu wyłączenia z eksploatacji pojazdów służbowych uszkodzonych w takich zdarzeniach. W skontrolowanych garnizonach wycofano z tego powodu w latach 2015-2016 30 pojazdów, z tego połowę stanowiły samochody wycofane w związku ze zdarzeniami, których sprawcami byli policjanci i pracownicy Policji. Uszkodzone w wyniku zdarzeń pojazdy były wyłączone z użytkowania w skontrolowanych jednostkach przez co najmniej 14 897 dni¹⁰⁷. W 23 ze 107 skontrolowanych zdarzeń (21,5%), pojazdy Policji wyłączone były z użytkowania dłużej niż 30 dni m.in. ze względu na przedłużające się uzgodnienia z firmami ubezpieczeniowymi, poważne uszkodzenia i związany z nimi zakres napraw, wydłużony czas oczekiwania na części zamienne, ale także brak środków finansowych na naprawę pojazdów lub spiętrzenie napraw w policyjnym zapleczu obsługowo-naprawczym. W kontrolowanych jednostkach nie korzystano z możliwości uzyskania pojazdów zastępczych w ramach ubezpieczenia OC sprawcy spoza resortu, ponieważ większość zdarzeń dotyczyła pojazdów oznakowanych, a pojazdy nieoznakowane wymagałyby ich wyposażenia w systemy łączności i inne urządzenia specjalistyczne.

Przykłady

Pojazd KWP w Białymstoku, w wyniku wypadku wyłączony był z użytkowania przez 274 dni, z tego przez 63 dni znajdował się na parkingu dowodów rzeczowych. Również z uwagi na przedłużające się negocjacje z ubezpieczycielem, pojazd KPP w Augustowie wyłączony był z użytkowania przez 232 dni. Użytkowany przez KWP w Opolu samochód, który uległ uszkodzeniu w wyniku zderzenia ze zwierzyną był wyłączony z użytkowania przez 190 dni, z powodu braku środków na jego naprawę w autoryzowanym serwisie i jej przeprowadzenie częściowo w SO i częściowo w podmiocie zewnętrznym.

**Wyłączenia pojazdów
z użytkowania,
utrudniały
wykonywanie czynności
służbowych**

Według kierowników kontrolowanych jednostek, wyłączenie pojazdów z użytkowania nie miało negatywnego wpływu na realizację zadań, ale utrudniało wykonywanie czynności służbowych. Jednostkom przydzielano nowe pojazdy, na czas wyłączenia przesuвано pojazdy pomiędzy jednostkami i komórkami organizacyjnymi, a pozostałe pojazdy były użytkowane bardziej intensywnie.

W kontrolowanych jednostkach stwierdzono również inne nieprawidłowości:

1. W wyniku analizy dokumentacji 111 pojazdów, w dwóch¹⁰⁸ z 13 skontrolowanych komend ujawniono łącznie 17 przypadków (15,3% skontrolowanych) dopuszczenia do eksploatacji sprzętu transportowego, którego naprawa wykonana została poza policyjnym zapleczem obsługowo-

¹⁰⁵ Od 66,1% w garnizonie zachodniopomorskim do 78,9% w garnizonie opolskim.

¹⁰⁶ Od 31,5% w garnizonie zachodniopomorskim do 73,8% w garnizonie podkarpackim.

¹⁰⁷ KPP w Myśliborzu nie dysponowała pełnymi danymi w tym zakresie i uwzględniono jedynie okres wyłączenia z użytkowania pojazdów objętych próbą kontrolną.

¹⁰⁸ KMP w Białymstoku i KPP w Augustowie.

naprawczym, bez dokonania jego sprawdzenia przez kontrolera technicznego. Ponadto w pięciu¹⁰⁹ komendach stwierdzono 27 przypadków (24,3%) nieodnotowania przez kontrolera technicznego dopuszczenia pojazdu do eksploatacji w książce kontroli pracy sprzętu transportowego. Powyższe zaniechania dotyczyły niewykonania obowiązków określonych przez Komendanta Głównego Policji w przepisach § 13 ust. 4 *Instrukcji w sprawie organizacji obsługi technicznych i napraw*. Wynikały one z przeoczenia lub potwierdzania gotowości sprzętu do dalszej pracy w innych dokumentach.

2. Analiza 133 dowodów technicznych pojazdów uszkodzonych w wyniku wypadków, kolizji i innych zdarzeń wykazała w siedmiu¹¹⁰ komendach, 49 przypadków (36,8%) braku odnotowania w dowodach technicznych pojazdów uszkodzeń po wypadkach. Ponadto w pięciu¹¹¹ ujawniono 38 przypadków (28,6%) nieodnotowania w tych dokumentach napraw powypadkowych. Zgodnie z pkt 3 instrukcji zawartej we wzorze dowodu technicznego sprzętu transportowego, stanowiącego załącznik nr 2 do zarządzenia w sprawie *szczegółowych zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego w Policji*, dokument ten powinien obrazować *pełny i aktualny stan eksploatacji sprzętem*, dlatego też powinny być w nim dokonywane wszystkie wpisy na bieżąco.

Obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadały wszystkie pojazdy

Wszystkie pojazdy służbowe Policji objęte były w kontrolowanym okresie obowiązkowym ubezpieczeniem posiadaczy pojazdów mechanicznych od odpowiedzialności cywilnej (OC). Zgodnie z warunkami umowy, ubezpieczyciel przyjął do ubezpieczenia pojazdy Policji bez określenia ich liczby, rodzaju i miejsca użytkowania, a składka uzależniona była od liczby przejechanych kilometrów.

Nieobowiązkowym ubezpieczeniem AC objęto tylko nieliczne pojazdy

Pojazdy Policji nie były objęte ubezpieczeniem AC z uwagi na jego nieobowiązkowy charakter. W KGP przeprowadzono w 2012 r. analizę kosztów związanych z objęciem ochroną ubezpieczeniową AC pojazdów Policji. Wynikło z niej, że koszty zawarcia takiego ubezpieczenia dla 17 448 szt. sprzętu transportowego (87% ówczesnego stanu posiadania) w podstawowych grupach pojazdów, kształtowały się na poziomie ok. 46 370,4 tys. zł rocznie i uznano je za ekonomicznie nieuzasadnione m.in. ze względu na niewielki udział szkód obciążających budżet Policji. W jednostkach organizacyjnych Policji występowały w kontrolowanym okresie przypadki indywidualnego ubezpieczenia poszczególnych pojazdów. Wynikały one z określonych w umowach dofinansowania obowiązków, objęcia takim ubezpieczeniem pojazdów zakupionych z udziałem środków zewnętrznych (w okresie trwałości projektów). Udział użytkowanych pojazdów objętych takim ubezpieczeniem wahał się od 0,7% w garnizonie zachodniopomorskim do 5,4% w garnizonie podlaskim. Skontrolowane jednostki wydatkowały na ten cel w latach 2015-2016 ogółem 401,1 tys. zł.

Według ponad 74% ankietowanych policjantów, brak ubezpieczenia AC pojazdów służbowych miał jednak wpływ na podejmowane przez nich decyzje podczas pełnionej służby, takie jak: szybkość jazdy, podjęcie pościgu, czy wjazd w trudny lub niebezpieczny teren. 22% wskazało także, że w wymagającej tego sytuacji nie użyło pojazdu służbowego jako uprzywilejowanego, z obawy przed jego uszkodzeniem.

Zróżnicowane zasady odpowiedzialności za szkody w mieniu

Przepisy ustawy o odpowiedzialności majątkowej funkcjonariuszy różnicują zakres odpowiedzialności majątkowej funkcjonariuszy za szkody w mieniu Skarbu Państwa znajdującym się w dyspozycji organu lub jednostek organizacyjnych podległych, podporządkowanych albo nadzorowanych przez właściwych ministrów, w zależności od tego, czy mienie zostało powierzone funkcjonariuszowi. Zgodnie z przepisami art. 10 ust. 1 tej ustawy,

¹⁰⁹ KWP w Białymstoku i Rzeszowie, KPP w Augustowie, Prudniku i Strzyżowie (w przypadku pojazdów tej jednostki, do dokonywania wpisów w książkach kontroli pracy sprzętu transportowego uprawnieni byli kontrolerzy techniczni KWP w Rzeszowie).

¹¹⁰ KWP w Białymstoku, Rzeszowie i Opolu, KMP w Białymstoku oraz w KPP w Augustowie, Krapkowicach i Strzyżowie (w przypadku tej jednostki, odpowiedzialnym za dokonywanie wpisów był pracownik Wydziału Transportu KWP w Rzeszowie).

¹¹¹ KWP w Białymstoku i Opolu, KMP w Białymstoku oraz w KPP w Augustowie i Krapkowicach.

funkcjonariusz odpowiada w pełnej wysokości za szkodę w mieniu powierzonym mu z obowiązkiem zwrotu albo wyliczenia się. W przypadku mienia, które nie zostało powierzone, lecz wydane do używania na podstawie np. stałych lub jednorazowych upoważnień, funkcjonariusze ponoszą odpowiedzialność za szkodę w takim mieniu wyrządzoną nieumyślnie w wysokości wyrządzonej szkody, jednak odszkodowanie z tego tytułu nie może przewyższać kwoty trzymiesięcznego uposażenia przysługującego funkcjonariuszowi¹¹². Regulacje w tym zakresie są zbliżone do ustalonych wobec pracowników w rozdziałach I i II działu piątego ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. *Kodeks pracy*¹¹³. W garnizonie opolskim i podkarpackim (w siedmiu skontrolowanych jednostkach) sprzęt transportowy przekazywany był policjantom i pracownikom Policji jako mienie powierzone, za straty w którym ponosili odpowiedzialność w pełnej wysokości szkody, niezależnie od jej wartości. W pozostałych, w przypadku szkody wyrządzonej nieumyślnie, odszkodowanie nie mogło przewyżścić kwoty trzymiesięcznego uposażenia przysługującego funkcjonariuszowi lub trzykrotnego wynagrodzenia pracownika cywilnego. W przypadku mienia powierzonego, gdy wartość szkody przewyższała trzykrotność uposażenia lub wynagrodzenia, albo kwotę odszkodowania pokrywanego przez jego ubezpieczyciela, decyzja dotycząca jego obniżenia należała do komendantów. Komendant Wojewódzki Policji w Opolu w dwóch przypadkach (w 2016 r.) zastosował obniżenie odszkodowań w kwocie ogółem 4,5 tys. zł, w sytuacjach o których mowa w art. 7 ust. 1 ustawy o odpowiedzialności majątkowej funkcjonariuszy.

Przykład

W KWP w Opolu pracownik Wydziału Transportu, został obciążony kosztami naprawy powierzonego mu pojazdu służbowego w związku ze szkodą, która powstała w wyniku kolizji spowodowanej przez tego pracownika. Kwota odszkodowania 12,5 tys. zł, którą został obciążony pracownik, była wyższa o 4,7 tys. zł, od trzykrotności jego wynagrodzenia i została pokryta w całości z jego ubezpieczenia.

Spośród uczestniczących w badaniu ankietowym policjantów 11,9% nie znało lub nie w pełni znało obowiązujące zasady odpowiedzialności za szkody spowodowane w służbowym sprzęcie transportowym, w tym z winy użytkowników tego sprzętu.

Postępowania szkodowe prowadzono rzetelnie

W objętych kontrolą komendach rzetelnie prowadzono postępowania mające na celu ustalenie winnych powstania szkód w sprzęcie transportowym. Niezwłocznie podejmowano również działania w celu wyegzekwowania pokrycia kosztów ich likwidacji. Postępowania szkodowe prowadzono zgodnie z przepisami ustawy o odpowiedzialności majątkowej funkcjonariuszy i w większości zgodnie z regulacjami wewnętrznymi. Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły niesporządzenia w KPP w Prudniku czterech protokołów szkód i niezaewidencjonowania z powodu przeoczenia jednego protokołu oraz w KPP w Krapkowicach nieujęcia w rejestrze protokołów szkód 31,6% protokołów szacunkowych i 50% protokołów końcowych szkód.

W pięciu jednostkach¹¹⁴ wystąpiły przypadki niezgłoszenia przez funkcjonariuszy kolizji lub innych zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych, w wyniku których nastąpiły uszkodzenia tych pojazdów. Zostały one ujawnione przez inne osoby (funkcjonariuszy korzystających z pojazdu w następnych dniach lub pracowników zaplecza obsługowo-naprawczego), a przeprowadzone postępowania wyjaśniające nie zawsze umożliwiły ustalenie sprawców.

¹¹² Zasady i tryb powierzania mienia określa rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 29 grudnia 2004 r. w sprawie zasad i trybu powierzania mienia funkcjonariuszom Policji, Straży Granicznej, Biura Ochrony Rządu i Państwowej Straży Pożarnej (Dz. U. z 2005 r. Nr 6, poz. 51).

¹¹³ Dz. U. z 2016 r., poz. 1666 ze zm.

¹¹⁴ KWP w Szczecinie, KPP w Myśliborzu, Namysłowie, Policach i Prudniku.

Przykłady

W KWP w Szczecinie uszkodzenie pojazdu powstałe w wyniku zderzenia ze zwierzyną ujawniono po upływie dwóch dni, co uniemożliwiło przeprowadzenie postępowania wyjaśniającego na miejscu zdarzenia. W KPP w Prudniku, uszkodzenia pojazdu ujawnione zostały przez mechanika i dopiero wówczas policjant sporządził dokumentację opisującą zdarzenie oraz przekazał ją przełożonemu. W KPP w Policach w czterech przypadkach, a w KPP w Myśliborzu w jednym, szkody ujawnili policjanci użytkujący pojazdy w następnym dniu. Kierujący nimi wcześniej funkcjonariusze twierdzili, że nie zauważyli żadnych szkód. W KPP w Namysłowie w jednym przypadku niezgłoszonych uszkodzeń pojazdu, ujawnił je inny policjant pobierający samochód, w drugim, uszkodzenia ujawniono podczas diagnostyki pojazdu.

5.5. ZAPEWNIENIE SPRAWNOŚCI TECHNICZNEJ SPRZĘTU TRANSPORTOWEGO

Zasady i organizacja zapewnienia sprawności technicznej pojazdów

Komendant Główny Policji przepisami § 10 ust. 1 pkt 3 zarządzenia w sprawie *szczegółowych zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego w Policji*, zobowiązał jednostki użytkujące sprzęt transportowy do zapewnienia jego sprawności użytkowej, a w szczególności bieżącej obsługi, przeglądów i napraw, badań technicznych, zaopatrzenia w części zamienne oraz materiały pędne i smary. Jednocześnie w *Instrukcji w sprawie organizacji obsługi technicznych i napraw*, określił zasady organizacji napraw sprzętu transportowego znajdującego się w ewidencji Policji oraz jego obsługi. Przepisami § 4 ust. 1 tej Instrukcji, Komendant Główny dopuścił wykonanie ww. usług poza Policją, jeżeli ich wykonanie w policyjnym zapleczu obsługowo-naprawczym nie jest możliwe ze względów technicznych, organizacyjnych lub nie jest ekonomicznie uzasadnione.

Działania na rzecz sprawdzenia skuteczności i efektywności wykonywania obsług i napraw pojazdów poza zapleczem funkcjonującym w jednostkach organizacyjnych Policji, podjęte zostały przed okresem objętym kontrolą. Decyzją Komendanta Głównego Policji Nr 448 z dnia 24 listopada 2009 r. powołany został zespół do opracowania koncepcji działalności i powołania instytucji gospodarki budżetowej KGP, który po dokonaniu analiz funkcjonalnych zaplecza obsługowo-naprawczego jednostek Policji, zaproponował włączenie policyjnych stacji obsługi i stacji paliw do tej instytucji, w celu umożliwienia ich działania na zasadach komercyjnych. Zarządzeniem Nr 41 Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie utworzenia instytucji gospodarki budżetowej pod nazwą „Centrum Usług Logistycznych”¹¹⁵, utworzona została jednostka, która przejęła 12 z 13 wybranych do przekazania tej jednostce policyjnych stacji obsługi wraz z 204 pracownikami. Stacje zostały włączone pod wspólny zarząd w ramach CUL Auto Serwis. Działania te (o charakterze pilotażowym), posłużyć miały do wypracowania zasad funkcjonowania w przyszłości całości zaplecza. Z uwagi na pogarszającą się sytuację ekonomiczną CUL Auto Serwis i straty wynikające z obniżającej się rentowności stacji serwisowych, kierownictwo KGP podjęło decyzję o likwidacji tego pionu działalności nie później niż do 1 lipca 2013 r. Zaplecze obsługowo-naprawcze wraz z pracownikami przekazywano ponownie do jednostek organizacyjnych Policji w okresie od 1 grudnia 2012 r. do 1 lipca 2013 r. Obiekty stacji obsługi w Koninie i w Pile zostały wyłączone z eksploatacji i stacje te zlikwidowano, a stacje w Poznaniu i Siedlcach przekształcone zostały w POT.

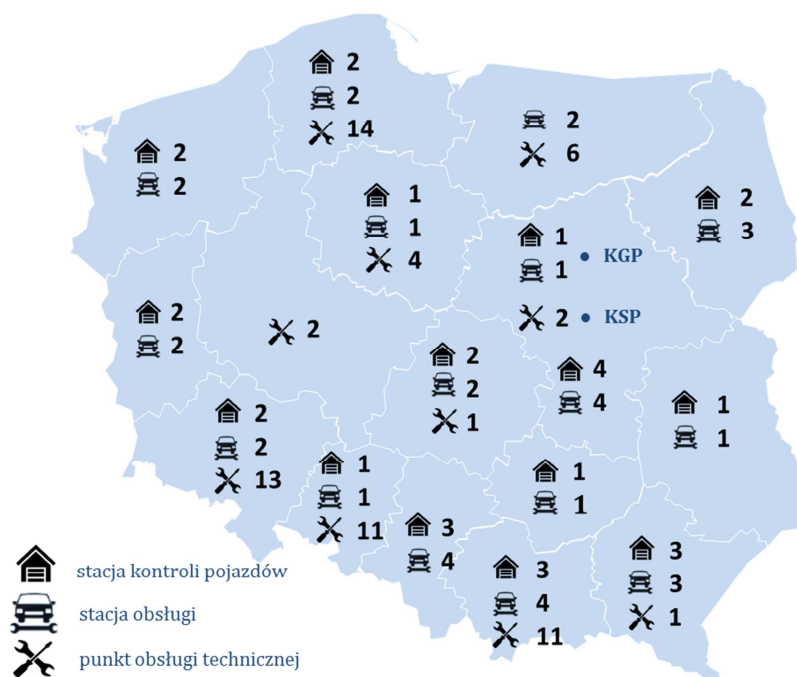
¹¹⁵ W sprawie utworzenia instytucji gospodarki budżetowej pod nazwą Centrum Usług Logistycznych (Dz. Urz. MSWiA Nr 14, poz. 68).

O sposobie organizacji zapewnienia sprawności pojazdów decydowali komendanci – dysponenti środków budżetowych

W kontrolowanym okresie brak było systemowych i jednolitych rozwiązań w zakresie funkcjonowania i sposobu organizacji zaplecza obsługowo-naprawczego Policji. O jego utworzeniu i sposobie działalności decydowały poszczególne jednostki prowadzące gospodarkę transportową. Kierownicy jednostek organizacyjnych Policji – dysponenti środków budżetowych, samodzielnie podejmowali decyzje o sposobie zapewnienia sprawności technicznej pojazdów, w tym o organizacji własnego zaplecza obsługowo-naprawczego, korzystaniu z zasobów innych jednostek Policji lub z usług świadczonych na rynku lokalnym przez stacje serwisowe i warsztaty samochodowe. W ocenie KGP umożliwiała to uwzględnienie zróżnicowanych potrzeb poszczególnych jednostek Policji.

Strukturę zaplecza obsługowo-naprawczego w poszczególnych garnizonach przedstawiono na poniższej mapie.

Mapa nr 2 Policyjne zaplecze obsługowo-naprawcze - stan na 1 stycznia 2017 r.



* W garnizonie opolskim dwa obiekty POT były niewykorzystywane – brak zatrudnienia.

Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie danych KGP.

Zgodnie z przepisami art. 86 ust. 2 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, badania techniczne pojazdów Policji, mogły być przeprowadzane: a/ przez upoważnione komórki organizacyjne lub stacje kontroli pojazdów prowadzone przez służby (o których mowa w art. 86 ust. 1 tej ustawy) oraz b/ w stacjach kontroli pojazdów prowadzących działalność, o której mowa w art. 83 ust. 2 ww. ustawy (w przypadku wystąpienia okoliczności dopuszczających przeprowadzenie takich badań, określonych w przepisach wykonawczych). Wymagania w stosunku do komórek organizacyjnych i stacji kontroli pojazdów upoważnionych do przeprowadzania badań technicznych pojazdów, warunki i terminy przeprowadzania takich badań oraz wzory stosowanych przy badaniach technicznych dokumentów, ustalone zostały w rozporządzeniu w sprawie badań technicznych pojazdów z 2011 r., a następnie w rozporządzeniu w sprawie badań technicznych pojazdów z 2017 r. W przepisach § 6 ww. rozporządzeń, określone zostały okoliczności dopuszczające przeprowadzenie badań technicznych pojazdów na komercyjnych stacjach, nieposiadających upoważnienia do przeprowadzania badań pojazdów służb (brak stacji kontroli pojazdów w obiektach Policji lub nieposiadanie przez stację upoważnienia do wykonywania badań technicznych określonego rodzaju pojazdów, a także w przypadkach, gdy badanie jest

uzasadnione względami służbowymi, organizacyjnymi lub ekonomicznymi). Zgodnie z przepisami § 7 tych rozporządzeń, dopuszczono również możliwość przeprowadzania badań technicznych w stacjach kontroli pojazdów innych służb.

5.5.1. ZAPLECZE OBSŁUGOWO-NAPRAWCZE W POLICJI

Policyjne zaplecze obsługowo-naprawcze

Według danych posiadanych przez KGP, na dzień 1 stycznia 2015 r. w jednostkach organizacyjnych Policji funkcjonowało 38 stacji obsługi (SO) oraz 65 punktów obsługi technicznej (POT), a na 1 stycznia 2017 r. 35 SO wyposażonych w 573 stanowiska do obsługi i napraw oraz 66 POT ze 134 stanowiskami. Na dzień 1 stycznia 2017 r. wymiar zatrudnienia na stacjach obsługi wynosił 732,5 etatu (w tym jeden policjant), a w POT 124,45 etatu. Pracownicy zatrudnieni w zapleczu obsługowo-naprawczym skontrolowanych jednostek, posiadali wykształcenie i doświadczenie niezbędne do wykonywania powierzonych zadań. Ograniczony był jednak zakres szkoleń zawodowych, w których uczestniczyli w kontrolowanym okresie. Pracownicy POT w Krapkowicach i Prudniku nie uczestniczyli w tym czasie w żadnym szkoleniu, a w KWP w Szczecinie spośród 22 mechaników samochodowych, jeden ukończył kurs spawacza. Spośród 50 pracowników zatrudnionych w stacji obsługi KWP w Rzeszowie, w latach 2015-2016 w szkoleniach uczestniczyło sześć z nich. W kontrolowanych jednostkach występowały także problemy z zatrudnieniem nowych pracowników, głównie z powodu oferowanych niższych wynagrodzeń, aniżeli w warsztatach prywatnych.

W zwykłym trybie SO i POT funkcjonowały w systemie pracy jednozmianowym. Według danych posiadanych przez KGP, w 2016 r. w policyjnych stacjach obsługi wykonano ogółem 73 649 obsług i napraw, a w POT 23 418¹¹⁶.

W objętych kontrolą garnizonach moc produkcyjna zaplecza obsługowo-naprawczego nie była w pełni wykorzystywana. Bilans mocy produkcyjnej wynosił w 2015 r. średnio 86,9%, a w 2016 r. 86,7%. Wynikało to głównie z absencji pracowników oraz wykonywania przez nich także prac pozaprodukcyjnych m.in. porządkowych, utrzymania zieleni itp.

Przykład

W KPP w Prudniku, zatrudniony w POT specjalista samochodowy poza wykonywaniem obsług i napraw pojazdów służbowych wykonywał drobne prace gospodarcze, kosił trawę, w okresie zimowym odśnieżał chodniki i place przy budynkach KPP.

¹¹⁶ W skontrolowanych jednostkach Policji liczba napraw przypadających na jednego specjalistę samochodowego wahała się w 2015 r. od 91 w garnizonie podkarpackim do 264 w garnizonie opolskim, a w 2016 r. od 97 w garnizonie podkarpackim do 245 w garnizonie opolskim.

Zdjęcie nr 2 Policyjne stacje obsługi pojazdów



Stacja obsługi KGP w Warszawie przy ul. Iwickiej



Stacja obsługi KWP w Białymstoku

Źródło: Akta kontroli.

Oszacowany i przekazany KGP przez jednostki prowadzące gospodarkę transportową koszt funkcjonowania SO (koszty utrzymania obiektów, media, utrzymanie i naprawa wyposażenia technicznego i koszty osobowe) wyniósł w 2016 r. 33 486,5 tys. zł, a POT 5 550,2 tys. zł. KGP nie gromadziła w latach 2012-2016 danych dotyczących średniego kosztu roboczogodziny pracy specjalisty samochodowego zatrudnionego w zapleczu obsługowo-naprawczym Policji. Koszt roboczogodziny w SO ustalony na podstawie kosztów działalności tych stacji w 2016 r. i liczby przepracowanych roboczogodzin wynosił ok. 35 zł.

KGP pozyskiwała z jednostek organizacyjnych Policji wybrane dane na temat działalności zaplecza obsługowo-naprawczego, w tym zatrudnienia, na potrzeby okresowych analiz. Koncentrowały się one głównie na porównaniu kosztów gospodarki transportowej w poszczególnych jednostkach Policji. KGP nie prowadziła w kontrolowanym okresie prac nad ustaleniem docelowego modelu zapewnienia sprawności technicznej pojazdów Policji. Nie były także prowadzone analizy dotyczące porównania efektywności działalności policyjnego zaplecza obsługowo-naprawczego z efektywnością realizacji usług i napraw sprzętu transportowego poza Policją.

Także w żadnej z jednostek, w których funkcjonowało zaplecze obsługowo-naprawcze, nie przedłożono w trakcie kontroli pisemnych analiz dotyczących oceny efektywności działalności zaplecza obsługowo-naprawczego, choć w trzech KWP oraz jednej KPP wyjaśniono, że analizy takie są prowadzone na bieżąco. Ponadto w jednostkach szczebla powiatowego, w których funkcjonowały POT wskazywano, że analizy takie są prowadzone w KWP, które dysponują pełną informacją o ponoszonych kosztach.

Prowadzone w KGP ewidencje wydatków i kosztów według klasyfikacji budżetowej oraz grup wydatków, nie umożliwiały precyzyjnego ustalenia kosztów gospodarki transportowej w Policji. Wydatki w grupie transport uwzględniały bowiem również sprzęt pływający i transport lotniczy, nie obejmowały natomiast części innych wydatków związanych z gospodarką

**Analizowane koszty
gospodarki
transportowej nie
obejmowały części
ponoszonych wydatków**

transportową (wynagrodzeń osobowych wraz z pochodnymi, wydatków związanych z dostawą mediów, ubezpieczeniem, zapewnieniem utrzymania czystości itp.), które ujmowane były w innych grupach wydatków. Uniemożliwiało to wprost wykorzystanie gromadzonych danych do sporządzenia analiz kosztów gospodarki transportowej. Niezbędne dane KGP pozyskiwała w formie informacji z jednostek Policji, opracowywanych w oparciu o przekazane przez KGP wzory zestawień oraz metodologię obliczania takich kosztów.

Analizy kosztów gospodarki transportowej przedstawiane były kierownictwu KGP m.in. w corocznych sprawozdaniach o stanie i pracy transportu. W sprawozdaniach tych wskazano, że globalne koszty transportu w Policji wyniosły 308 153,1 tys. zł w 2015 r. oraz 296 210,3 tys. zł w 2016 r.

Uzyskując z jednostek organizacyjnych Policji informacje o kosztach gospodarki transportowej, KGP zrezygnowała z ujmowania w nich m.in. kosztów polisy generalnej OC¹¹⁷, kosztów zakupu sprzętu warsztatowego, kosztów ponoszonych przy zbywaniu pojazdów, czy też kosztów obsługi zamówień publicznych. Nie ustanowiono również obowiązku ujmowania kosztów pośrednich, współdzielonych z innymi rodzajami działalności Policji, jak kosztów utrzymania czystości, usług telekomunikacyjnych, obsługi finansowej, kadrowej czy prawnej, a także kosztów amortyzacji obiektów i sprzętu stanowiącego wyposażenie zaplecza obsługowo-naprawczego. W sprawozdaniach o stanie i pracy transportu nie uwzględniano tych kosztów oraz nie zawarto informacji, iż prezentowane dane dotyczące gospodarki transportowej nie obejmują części wydatków, które poniosły jednostki Policji.

Przekazywane przez jednostki Policji informacje o części ponoszonych kosztów, ze względu na brak możliwości ich wyodrębnienia, miały charakter szacunkowy. Dotyczyło to m.in. dostawy mediów czy utrzymania obiektów. W dwóch¹¹⁸ z czterech objętych kontrolą KWP, stwierdzono również, że informacje o kosztach gospodarki transportowej nie były sporządzane w pełni rzetelnie. Nie obejmowały one bowiem kosztów osobowych innych pracowników zaplecza obsługowo-naprawczego, aniżeli z wydziałów transportu KWP.

Przykłady

W KWP w Białymstoku, informacje o kosztach gospodarki transportowej przekazywane do KGP, nie uwzględniały kosztów osobowych wraz z pochodnymi 10 pracowników Stacji Obsługi Zespołu Transportu KMP w Suwałkach. W KWP w Opolu nie uwzględniono kosztów osobowych pracowników komórek transportu jednostek podległych oraz kosztów zapewnienia im odzieży roboczej, napojów i posiłków regeneracyjnych, badań profilaktycznych.

Podstawowym przyjętym przez KGP wskaźnikiem kosztów gospodarki transportowej, był koszt przypadający na 1 km przebiegu pojazdów. Był on także stosowany do porównania efektywności gospodarki transportowej jednostek prowadzących taką gospodarkę. Bez uwzględnienia kosztów ubezpieczenia OC pojazdów wyniósł: 0,77 zł/km w 2015 r. oraz 0,75 zł/km w 2016 r.¹¹⁹ Wpływ na jego średnią wartość miały przede wszystkim ceny paliw (koszty paliwa stanowiły 57% kosztów w 2015 r. i 54 % w 2016 r.).

W KGP nie rozważano likwidacji zaplecza obsługowo-naprawczego w jednostkach Policji. Jako argumenty pozaekonomiczne przemawiające za utrzymaniem własnych stacji obsługi wskazano: 1) ograniczenie możliwości ujawnienia danych o pojazdach służbowych Policji osobom nieuprawnionym; 2) zabezpieczenie policyjnego sprzętu transportowego przed montażem urządzeń do podsłuchu lub inwigilacji, zwłaszcza w pojazdach

Powody utrzymywania
policyjnego zaplecza
obsługowo-
naprawczego

¹¹⁷ 20,99 zł na 1 000 km, co przy przebiegu 400 324,5 tys. km w 2015 r. stanowiło 8 402 811,25 zł, oraz przy przebiegu 395 091,2 tys. km – 8 292 964,29 zł.

¹¹⁸ W KWP w Białymstoku oraz Opolu.

¹¹⁹ Przy uwzględnieniu kosztów polisy generalnej OC odpowiednio: 0,79 zł oraz 0,77 zł.

nieoznakowanych, wykorzystywanych do zadań operacyjno-rozpoznawczych; 3) ograniczenie ryzyka ujawnienia przynależności pojazdów i dekonspiracji funkcjonariuszy wykonujących zadania operacyjne; 4) zapewnienie ciągłości funkcjonowania transportu Policji w sytuacjach tego wymagających, związanych z określonymi zdarzeniami w kraju (niepokoje społeczne, zakłócenia porządku publicznego, imprezy masowe itp.), a także w przypadku odmowy świadczenia usług przez podmioty zewnętrzne (tj. godziny nocne, soboty, niedziele, święta itp.); 5) możliwość wprowadzenia 24 godzinnego trybu pracy policyjnych stacji obsługi w przypadkach tego wymagających.

Podobne argumenty przedstawili kierownicy jednostek, w których funkcjonowało zaplecze obsługowo-naprawcze. Wskazywali oni ponadto na: zatrudnianie w stacjach obsługi specjalistów samochodowych sprawdzonych pod względem karalności i gwarantujących zachowanie tajemnicy służbowej, niższy niż w serwisach zewnętrznych koszt roboczogodziny pracy oraz możliwość samodzielnego zakupu i montażu części samochodowych, a także możliwość szybkiego wykonania napraw wynikających z pilnych potrzeb oraz napraw pojazdów, których nie chcą realizować serwisy zewnętrzne. W przypadku utworzenia POT wskazywano na znaczną odległość do stacji obsługi i związane z tym koszty przewozu pojazdów oraz angażowanie w tym celu pracowników lub funkcjonariuszy, a także na skrócenie okresu wyłączenia pojazdu z użytkowania w przypadku obsług oraz drobnych napraw. Podkreślano również, że w zapleczu obsługowo-naprawczym wykonywanych jest wiele prac wynikających z bieżącej eksploatacji pojazdów takich jak: wymiana żarówek, wycieraczek szyb samochodowych, sygnałów świetlnych i dźwiękowych, zamków i blokad przedziałów dla zatrzymanych, napraw przebitych opon oraz wyposażenia specjalistycznego pojazdów służbowych, agregatów prądotwórczych KMP i KPP, a także demontaż wyposażenia policyjnego samochodów wycofanych z eksploatacji.

**Zapewnienie
sprawności technicznej
pojazdów w jednostkach
nieposiadających
własnego zaplecza**

Spośród dziewięciu skontrolowanych KMP i KPP, pięć nie posiadało własnego zaplecza obsługowo-naprawczego. Jako przyczyny takiego stanu wskazywano decyzję komendanta wojewódzkiego, dotyczącą wyznaczenia wydziału transportu KWP, jako komórki właściwej do prowadzenia gospodarki transportowej, brak środków finansowych oraz warunków technicznych do utworzenia takiego zaplecza lub bliską odległość do policyjnej stacji obsługi. Pojazdy użytkowane w tych jednostkach były serwisowane oraz naprawiane w działających policyjnych stacjach obsługi w innych jednostkach lub w podmiotach zewnętrznych.

Przykłady

W KPP w Augustowie istniało zaplecze obsługowo-naprawcze, ale zostało zlikwidowane w 2010 r. w ramach oszczędności wydatków. POT wymagał całkowitego remontu, na co nie było środków. W KPP w Strzyżowie czynności związane z obsługą codzienną pojazdów wykonywane były na parkingu Komendy.

Spośród niekontrolowanych jednostek, własnego zaplecza obsługowo-naprawczego nie posiadała KSP, a w KWP w Poznaniu działały tylko dwa POT. Według informacji zasięgniętej przez NIK z tych jednostek, na podstawie przepisów art. 29 ust. 1 pkt 2 lit f ustawy o NIK, POT-y w Poznaniu realizowały obsługi i naprawy wyłącznie w podstawowym zakresie. Pozostałe naprawy wykonywane były w komercyjnych podmiotach zewnętrznych, na podstawie umów zawartych z wykonawcami wyłoniionymi w trybie przepisów ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. *Prawo zamówień publicznych*¹²⁰. Umowy te były zawierane z wykonawcami właściwymi miejscowo dla danej jednostki terenowej (KMP/KPP), co umożliwiało realizację usług, bez konieczności dostarczania pojazdów do odległych podmiotów.

KSP posiadała jedynie stację kontroli pojazdów, w której wykonywane były badania techniczne pojazdów oraz czynności kontrolne mające na celu

¹²⁰ Dz. U. z 2017 r. poz. 1579.

sprawdzenie stanu technicznego pojazdów przed skierowaniem ich do serwisu zewnętrznego dla określenia niezbędnego zakresu napraw. Ponadto przeprowadzana była weryfikacja rzetelności wykonania usług przez podmioty zewnętrzne i zastosowanych części zamiennych. Wykonywane były też drobne doraźne naprawy elektryczne, ślusarskie, czy zaprawki lakiernicze, w szczególności przy okazji wykonywania badań technicznych pojazdów. Na terenie stacji pozostałym po likwidacji stacji obsługi prowadzona była także w kontrolowanym okresie sezonowa wymiana ogumienia oraz wykonywano oznakowanie numerami taktycznymi nowych pojazdów i pozbawiano oznakowania pojazdy wycofywane z eksploatacji. W związku z użytkowaniem ok. 40 marek i 100 typów pojazdów oraz brakiem możliwości wykonywania przez CUL wszystkich zleconych napraw oraz obsług pojazdów, już od 2012 r. KSP wyłaniała część wykonawców w postępowaniach przetargowych. W ocenie Komendanta Stołecznego Policji, wyłonienie serwisów zewnętrznych pozwoliło na zlikwidowanie problemów związanych z terminowością i jakością prac wykonywanych przez CUL. W 2017 r. usługi obsługi i napraw pojazdów świadczyło na rzecz KSP 25 podmiotów w 19 lokalizacjach.

KWP w Poznaniu oraz KSP wskazały na podstawie dotychczasowych doświadczeń następujące utrudnienia przy zapewnieniu sprawności technicznej pojazdów przez podmioty zewnętrzne:

a/ zbyt mały wpływ zlecającego na nadawanie priorytetów poszczególnym naprawom pojazdów (z uwagi na uwzględnione w umowach kary finansowe w przypadku nieterminowego wykonania usług, są one realizowane przez wykonawców zgodnie z kolejnością zleceń);

b/ brak możliwości narzucenia podmiotom zewnętrznym pracy w trybie dwuzmianowym lub ciągłym, w razie zaistnienia takiej potrzeby (wymóg utrzymania takiej gotowości warsztatów komercyjnych wymusza uwzględnienie takiego warunku na etapie procedury udzielania zamówienia publicznego i konieczność zaangażowania na ten cel dodatkowych środków budżetowych. Większość warsztatów nie funkcjonuje standardowo w dwuzmianowym systemie pracy, jedynie autoryzowane serwisy, które stosują znacznie wyższe stawki roboczogodziny);

c/ zaangażowanie znacznych zasobów osobowych w przygotowanie i przeprowadzenie procedur udzielania zamówień publicznych na wykonywanie usług obsługi i napraw pojazdów (kilkadziesiąt umów), weryfikację otrzymywanych kosztorysów napraw za zgodność z warunkami umów, prowadzenie ewidencji zleceń oraz obsługi finansowo-księgowej płatności, a także kontrole prowadzone u wykonawców;

d/ konieczność kilkukrotnego powtarzania procedur udzielania zamówień publicznych z powodu braku właściwych miejscowo ofert dla niektórych jednostek terenowych;

e/ ujawnianie marek i numerów rejestracyjnych pojazdów służby kryminalnej (nieoznakowanych), co stwarza ryzyko przekazania takich informacji nieuprawnionym podmiotom lub osobom.

KSP nie planowała odtworzenia policyjnej stacji obsługi ze względów technicznych oraz ekonomicznych. Według Komendanta Wojewódzkiego Policji w Poznaniu, realizowany obecnie tryb zapewnienia sprawności technicznej pojazdów służbowych, głównie w oparciu o serwisy zewnętrzne, jest rozwiązaniem optymalnym w stosunku do posiadanych zasobów. Przeniesienie całego ciężaru napraw pojazdów na własne zaplecze wymagałoby budowy lub pozyskania nowych obiektów warsztatowych wraz z infrastrukturą. Za najbardziej efektywny system zapewnienia sprawności technicznej pojazdów uznał system mieszany, opierający się zarówno na podmiotach zewnętrznych, jak i zapleczu własnym, w zwiększonym niż aktualnie posiadany wymiarze. Z powyższych względów podjęto decyzję o systematycznym odtwarzaniu funkcjonowania warsztatów policyjnych, wymaga ona jednak zabezpieczenia niezbędnych zasobów finansowych.

**Zapewniono
wykonywanie obsługi
technicznych i napraw**

**Część obsługi i napraw
wykonywano poza
policyjnym zapleczem**

We wszystkich skontrolowanych garnizonach zapewniono wykonywanie obsługi technicznych i napraw pojazdów służbowych Policji. Komendanci utworzyli stacje obsługi pojazdów (jedną¹²¹ dwie¹²² lub trzy¹²³ na obszarze województwa). Ponadto w garnizonie opolskim funkcjonowało dziewięć POT¹²⁴ zlokalizowanych przy KWP i KPP, a w garnizonie podkarpackim POT działał przy KMP w Przemyślu. Wykonywanie obsługi i napraw pojazdów zlecano także podmiotom zewnętrznym. W skontrolowanych jednostkach zlecono w latach 2015-2016 wykonanie poza Policją: 770 obsług, 2 974 napraw bieżących oraz 1 557 napraw powypadkowych, co stanowiło 12,3% ogółu obsług i napraw sprzętu transportowego w tych jednostkach¹²⁵. Na ten cel wydatkowano 3 768 tys. zł.

Przyczynami zlecenia takich usług podmiotom zewnętrznym były: konieczność wykonywania przeglądów pojazdów na gwarancji w autoryzowanych serwisach, brak specjalistycznego warsztatowego sprzętu diagnostycznego, ograniczony dostęp do specjalistycznych narzędzi i technologii napraw nowoczesnego sprzętu, brak wolnych mocy produkcyjnych w policyjnym zapleczu, w tym braki kadrowe. W dwóch¹²⁶ z czterech skontrolowanych jednostek prowadzących gospodarkę transportową, wzrosła w 2016 r. w porównaniu z rokiem poprzednim liczba obsług i napraw pojazdów służbowych przeprowadzanych poza Policją. Jednocześnie w trzech¹²⁷ z czterech skontrolowanych garnizonów, spadła średnia liczba obsług i napraw wykonywanych przez jednego specjalistę samochodowego.

Przykład

W 2015 r. Naczelnik Wydziału Transportu KWP w Białymstoku zlecił wykonanie poza resortem 512 obsług i napraw o wartości 475,5 tys. zł, a w 2016 r. 604 o wartości 524,7 tys. zł. Stanowiło to odpowiednio 13,2% i 17% obsług i napraw sprzętu transportowego przeprowadzonych w tych latach. Jednocześnie nastąpił spadek liczby napraw wykonanych w policyjnej stacji obsługi z 3 247 do 2 958.

Tylko Podkarpacki Komendant Wojewódzki określił zasady dokonywania i dokumentowania napraw poza Policją. Do takich napraw kierowano pojazdy, w przypadkach braku możliwości ich naprawy w stacji obsługi (elektronika, turbosprężarki, pompy wtryskowe). KWP w Rzeszowie zawarła także umowy na wykonywanie kompleksowych napraw pojazdów służbowych uszkodzonych w wyniku zdarzeń drogowych oraz innych napraw blacharsko-lakierniczych.

W KWP w Białymstoku w przypadku zamówień, których wartość brutto nie przekraczała 5 tys. zł lub w sytuacjach wyjątkowych, w których wymagane było natychmiastowe udzielenie zamówienia, nie obowiązywały procedury ustalone dla zamówień, których wartość nie przekraczała 30 tys. euro, w tym dotyczące dokumentowania sposobu wyboru wykonawcy zamówienia¹²⁸. W takich przypadkach brak było konieczności zachowania formy pisemnej w zakresie wyceny, rozpoznania rynku i wyboru wykonawcy naprawy.

W KWP w Opolu zaciągnięcie zobowiązania powyżej 2 tys. zł, w tym dotyczącego obsług i napraw pojazdów, wymagało uzyskania uprzedniej zgody Zastępcy Komendanta Wojewódzkiego Policji. W przypadku 80% skontrolowanych wydatków przekraczających tę kwotę, Naczelnik Wydziału Transportu zaciągnął jednak zobowiązania z przekroczeniem posiadanego zakresu upoważnienia. Kierowanie do Zastępcy Komendanta Wojewódzkiego

¹²¹ W KWP Opolu.

¹²² W KWP Szczecinie.

¹²³ W KWP w Białymstoku i Rzeszowie.

¹²⁴ POT w Kluczborku i Strzelcach Opolskich nie były wykorzystywane – brak zatrudnienia specjalistów samochodowych.

¹²⁵ W skontrolowanych jednostkach stanowiły one od 3,1% (w KWP w Opolu) do 19,2% (w KWP w Szczecinie), wykonywanych rocznie obsług i napraw służbowego sprzętu transportowego.

¹²⁶ W KWP w Białymstoku i w Szczecinie.

¹²⁷ W garnizonie podlaskim, opolskim i zachodniopomorskim.

¹²⁸ Tryb taki wynikał z decyzji Podlaskiego Komendanta Wojewódzkiego Policji Nr 102/2014 z dnia 19 maja 2014 r. w sprawie planowania i udzielania zamówień publicznych.

wniosków o wyrażenie zgody na naprawę poza Policją dopiero po otrzymaniu faktury tłumaczył tym, że dopiero na tym etapie znana była ostateczna kwota zobowiązania. Ponadto w komendzie tej 12,8% skontrolowanych zobowiązań z tytułu napraw służbowego sprzętu transportowego uregulowano po terminie. Opóźnienia wynosiły od czterech do 89 dni, kontrahenci jednak nie naliczyli odsetek. Jako przyczynę zwłoki wskazywano wpływ faktur po terminach zapłaty oraz konieczność uprzedniej weryfikacji poprawności wykonania naprawy. W KWP w Opolu nie zapewniono także rzetelnego dokumentowania rozeznania rynku przy udzielaniu zamówień publicznych na usługi naprawy sprzętu transportowego, do których nie miały zastosowania przepisy ustawy *Prawo zamówień publicznych*.

W KWP w Szczecinie usługi napraw pojazdów zlecano w większości przypadków bez stosowania przepisów ustawy *Prawo zamówień publicznych*, pomimo iż ich wartość przekraczała kwoty, o których mowa w art. 4 pkt 8 tej ustawy. Na usługi tego rodzaju wydatkowano poza zawartymi umowami i bez stosowania ww. ustawy 684,1 tys. zł w 2015 r. oraz 831,4 tys. zł w 2016 r.¹²⁹ Jako przyczynę wskazano skomplikowany zakres postępowania na udzielenie zamówienia publicznego, związany z różnorodnością użytkowanych marek i modeli pojazdów, wymagający przeprowadzenia konsultacji wewnętrznych w jednostce oraz z innymi jednostkami Policji, które przeprowadzały już takie przetargi. Przetarg nieograniczony na świadczenie usług w zakresie napraw bieżących oraz obsług technicznych w służbowym sprzęcie transportowym, ogłoszono dopiero w trakcie kontroli NIK.

W skontrolowanych jednostkach nie wprowadzono obowiązku sporządzania dokumentacji potwierdzającej wystąpienie przesłanek, o których mowa w § 4 ust. 1 *Instrukcji w sprawie organizacji obsługi technicznych i napraw*, uzasadniających zlecenie wykonania napraw poza własnym zapleczem obsługowo-naprawczym. Decyzję o tym, czy sprzęt użytkowany w tych jednostkach będzie naprawiany w stacjach obsługi KWP, czy w warsztatach zewnętrznych podejmowali najczęściej samodzielnie kierownicy komórek KWP właściwych w sprawach transportu. W tym zakresie uwzględniano umowy zawarte z podmiotami zewnętrznymi na wykonywanie określonych rodzajów napraw, obciążenie policyjnego zaplecza obsługowo-naprawczego oraz odległość do policyjnej stacji obsługi.

W dwóch¹³⁰ skontrolowanych jednostkach występowały sytuacje, gdy przy przekazywaniu do napraw pojazdów z jednostek terenowych do policyjnej stacji obsługi, drugi dodatkowy pojazd służbowy wykorzystywano w celu powrotu do jednostki funkcjonariusza zdającego pojazd. Wyjazdy takie starano się jednak łączyć z realizacją innych zadań m.in. przekazywaniem korespondencji. W przypadku trzech komend¹³¹, do transportu pojazdów do stacji obsługi wykorzystywane były lawety stanowiące wyposażenie tych stacji.

Przykłady

W KMP w Przemyślu, w przypadku konieczności wykonania bardziej złożonych prac naprawczych, do których POT nie posiadał odpowiedniego wyposażenia, lub wymagających większego nakładu pracy, pojazdy takie były transportowane do policyjnej stacji obsługi w Zaczerniu, odległej o 100 km. W skontrolowanych przypadkach do ich transportu wykorzystywana była laweta z tej stacji.

Do KPP w Myśliborzu i Policach, zgodnie z zasadami obowiązującymi w Wydziale Transportu KWP, po pojazd do naprawy wysyłany był pojazd z lawetą z policyjnej stacji obsługi. Odległość z KPP Police do stacji obsługi w Szczecinie wynosiła ok. 16 km, z KPP w Myśliborzu ok. 80 km, z Komisariatów w Barlinku i Dębnie podległych tej jednostce odpowiednio: ok. 102 km i ok. 107 km.

¹²⁹ Wydatki ogółem na usługi napraw pojazdów wyniosły 791 tys. zł w 2015 r. oraz 1 019,2 tys. zł w 2016 r.

¹³⁰ W KMP w Białymstoku i w KPP w Prudniku.

¹³¹ W KMP w Przemyślu, KPP w Myśliborzu i Policach.

W policyjnym zapleczu obsługowo-naprawczym występowały braki w wyposażeniu podstawowym

W jednostkach, w których funkcjonowało zaplecze, stwierdzono braki w wyposażeniu w sprzęt obsługowo-naprawczy, przyrządy i narzędzia, ustalone przez Komendanta Głównego Policji w załączniku Nr 14 do *Instrukcji w sprawie organizacji obsług technicznych i napraw*, jako wyposażenie podstawowe.

Przykłady

Stacja obsługi KWP w Białymstoku, nie posiadała 66 urządzeń wyposażenia podstawowego m.in. szlifierek do okładzin szczęk hamulcowych, jednego z dwóch przewidzianych zestawów do kontroli i ustawiania świateł, urządzenia do atestowania szybkościomierzy i drogomic, przyrządu do sprawdzania szczelności łożysk wału korbowego, urządzenia do płukania chłodzi, jednego z dwóch przewidzianych urządzeń hydraulicznych do zdejmowania i zakładania opon.

Stacja obsługi pojazdów KWP w Szczecinie nie posiadała 49 urządzeń wyposażenia podstawowego, a KWP w Opolu 65.

POT KPP w Namysłowie nie posiadał ogrzewania, co uniemożliwiało wykonywanie prac w okresie zimowym, a w POT w Krapkowicach wymiary stanowiska do naprawy, ograniczały możliwość prowadzenia napraw pojazdów typu furgon (brak możliwości zamknięcia bramy, wejścia oraz wyjścia z kanału).

Kierownicy kontrolowanych jednostek wskazywali w wyjaśnieniach, że wyposażenie podstawowe ustalone w *Instrukcji w sprawie organizacji obsług technicznych i napraw* zdezaktualizowało się i nie jest adekwatne do obecnych potrzeb. Część z tego wyposażenia jest zbędna do zakresu obecnie wykonywanych napraw np. szlifierek i frezarki do gniazd zaworowych. Naprawy wykonywane są z wykorzystaniem innych narzędzi, a zakup niektórych z nich, z uwagi na niewielką skalę wykorzystania byłby ekonomicznie nieuzasadniony.

W latach 2015-2016 w KGP, przy współudziale przedstawicieli innych jednostek Policji, opracowywano projekt nowej decyzji Komendanta Głównego Policji, w *sprawie organizacji obsług technicznych i napraw sprzętu transportowego w Policji*, nad którym prace nie zostały ukończone do czasu zakończenia kontroli NIK w KGP.

Zdjęcie nr 3 Punkty obsługi technicznej



POT KPP w Krapkowicach



POT KPP w Namysłowie

Źródło: Akta kontroli.

**Wyposażenie
policyjnego zaplecza
obsługowo-
naprawczego było
przestarzałe**

Część będących na wyposażeniu stacji obsługi oraz POT urządzeń, przyrządów oraz sprzętu obsługowo-naprawczego była przestarzała. Okres ich użytkowania w pięciu¹³² z ośmiu jednostek był istotnie dłuższy, aniżeli normatywny okres eksploatacji tych urządzeń, określony przez Komendanta Głównego Policji w załączniku nr 17 do *Instrukcji w sprawie organizacji usług technicznych i napraw*. W stacji obsługi KWP w Białymstoku sprzęt taki stanowił 83,6% ogółu wyposażenia, a w Opolu 70%. Jako przyczyny jego dalszego użytkowania wskazywano sprawność oraz użyteczność, a także brak środków finansowych na zakup nowego sprzętu.

Przykłady

W stacji obsługi KWP w Rzeszowie przyrząd do ustawienia świateł, którego normatywny okres użytkowania ustalono na sześć lat oraz urządzenie rolkowe do kontroli hamulców, którego okres eksploatacji ustalono na 10 lat, były użytkowane przez 23 lata. Prostownik do ładowania akumulatorów o normatywnym okresie użytkowania wynoszącym pięć lat, użytkowano przez 18, a sprężarkę powietrza przez 27 lat (przy normatywnym okresie jej użytkowania ustalonym na 10 lat).

W stacji obsługi KWP w Białymstoku, nie była używana część wyposażenia wskazanego jako podstawowe (wiertarka stołowa, przyrząd do odpowietrzania hamulców, nożyce do cięcia blachy z napędem elektrycznym), ponieważ nie miały one zastosowania przy naprawach nowszych pojazdów. 83,6% sprzętu i wyposażenia używana była w tej stacji od jednego do 53 lat dłużej od normatywnego okresu użytkowania.

Zdjęcie nr 4 Wyposażenie stacji obsługi



Tokarka SO w Zaczerniu (KWP w Rzeszowie)



Stół probierczy do badania prądnic i rozruszników SO w Opolu



Wyposażenie SO w Opolu: tokarka oraz prostowniki

Źródło: Akta kontroli.

¹³² W KWP w Białymstoku, Opolu, Rzeszowie i Szczecinie oraz w KPP w Krapkowicach.

Ponadto stwierdzono, że w stacji obsługi KWP w Rzeszowie, osiem podnośników nie było objętych obowiązkowym dozorem technicznym. W trakcie kontroli NIK, całość dokumentacji dotyczącej tych urządzeń złożona została w Urzędzie Dozoru Technicznego, w celu dokonania ich analizy oraz wyznaczenia terminu odbioru technicznego podnośników, a także wydania decyzji zezwalających na ich eksploatację.

Zgodnie z przepisami § 1 pkt 6 lit. e) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 grudnia 2012 r. *w sprawie rodzajów urządzeń technicznych podlegających dozorowi technicznemu*¹³³, dozorowi technicznemu podlegają m.in. dźwigniki (podnośniki)¹³⁴. W myśl przepisów art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. *o dozorze technicznym*¹³⁵, urządzenia objęte dozorem technicznym, mogą być eksploatowane tylko na podstawie decyzji zezwalającej na ich eksploatację, wydanej przez organ właściwej jednostki dozoru technicznego.

Na podstawie zgłaszanych przez jednostki organizacyjne Policji uwag i przekazywanych informacji, KGP posiadała wiedzę o niedoinwestowaniu zaplecza obsługowo-technicznego i wspierała w ramach posiadanych możliwości jednostki Policji w zakresie jego utrzymania i modernizacji. W planach inwestycyjnych ujęto zadania, których zakres rzeczowy obejmował także m.in. obiekty stacji obsługi. Wydatki na zakupy inwestycyjne: sprzęt warsztatowy i stacji paliw wyniosły jednak jedynie 985,2 tys. zł w 2015 r. oraz 870,7 tys. zł w 2016 r. W 2017 r. KGP pozyskała informacje o wymagającym wymianie sprzęcie diagnostycznym, ważnym dla ochrony środowiska, będącym na wyposażeniu SO i POT, którego zakup planowany jest do sfinansowania z funduszy pozapolicyjnych. Zadania inwestycyjne w tym zakresie przewidziano również do realizacji w ramach Programu Modernizacji Policji w latach 2018-2020.

Limity postoju pojazdów w naprawach i obsługach były przekraczane w policyjnych stacjach obsługi

W skontrolowanych SO nie zapewniono właściwej organizacji wykonywania usług i napraw sprzętu transportowego, zapewniającej przestrzeganie limitów czasu postoju sprzętu, określonych przez Komendanta Głównego Policji w załączniku Nr 4 do *Instrukcji w sprawie organizacji usług technicznych i napraw*. Przekroczenie limitów spowodowane było m.in. przedłużającą się diagnostyką przyczyn awarii, koniecznością oczekiwania na części zamienne lub wykonywania dodatkowych napraw, w związku z usterkami ujawnionymi w trakcie wykonywanych prac, zwiększonym zakresem napraw pojazdów wyeksploatowanych, brakami kadrowymi oraz zbyt małą liczbą stanowisk, na których mogły być wykonywane naprawy niektórych rodzajów sprzętu. Ponadto w 3/4 skontrolowanych stacji obsługi¹³⁶, nieprawidłowo ustalano czasy postoju sprzętu. Wskazywano bowiem jedynie faktyczny czas naprawy, a nie uwzględniano czasu postoju przed rozpoczęciem naprawy oraz po jej zakończeniu, do czasu potwierdzenia prawidłowości jej przeprowadzenia przez kontrolera technicznego. Zgodnie natomiast z przepisami § 18 ust. 1 i ust. 3 ww. Instrukcji, czas postoju liczony być powinien od momentu przyjęcia sprzętu transportowego do obsługi technicznej lub naprawy do momentu jej zakończenia. Błędnie wyliczone dane w tym zakresie zamieszczano zarówno w kartach pracy, jak i w dokumentach warsztatowych *Wykonanie usług technicznych i napraw sprzętu transportowego* (w zakresie dotyczącym liczby pojazdów i czasu ich postoju ponad limity). Powyższe wynikało z niewłaściwej interpretacji ww. przepisu, dotychczasowej praktyki oraz rotacji pracowników zajmujących się rozliczeniami czasu postoju pojazdów.

W skontrolowanych stacjach obsługi limity postoju pojazdów w naprawach i obsługach zostały przekroczone, co najmniej o 2 008 roboczości w 2015 r. oraz 3 306,5 roboczości w 2016 r.

¹³³ Dz. U. poz. 1468.

¹³⁴ W tym systemy do parkowania samochodów, z wyjątkiem dźwigników stanowiących wyposażenie pojazdów, dźwigników do pochylania stołów technologicznych i dźwigników przenośnych z napędem ręcznym.

¹³⁵ Dz. U. z 2017 r. poz. 1040 ze zm.

¹³⁶ W KWP w Białymstoku, Opolu i Szczecinie.

Przykłady

W stacji obsługi KWP w Rzeszowie łączny czas postoju służbowego sprzętu transportowego ponad ustalone limity wyniósł 1 264,5 roboczodni w 2015 r. oraz 1 779,5 w 2016 r. Spośród 22 objętych kontrolą napraw, w czterech przypadkach (18,2%) limity czasu postoju zostały przekroczone od dwóch do 4,5 roboczodni z powodu braku części zamiennych. Analiza dokumentacji 47 obsług i napraw wykonanych w latach 2015-2016 wykazała, że w 25 przypadkach (53,2%), czas postoju pojazdów w obsługach i naprawach przekraczał dopuszczalny limit od jednego do 31 roboczodni.

W KWP w Opolu, w przypadku 25 z 33 skontrolowanych napraw bieżących (75,7%) czas postoju pojazdów w obsługach i naprawach przekraczał dopuszczalny limit od jednego do 40 roboczodni; w przypadku pięciu z sześciu obsług OT-2 (83,3%) od jednego do 20 roboczodni oraz w przypadku wszystkich objętych kontrolą 12 napraw bieżących wykonywanych wraz z obsługą OT-2 od czterech do 80 roboczodni.

**Nie przestrzegano
przepisów
o zamówieniach
publicznych**

W trzech¹³⁷ spośród czterech skontrolowanych KWP, stwierdzono także nieprawidłowości przy udzielaniu zamówień publicznych. W KWP w Białymstoku oraz w Opolu w sposób niepełny i nieadekwatny do potrzeb opisano przedmiot zamówienia, nie uwzględniając niektórych części zamiennych i akcesoriów, wykorzystywanych do obsług i napraw bieżących pojazdów. Stanowiło to naruszenie przepisów art. 29 ust. 1 ustawy *Prawo zamówień publicznych*, zgodnie z którym wymagane jest, aby przedmiot zamówienia opisany był w sposób jednoznaczny i wyczerpujący oraz skutkowało udzielaniem zamówień z pominięciem przepisów tej ustawy. Przyczyną tej nieprawidłowości, było obejmowanie zamówieniami publicznymi, ze względu na bardzo dużą różnorodność marek i modeli sprzętu transportowego, jedynie części zamiennych i materiałów eksploatacyjnych najczęściej wykorzystywanych do obsług i napraw pojazdów służbowych.

Ponadto w KWP w Opolu stwierdzono przypadki dokonywania zakupów części i materiałów eksploatacyjnych u innych dostawców aniżeli wyłonieni w wyniku przeprowadzonych przetargów, a także za ceny wyższe niż w zawartych z nimi umowach. Działania takie uzasadniano m.in. wykorzystaniem zaplanowanej i ujętej w umowach liczby poszczególnych rodzajów części.

W KWP w Szczecinie w okresie od 23 grudnia 2015 r. do 5 czerwca 2016 r. udzielono zamówień na zakup i dostawę części zamiennych i materiałów eksploatacyjnych w kwocie ogółem 696,5 tys. zł bez stosowania przepisów ustawy *Prawo zamówień publicznych*. Zakupów takich dokonywano w tym czasie na podstawie regulacji wewnętrznych, dotyczących udzielania zamówień publicznych o wartości do 30 tys. euro.

Przykład

W KWP w Białymstoku przedmiot zamówienia nie uwzględniał m.in. części zamiennych i materiałów eksploatacyjnych do 41 środków transportu. Bez stosowania przepisów ustawy *Prawo zamówień publicznych* wydatkowano w tej jednostce na części zamienne i materiały eksploatacyjne do pojazdów służbowych 1 530,2 tys. zł w 2015 r. oraz 1 516,7 tys. zł w 2016 r. Stanowiło to odpowiednio 68% oraz 69,9% wydatków ogółem na ten cel poniesionych w ww. latach.

**Problemy
w zapewnieniu
sprawności technicznej
pojazdów**

Jako główne przyczyny utrudniające zapewnienie prawidłowego stanu technicznego pojazdów służbowych oraz ograniczenie czasu ich postoju w naprawach i obsługach wskazywano: wiek i wysoki stopień wyeksploatowania pojazdów, skutkujący ich dużą awaryjnością i wysokimi kosztami naprawy, braki odpowiedniego wyposażenia zaplecza obsługowo-naprawczego, a także bardzo dużą różnorodność marek i modeli pojazdów użytkowanych w Policji, w tym o nowoczesnej, skomplikowanej budowie, wymagającej użycia w procesie usuwania awarii dedykowanego oprzyrządowania diagnostycznego. Ponadto wskazywano na braki kadrowe

¹³⁷ W KWP w Białymstoku, Opolu i Szczecinie

odpowiednio wykwalifikowanych specjalistów samochodowych oraz rotację pracowników i ich absencje chorobowe. Komendanci zwracali również uwagę na długi czas oczekiwania na wolny termin w SO oraz długi czas wykonywania obsługi i napraw w policyjnych stacjach.

Przykład

W stacji obsługi KWP w Szczecinie w latach 2015-2016 występowały średnio trzy wakaty specjalistów samochodowych i rotacja pracowników na obsadzonych stanowiskach. Ponadto absencje chorobowe zatrudnionych specjalistów wyniosły 914 dni roboczych w 2015 r. i 860 dni w 2016 r.

Na trudności i problemy związane z naprawami pojazdów zwrócił uwagę także NSZZP w informacji udzielonej NIK. Dotyczyły one zmniejszenia stanu etatowego w zapleczu obsługowo-naprawczym, a tym samym możliwości naprawczych użytkowanego sprzętu transportowego, przy jednoczesnych ograniczonych środkach finansowych na zlecenie takich usług w podmiotach zewnętrznych. Podkreślano, że naprawy i obsługi wykonywane są w sposób opieszale, a pojazdy często czekają w kolejkach na przeprowadzenie napraw nawet kilka miesięcy. Wskazano także na wieloletnie zaniechania w zakresie modernizacji budynków zaplecza obsługowo-naprawczego oraz jego wyposażenia w nowoczesny sprzęt diagnostyczno-naprawczy, niezbędny do naprawy środków transportu, w których stosowane są skomplikowane rozwiązania technologiczne. Zwrócono uwagę, na jakość napraw wykonywanych w policyjnym zapleczu obsługowo-naprawczym, zakup tanich zamienników części samochodowych lub używanie części z demontażu uszkodzonych radiowozów, co powoduje występowanie w krótkim czasie ponownych awarii. Wskazano także na konieczność dostarczania pojazdów służbowych do oddalonych od kilkunastu do kilkudziesięciu kilometrów SO przez policjantów, którzy nie wykonują w tym czasie powierzonych im zadań związanych z utrzymaniem porządku i bezpieczeństwa.

Również zdaniem przedstawicieli NSZZP, wykorzystywana jest w Policji zbyt duża liczba różnych marek pojazdów służbowych¹³⁸, co generuje duże koszty utrzymania sprzętu transportowego i jego serwisowania.

W zapleczu obsługowo-naprawczym prowadzono dokumentację wymaganą przepisami *Instrukcji w sprawie organizacji obsług technicznych i napraw*. W czterech¹³⁹ jednostkach nie była ona jednak prowadzona w pełni rzetelnie i zgodnie z zasadami określonymi w tej instrukcji.

Dokumentacja obsług i napraw nie była prowadzona w pełni rzetelnie

Przykłady

W KPP w Namysłowie, w 80% sprawdzonych książek kontroli pracy sprzętu transportowego naprawianego w POT, w wyniku przeoczenia oraz dużej liczby obowiązków, pracownik POT nie odnotował daty i godziny przyjęcia sprzętu do POT, rodzaju wykonanych prac oraz daty i godziny odbioru sprzętu transportowego, pomimo takiego obowiązku określonego w § 17 ust. 1 i 2 ww. Instrukcji.

W KWP w Opolu we wszystkich skontrolowanych kartach przeglądu technicznego nie odnotowano dat badania, wyników badań wstępnych, wyników badań po usunięciu usterek oraz osoby wykonującej badania. Ponadto nie wystawiano kart pracy dla wykonywanych napraw, których czas przekraczał dwie roboczogodziny, co stanowiło naruszenie przepisów § 21 ust. 1 ww. Instrukcji.

¹³⁸ W kontrolowanym okresie używano w Policji 43 marki i ok. 250 modeli samochodów osobowych i furgonów. Ponadto poszczególne modele pojazdów wyposażone były w jednostki napędowe o różnej mocy, zasilane różnymi rodzajami paliwa, a także zostały wyprodukowane w różnych latach.

¹³⁹ W KWP w Opolu, KPP w Krapkowicach, Namysłowie oraz Prudniku.

Wyłączenia pojazdów z użytkowania z powodu napraw i obsługa

W 2011 r. kierownictwo Policji przyjęło założenie dotyczące nieprzekraczania poziomu 10% pojazdów wyłączonych z eksploatacji w garnizonie. KGP monitorowała, na podstawie informacji przekazywanych comiesięcznie przez jednostki prowadzące gospodarkę transportową, liczbę pojazdów wyłączonych z eksploatacji w związku z wykonywaniem usług i napraw. Wyniki takich analiz były przedstawiane na odprawach kierowników jednostek organizacyjnych Policji. W 2015 r. średnio wg stanów na ostatni dzień miesiąca wyłączonych było z użytkowania 1 989 pojazdów, tj. 9,5%, a w 2016 r. 1 914, tj. 9,1%. W skontrolowanych garnizonach udział pojazdów wyłączonych z użytkowania w 2015 r. wahał się od 8,3% w garnizonie opolskim do 9,5% w garnizonie podlaskim, a w 2016 r. od 8,1% w garnizonie zachodniopomorskim do 12% w garnizonie podlaskim. Średni czas wyłączenia objętych kontrolą pojazdów z użytkowania z powodu wykonywanych usług i napraw bieżących wynosił 10 dni w 2015 r. oraz 20 dni w 2016 r.

5.5.2. BADANIA TECHNICZNE POJAZDÓW SŁUŻBOWYCH**Zasady przeprowadzania badań technicznych pojazdów Policji**

Zgodnie z przepisami art. 81 ust. 1, ust. 5 i ust. 6 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, właściciel pojazdu samochodowego (w tym pojazdu uprzywilejowanego) jest obowiązany przedstawiać go do badania technicznego przeprowadzanego corocznie¹⁴⁰. Badania pojazdów służbowych Policji powinny być prowadzone z uwzględnieniem regulacji szczególnych, zawartych w aktach wykonawczych wydanych na podstawie art. 86 ust. 4 ww. ustawy, określających m.in. wymagania w stosunku do komórek organizacyjnych i stacji kontroli pojazdów upoważnionych do przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz warunki i terminy przeprowadzania badań technicznych pojazdów.

Działalność policyjnych stacji kontroli pojazdów

Stanowiska diagnostyczne wyposażone w urządzenia kontrolno-pomiarowe, na których wykonywano badania techniczne pojazdów, funkcjonowały w strukturach SO lub POT. W skontrolowanych jednostkach diagnozy poza badaniami technicznymi, wykonywali także inne prace w zapleczu obsługowo-naprawczym. Z uwagi na powyższe uwarunkowania, KGP nie przeprowadzała analiz kosztów funkcjonowania i efektywności działalności policyjnych stacji kontroli pojazdów. Analiz takich nie prowadzono także w skontrolowanych przez NIK komendach. W KGP za celowe ekonomicznie uznano ich utrzymanie, biorąc pod uwagę urzędowy koszt badania technicznego pojazdu uprzywilejowanego wynoszący 150 zł oraz ok. 19,5 tys. pojazdów Policji, podlegających corocznym badaniom technicznym w policyjnych stacjach. Przeprowadzenie badań technicznych tych pojazdów wiązałoby się z wydatkami ok. 2,9 mln. zł rocznie. KGP nie gromadziła jednak danych o liczbie badań technicznych pojazdów przeprowadzanych w tych stacjach i zleczanych do wykonania poza Policją. Według stanu na koniec 2015 r. badania wykonywane były przez 33 stacje, a na koniec 2016 r. przez 30 (z tego siedem okręgowych stacji, 15 podstawowych stacji, o których mowa w art. 83 ust. 1 pkt 1 lit. a i b ustawy *Prawo o ruchu drogowym* oraz osiem podstawowych stacji, o których mowa w art. 83 ust. 1 pkt 1 lit. a, b i c ww. ustawy).

W KGP nie zapewniono rzetelnej weryfikacji, czy policyjne stacje kontroli pojazdów spełniają ustalone wymagania

W KGP nie została zapewniona rzetelna weryfikacja wniosków jednostek organizacyjnych Policji o wydanie upoważnień do przeprowadzania badań technicznych. W wyniku sprawdzenia dokumentacji pięciu wniosków (21,7% złożonych w latach 2015-2016) stwierdzono, że upoważnienia zostały wydane przez Dyrektorów BLP KGP, pomimo iż złożone wnioski nie zostały sporządzone rzetelnie lub nie w pełni zgodnie z wytycznymi zawartymi w rozporządzeniu w sprawie badań technicznych pojazdów z 2011 r., nie zawierały potwierdzenia spełnienia części wymogów określonych w załączniku nr 1 do tego rozporządzenia lub wynikało z nich, że część wymogów dla danego rodzaju stacji nie zostało spełnionych. KGP nie sprawdzała także w latach 2015-2016 przestrzegania obowiązujących wymagań w okresie ważności

¹⁴⁰ Zgodnie z § 5 ust. 1 rozporządzenia w sprawie badań technicznych pojazdów z 2011 r. oraz § 5 ust. 1 rozporządzenia w sprawie badań technicznych pojazdów z 2017 r.

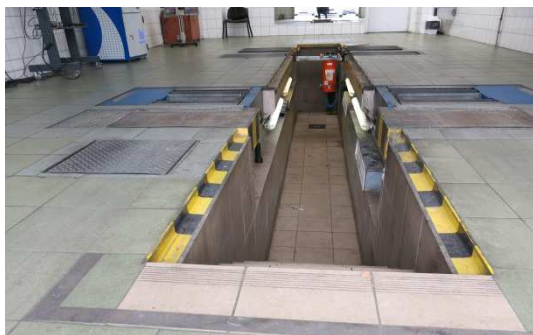
wydanych upoważnień oraz prawidłowości prowadzenia badań technicznych pojazdów i związanej z nimi dokumentacji. Działania związane z ujęciem takich kontroli w planie kontroli KGP na lata 2018/2019, podjęte zostały w trakcie kontroli NIK.

Wszystkie objęte kontrolą stacje kontroli pojazdów, posiadały ważne upoważnienia do przeprowadzania badań technicznych oraz prowadziły wymaganą dokumentację. Jedynie w stacji kontroli pojazdów KWP w Białymstoku nie prowadzono rejestru umieszczonych w pojazdach cech identyfikacyjnych oraz wykonanych i umieszczonych w pojazdach tabliczek znamionowych zastępczych, do prowadzenia którego stacja zobowiązana była przepisami § 4 rozporządzenia w sprawie badań technicznych pojazdów z 2011 r. oraz § 4 rozporządzenia w sprawie badań technicznych pojazdów z 2017 r.

Badania techniczne pojazdów wykonywano także poza policyjnymi stacjami

W stacjach kontrolowanych jednostek wykonano w latach 2015-2016 ogółem 6 213 badań technicznych¹⁴¹. Ponadto zlecono wykonanie 1 090 badań technicznych w innych stacjach, w tym 325 odpłatnie, wydając na ten cel 49,1 tys. zł. W objętych kontrolą przypadkach, zlecano poza Policję wykonanie badań technicznych, do przeprowadzania których policyjne stacje kontroli pojazdów nie miały upoważnienia np. samochodów ciężarowych, autobusów, lub pojazdów użytkowanych w jednostkach znacznie oddalonych od policyjnej stacji kontroli pojazdów. W KWP w Szczecinie zlecano takie usługi także w przypadku długotrwałej nieobecności jedynego zatrudnionego w stacji diagnosty.

Zdjęcie nr 5 Policyjne stacje kontroli pojazdów



Stacja kontroli pojazdów KWP w Szczecinie



Stacja kontroli pojazdów w Zaczerniu (KWP w Rzeszowie)

¹⁴¹ Średnio na jednego diagnostę zatrudnionego w tych stacjach przypadały 182 badania w 2015 r. i 207 w 2016 r.



Stacja kontroli pojazdów KWP w Białymstoku

Źródło: Akta kontroli.

Badania techniczne pojazdów Policji w okresie braku przepisów wykonawczych

Po uchyleniu przez art. 32 pkt 16 ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. *Przepisy wprowadzające ustawę o Krajowej Administracji Skarbowej*¹⁴² rozporządzenia w sprawie badań technicznych pojazdów z 2011 r., do czasu wejścia w życie rozporządzenia w sprawie badań technicznych pojazdów z 2017 r., tj. w okresie od 1 do 18 marca 2017 r., brak było przepisów regulujących działalność policyjnych stacji kontroli pojazdów oraz określających przesłanki dopuszczające przeprowadzanie takich badań w innych stacjach. Według informacji udzielonej przez Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, zwłoka w wydaniu przepisów spowodowana została koniecznością uwzględnienia uwag Rządowego Centrum Legislacji do przygotowanego w KGP projektu zmiany dotychczasowego rozporządzenia. Takie rozwiązanie zostało zakwestionowane przez ww. podmiot, który wskazał na konieczność opracowania tekstu całego rozporządzenia, a nie jedynie jego nowelizacji.

Powyższe skutkowało brakiem możliwości wykonywania w tym czasie badań technicznych pojazdów przez policyjne stacje kontroli i stacje innych służb, a także brakiem podstaw do zlecenia przeprowadzenia takich badań w stacjach nieposiadających upoważnienia do przeprowadzania kontroli pojazdów służb. Pomimo tego, KGP oraz wszystkie objęte kontrolą KWP zleciły w tym czasie odpłatne wykonanie badań technicznych ogółem 170 pojazdów w stacjach kontroli pojazdów prowadzących działalność regulowaną. Wydatki na ten cel wyniosły 21,5 tys. zł. Powyższe działania wynikały z braku wiedzy o opóźnieniu w wydaniu nowych przepisów, umożliwiającą podjęcie skutecznych działań, polegających na zaleceniu jednostkom Policji sprawdzenia ważności badań technicznych i w razie konieczności ich niezwłocznego przeprowadzenia we własnych obiektach przed dniem 1 marca 2017 r. Wynikały także z informacji przekazanej jednostkom Policji przez Dyrektora BLP, że w związku z uchyleniem rozporządzenia w sprawie badań technicznych pojazdów z 2011 r., w sytuacjach tego wymagających możliwe jest wykonanie badań technicznych pojazdów Policji w cywilnych stacjach kontroli pojazdów. Ponadto stacja kontroli pojazdów KWP w Szczecinie przed uzyskaniem informacji o uchyleniu ww. rozporządzenia, wykonała w dniach 1 i 3 marca 2017 r. pięć badań technicznych pojazdów Policji.

¹⁴² Dz. U., poz. 1948 ze zm.

**Spełnienie ustalonych
wymogów przez
policyjne stacje kontroli
pojazdów**

W trzech¹⁴³ z czterech objętych kontrolą stacji, w wyniku przeprowadzonych oględzin, nie stwierdzono przypadków niespełniania przez te stacje wymagań techniczno-organizacyjnych, określonych w załączniku nr 1 do rozporządzenia w sprawie badań technicznych pojazdów z 2017 r. Dla objętych kontrolą urządzeń (w wymagających tego przypadkach) zapewniono przeprowadzenie ich kontroli metrologicznych, objęcie okresowym nadzorem organów dozoru technicznego, a także zapewniono przeprowadzanie okresowych kontroli eksploatacyjnych urządzeń i przyrządów kontrolno-pomiarowych.

Nieprawidłowości stwierdzono w stacji kontroli pojazdów KWP w Opolu, w której stanowisko kontrolne nie zostało wyposażone w opóźniomierz oraz przyrząd do wymuszania kontrolowanego nacisku na mechanizm sterowania hamulcem najazdowym przyczepy. Nierzetelnie został sporządzony również w tej jednostce wniosek o wydanie upoważnienia do przeprowadzania badań technicznych pojazdów, w którym pomimo powyższych braków wskazano, że stacja ta spełnia wymagania określone w rozporządzeniu w sprawie badań technicznych pojazdów z 2011 r., jako podstawowa stacja kontroli pojazdów, o której mowa w art. 83 ust. 1 pkt 1 lit. a, b i c ustawy *Prawo o ruchu drogowym*. We wniosku wskazano również, iż stacja kontroli pojazdów posiada analizator spalin, mimo że ważność jego atestu upłynęła w 1996 r., nie posiadał on legalizacji, która była wymagana w myśl przepisów § 7 pkt 17 rozporządzenia *Ministra Gospodarki z dnia 27 grudnia 2007 r. w sprawie rodzajów przyrządów pomiarowych podlegających prawnej kontroli metrologicznej oraz zakresu tej kontroli*¹⁴⁴, a ostatnia jego kalibracja gazem wzorcowym została przeprowadzona w dniu 29 marca 2013 r. (zgodnie z dokumentacją techniczną tego urządzenia, powinna być przeprowadzana nie rzadziej niż co pół roku).

Według zeznań złożonych przez pracowników Wydziału Transportu KWP w Opolu analizator, pomimo iż znajdował się w stacji kontroli pojazdów, nie był wykorzystywany do przeprowadzania badań technicznych w zakresie emisji zanieczyszczeń gazowych i zadymienia spalin. Do tego celu używano urządzeń serwisowych podłączanych do systemu OBD oraz analizatora spalin udostępnianego bezumownie przez serwis zewnętrzny. NIK zwróciła w tym przypadku uwagę na potrzebę zapewnienia transparentności działań Policji w zakresie współpracy z podmiotami gospodarczymi, w tym w szczególności takimi, które są jednocześnie kontrahentami KWP¹⁴⁵.

Ponadto analiza dokumentacji technicznej oraz kart okresowej kontroli eksploatacyjnej siedmiu urządzeń stanowiących wyposażenie stacji kontroli pojazdów KWP w Opolu wykazała także, iż w przypadku pięciu urządzeń nie zachowano wymaganego zakresu oraz częstotliwości przeprowadzania ich kontroli eksploatacyjnych lub nie udokumentowano przeprowadzenia takich kontroli. W stacji kontroli pojazdów KWP w Opolu używano także dźwignika kanałowego, pomimo braku decyzji zezwalającej na jego eksploatację. Stanowiło to naruszenie przepisów art. 14 ust. 1 ustawy *o dozorze technicznym*.

**Pojazdy Policji nie były
terminowo
przedstawiane do badań
technicznych**

W dziewięciu¹⁴⁶ z 13 skontrolowanych jednostek Policji nie zapewniono terminowego przedstawiania pojazdów służbowych Policji do badań technicznych. W wyniku sprawdzenia dokumentacji 127 pojazdów, ujawniono w latach 2015-2016 48 przypadków nieprzedstawienia tych pojazdów do badań technicznych przed upływem ważności dotychczasowych badań. Powyższe wynikało m.in. z braku monitorowania terminu ważności badań technicznych przez użytkowników pojazdów oraz dyspozytorów sprzętu, którzy wydawali policjantom dokumenty pojazdów i stanowiło naruszenie obowiązku nałożonego na właścicieli pojazdów samochodowych przepisami

¹⁴³ W KWP w Białymstoku, Rzeszowie i Szczecinie.

¹⁴⁴ Dz. U. z 2014 r. poz. 1066, dalej: rozporządzenie w sprawie kontroli metrologicznej.

¹⁴⁵ Podmiot użyczający analizator był jednocześnie dostawcą części i akcesoriów samochodowych, który nie został wyłoniiony w trybie przepisów o zamówieniach publicznych.

¹⁴⁶ W KWP w Rzeszowie i Szczecinie, KMP w Białymstoku i Przemyślu oraz KPP w Augustowie, Krapkowicach, Myśliborzu, Namysłowie oraz Prudniku.

W Policji użytkowano pojazdy bez ważnych badań technicznych

art. 81 ust. 1 ustawy *Prawo o ruchu drogowym* oraz rozporządzeń dotyczących badań technicznych pojazdów Policji.

W 39 przypadkach (81,2%), pomimo braku ważnych badań, pojazdy te były użytkowane. Uczestnik ruchu kierujący pojazdem bez ważnych badań technicznych wykracza przeciwko przepisom ustawy *Prawo o ruchu drogowym* i przepisom wydanym na jego podstawie, co stanowi czyn z art. 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. *Kodeks wykroczeń*¹⁴⁷. W przypadkach ww. czynów, dla których nie upłynął roczny termin karalności (liczony od czasu ich popełnienia), wynikający z art. 45 § 1 *Kodeksu wykroczeń*, NIK skierowała zawiadomienia do właściwych organów o uzasadnionym podejrzeniu popełnienia wykroczeń, co opisano w pkt 6.1 Informacji.

Przykłady

W KWP w Rzeszowie na podstawie weryfikacji 20 objętych kontrolą wpisów potwierdzających przeprowadzenie badań technicznych pojazdów stwierdzono, że w 12 przypadkach pojazdy zostały poddane takim badaniom po upływie wyznaczonych terminów (od jednego do 17 dni). Cztery z nich były w tym czasie użytkowane.

W KMP w Białymstoku osiem z 10 objętych kontrolą pojazdów nie zostało terminowo przedstawionych do badań technicznych i były użytkowane pomimo braku ważnych badań.

W zakresie zapewnienia sprawności technicznej pojazdów zidentyfikowano także dobre praktyki.

Dobre praktyki

Dobre praktyki

Na podstawie porozumienia zawartego przez Podkarpackiego Komendanta Wojewódzkiego Policji i Komendanta Bieszczadzkiego Oddziału Straży Granicznej w sprawie współdziałania logistycznego i udostępniania zaplecza technicznego, pracownicy Bieszczadzkiego Oddziału Straży Granicznej w Przemyślu przeprowadzali nieodpłatnie badania techniczne pojazdów KMP w Przemyślu. Ponadto KMP miała udostępnione dwa stanowiska obsługowe wraz z urządzeniami, na których pracownicy Policji mogli wykonywać usługi i naprawy sprzętu transportowego oraz pomieszczenie magazynowe i warsztatowe. Jednostka ta mogła także korzystać z myjni samochodowej, pokrywając jedynie koszty zużytej wody, energii elektrycznej i detergentów.

5.6. NADZÓR NAD GOSPODARKĄ TRANSPORTOWĄ

KGP sprawowała nadzór nad gospodarką transportową

W ramach koordynacji i nadzoru nad funkcjonowaniem gospodarki transportowej, BLP KGP m.in. pozyskiwało z jednostek organizacyjnych Policji informacje dotyczące służbowego sprzętu transportowego, kosztów gospodarki transportowej, pojazdów wyłączonych z eksploatacji i szkód w sprzęcie transportowym oraz w zależności od potrzeb także doraźnie inne informacje dotyczące gospodarki transportowej. W oparciu o zgromadzone dane, opracowywane były roczne sprawozdania o stanie i pracy transportu, zawierające zbiorcze dane dotyczące gospodarki transportowej oraz ich analizę. Nadzór nad gospodarką transportową i działalnością zaplecza obsługowo-naprawczego realizowano także m.in. poprzez organizowanie cyklicznych odpraw i narad z udziałem zastępców komendantów wojewódzkich/Stołecznego i szkół Policji, jak również naczelników wydziałów transportu, którzy sprawowali bezpośredni nadzór nad zasobami rzeczowymi, w tym nad działalnością zapleczy obsługowo-naprawczych.

Biuro Kontroli KGP przeprowadziło w kontrolowanym okresie kontrole jednostek organizacyjnych Policji związane z gospodarką transportową

¹⁴⁷ Dz. U. z 2015 r., poz. 1094 ze zm.

dotyczące m.in. gospodarowania materiałami pędnymi i smarami (w dwóch komendach wojewódzkich), poprawności gromadzenia i przetwarzania danych w SESPol (w czterech jednostkach) oraz udzielania zamówień publicznych na zakup pojazdów służbowych (w czterech jednostkach). W planie na 2017 r., ujęto m.in. kontrolę dotyczącą gospodarowania Funduszem Wsparcia Policji oraz darowiznami w jednostkach Policji, a także kontrolę prawidłowości postępowania w przypadku ujawnienia szkody w mieniu jednostki Policji.

Biuro Kontroli koordynowało również działania kontrolne, realizowane przez komórki organizacyjne właściwe do spraw kontroli w jednostkach organizacyjnych Policji. Analizowało wyniki takich kontroli oraz corocznie sporządzało dla kierownictwa KGP sprawozdania i informacje o ich efektach. Opracowało także analizy wystąpień pokontrolnych oraz sprawozdań z wybranych zagadnień skontrolowanych przez komórki kontrolne KWP, KSP oraz szkół Policji. Ponadto w I kw. 2017 r. przeprowadziło weryfikację poprawności wprowadzania w SESPol danych sprawozdawczych o zdarzeniach nadzwyczajnych w II półroczu 2016 r.

6. ZAŁĄCZNIKI

6.1. METODYKA KONTROLI I INFORMACJE DODATKOWE

Cel główny kontroli	Celem głównym kontroli było dokonanie oceny - czy obowiązujące regulacje oraz praktyka użytkowania samochodów służbowych zapewniają prawidłową realizację zadań Policji.
Cele szczegółowe	Założono, że badania kontrolne umożliwią udzielenie odpowiedzi na następujące pytania szczegółowe: 1. Czy policjanci używający pojazdów służbowych, w tym uprzywilejowanych, posiadają wymagane uprawnienia, a także objęci zostali specjalistycznymi szkoleniami w tym zakresie? 2. Czy przyjęte zasady ubezpieczenia oraz zapewnienia sprawności pojazdów umożliwiały efektywne ich wykorzystanie? Celem kontroli było również ustalenie, jaka była skala zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych Policji, w tym spowodowanych przez kierujących takimi pojazdami i jak takie zdarzenia wpływały na realizację ustawowych zadań tej formacji.
Zakres podmiotowy	Kontrolą objęto 12 jednostek organizacyjnych Policji, w tym KGP, trzy KWP oraz osiem KMP/KPP na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy o NIK.
Kryteria kontroli	Kontrolę przeprowadzono pod względem kryteriów: legalności, gospodarności, celowości i rzetelności, określonych w art. 5 ust. 1 ustawy o NIK.
Okres objęty kontrolą	Lata 2015-2016. Badaniami objęto także stany faktyczne i działania podejmowane po tym okresie, jeżeli miały one wpływ na wykonanie zadań objętych zakresem przedmiotowym kontroli. Dla celów porównawczych pozyskano również dane dotyczące wybranych obszarów działalności z lat 2010-2014.
Okres przeprowadzenia kontroli	Czynności kontrolne zostały przeprowadzone od 9 maja 2017 r. do 5 września 2017 r.
Wykorzystanie wyników innych kontroli	W informacji wykorzystano także wyniki kontroli doraźnej R/17/001, przeprowadzonej w dwóch jednostkach (KWP w Opolu oraz KPP w Krapkowicach) przed rozpoczęciem kontroli planowej, a także wyniki kontroli P/17/001- <i>Wykonanie budżetu państwa w 2016 r.</i>
Działania na podstawie art. 29 ustawy o NIK	Zasięgnięto informacji od Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie przyczyn niezapewnienia ciągłości przepisów wykonawczych dotyczących badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny, a także stanu zaawansowania działań i uzgodnień dotyczących przejęcia autorskich praw majątkowych do symulatora kierowania pojazdami uprzywilejowanymi, w celu umożliwienia jego wykorzystania w procesie szkolenia policjantów. W tej sprawie zasięgnięto również informacji od Komendanta Rektora WSPol, Ministra Obrony Narodowej oraz Dyrektora Narodowego Centrum Badań i Rozwoju. W trakcie kontroli zasięgnięto informacji z CSP, realizującego kursy w zakresie doskonalenia techniki kierowania pojazdami m.in. w sprawie przyczyn niewielkiej realizacji potrzeb szkoleniowych zgłaszanych przez jednostki organizacyjne Policji oraz z KWP w Łodzi, która przeszkoliła najwięcej funkcjonariuszy w zakresie kierowania pojazdami w ramach doskonalenia zawodowego lokalnego. Ponadto zasięgnięto informacji z dwóch jednostek organizacyjnych Policji – KSP i KWP w Poznaniu, które nie prowadziły policyjnych stacji obsługi pojazdów, dotyczącej sposobów zapewnienia sprawności technicznej pojazdów Policji. Informacji na temat najistotniejszych problemów w funkcjonowaniu gospodarki transportowej w Policji, zasięgnięto

od Zarządu Głównego Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego Policjantów.

**Udział innych organów
kontroli na podstawie
art. 12 ustawy o NIK**

W kontroli nie uczestniczyły inne organy kontroli.

Badania ankietowe

W trakcie kontroli przeprowadzono anonimowe badanie ankietowe wśród policjantów, dotyczące m.in. oceny przygotowania funkcjonariuszy do kierowania pojazdami służbowymi i istniejących potrzeb szkoleniowych, wykorzystania pojazdów służbowych oraz funkcjonowania zaplecza obsługowo-naprawczego w Policji. Badanie miało również na celu ustalenie wpływu stanu wyposażenia jednostek w sprzęt transportowy na realizację zadań przez policjantów, ocenę przez użytkowników pojazdów rozwiązań dotyczących ich napraw i obsługi oraz ustalenie przyczyn opłacania dodatkowego ubezpieczenia obejmującego reasekurację szkód w służbowym sprzęcie transportowym. Wyniki badania ankietowego przedstawiono w załączniku nr 6.4 do niniejszej Informacji.

Pozostałe informacje

Kontrola P/17/089 *użytkowanie pojazdów służbowych przez funkcjonariuszy Policji* podjęta została z własnej inicjatywy NIK, w związku z doniesieniami medialnymi dotyczącymi rosnącej liczby zdarzeń drogowych z udziałem pojazdów służbowych Policji oraz długotrwałych napraw uszkodzonych pojazdów.

Kontrola przeprowadzona została w województwach (opolskim, podkarpackim, podlaskim i zachodniopomorskim), w których garnizony Policji były porównywalnej wielkości. Do kontroli wytypowano KMP/KPP, które w latach 2015-2016 miały najwyższy wskaźnik zdarzeń z udziałem sprzętu transportowego Policji¹⁴⁸ z jednoczesnym uwzględnieniem posiadających i nieposiadających zaplecza obsługowo-naprawczego.

Zawiadomienia

Na podstawie wyników kontroli, do dnia sporządzenia Informacji, skierowano dwa zawiadomienia o wykroczeniu, polegającym na użytkowaniu pojazdów służbowych, pomimo braku ważnych badań technicznych, stwierdzających dopuszczenie ich do ruchu.

Ponadto po kontroli doraźnej R/17/001, skierowano do Komendy Głównej Policji w Warszawie zawiadomienie o uzasadnionym podejrzeniu popełnienia wykroczenia w KWP w Opolu, dotyczącego przechowywania w stacji kontroli pojazdów, w stanie gotowości do użycia, analizatora spalin nieposiadającego wymaganej legalizacji.

**Finansowe rezultaty
kontroli**

W wyniku stwierdzonych w toku kontroli nieprawidłowości, ujawniono finansowe rezultaty kontroli na łączną kwotę 2 212 tys. zł, które stanowiły kwotę zamówień publicznych udzielonych dostawcom bez stosowania przepisów o zamówieniach publicznych(str. 62 i 66 Informacji).

**Stan realizacji
wniosków
pokontrolnych**

Wyniki kontroli przedstawiono w 12 wystąpieniach pokontrolnych, w których sformułowano 41 wniosków pokontrolnych.

Z informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych wynika, że do dnia sporządzenia Informacji zrealizowano 37 z nich (90,2%) oraz podjęto działania w celu realizacji 4 (9,8%).

¹⁴⁸ Iloraz liczby kolizji i wypadków oraz innych zdarzeń, które miały miejsce w latach 2015-2016 i liczby użytkowanego sprzętu transportowego.

Wykaz jednostek kontrolowanych

Lp.	Jednostka organizacyjna NIK przeprowadzająca kontrolę	Nazwa jednostki kontrolowanej	Imię i nazwisko kierownika jednostki kontrolowanej	Ocena kontrolowanej działalności
1.	Delegatura NIK w Opolu	Komenda Główna Policji	nadinsp. dr Jarosław Szymczyk Komendant Główny Policji ¹⁴⁹	Opisowa
2.		Komenda Powiatowa Policji w Namysłowie	mł. insp. Rafał Pniewski Komendant Powiatowy Policji w Namysłowie ¹⁵⁰	Opisowa
3.		Komenda Powiatowa Policji w Prudniku	podinsp. Przemysław Ilnicki Komendant Powiatowy Policji w Prudniku ¹⁵¹	Opisowa
4.	Delegatura NIK w Białymstoku	Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku	nadinsp. Daniel Kołnierowicz Komendant Wojewódzki Policji w Białymstoku ¹⁵²	Opisowa
5.		Komenda Miejska Policji w Białymstoku	insp. Wojciech Macutkiewicz Komendant Miejski Policji w Białymstoku ¹⁵³	Opisowa
6.		Komenda Powiatowa Policji w Augustowie	mł. insp. Arkadiusz Bobowicz Komendant Powiatowy Policji w Augustowie ¹⁵⁴	Opisowa
7.	Delegatura NIK w Rzeszowie	Komenda Wojewódzka Policji w Rzeszowie	nadinsp. Krzysztof Pobuta Komendant Wojewódzki Policji w Rzeszowie ¹⁵⁵	Opisowa
8.		Komenda Miejska Policji w Przemyślu	mł. insp. Wojciech Kiełtyka Komendant Miejski Policji w Przemyślu ¹⁵⁶	Opisowa
9.		Komenda Powiatowa Policji w Strzyżowie	mł. insp. Paweł Owiński Komendant Powiatowy Policji w Strzyżowie ¹⁵⁷	Opisowa

¹⁴⁹ Od 13 kwietnia 2016 r. Wcześniej (w okresie objętym kontrolą) Komendantami Głównymi Policji byli: mł. insp. Andrzej Szymczyk pełniący obowiązki Komendanta Głównego Policji od dnia 12 lutego 2016 r. do 12 kwietnia 2016 r., insp. Zbigniew Maj w okresie od 11 grudnia 2015 r. do 11 lutego 2016 r., gen. insp. Krzysztof Gajewski - od 12 lutego 2015 r. do 10 grudnia 2015 r. i gen. insp. Marek Działoszyński - od 10 stycznia 2012 r. do 11 lutego 2015 r.

¹⁵⁰ Od 18 października 2016 r. W okresie wcześniejszym od 1 stycznia 2014 r. do 17 października 2016 r. stanowisko Komendanta pełnił mł. insp. Zbigniew Dychus.

¹⁵¹ Od 20 lipca 2016 r. do 13 października 2016 r. pełniący obowiązki Komendanta. W okresie wcześniejszym: od 16 kwietnia 2012 r. do 5 lutego 2016 r. Andrzej Kłakowicz; od 6 lutego do 19 lipca 2016 r. Krzysztof Urban – pełniący obowiązki Komendanta.

¹⁵² Od 12 stycznia 2016 r. W okresie wcześniejszym: od dnia 29 grudnia 2015 r. do 11 lutego 2016 r. insp. Adam Petelski; od 3 lutego 2012 r. do 28 grudnia 2015 r. insp. Sławomir Mierzwa.

¹⁵³ Od 11 do 28 lutego 2016 r. pełniący obowiązki Komendanta. W okresie wcześniejszym od 7 października 2013 r. do 10 lutego 2016 r. insp. Andrzej Łapiński.

¹⁵⁴ Od 9 lutego 2016 r. W okresie wcześniejszym: od 16 grudnia 2014 r. do 11 stycznia 2016 r. insp. Daniel Kołnierowicz oraz od 12 stycznia 2016 r. do 8 lutego 2016 r. mł. insp. Mirosław Wigo.

¹⁵⁵ Od 12 stycznia 2016 r. W okresie wcześniejszym od 14 lutego 2012 r. do 11 stycznia 2016 r. insp. Zdzisław Stopczyk.

¹⁵⁶ Od 25 lutego 2016 r. W okresie wcześniejszym: od 5 marca 2015 r. do 24 lutego 2016 r. mł. insp. Krzysztof Pobuta.

¹⁵⁷ Od 25 kwietnia 2016 r. do 19 czerwca 2016 r. pełniący obowiązki Komendanta. W okresie wcześniejszym: od 16 listopada 2014 r. do 3 marca 2015 r. podinsp. Antoni Stojak; od 4 marca 2015 r. do 24 kwietnia 2016 r. nadkom. Zenon Wierchowski.

10.	Delegatura NIK w Szczecinie	Komenda Wojewódzka Policji w Szczecinie	podinsp. Jacek Cegięła Komendant Wojewódzki Policji w Szczecinie ¹⁵⁸	Opisowa
11.		Komenda Powiatowa Policji w Myśliborzu	podinsp. Dariusz Ufnowski Komendant Powiatowy Policji w Myśliborzu ¹⁵⁹	Opisowa
12.		Komenda Powiatowa Policji w Policach	mł. insp. Mariusz Bajor Komendant Powiatowy Policji w Policach ¹⁶⁰	Opisowa

6.2. ANALIZA STANU PRAWNEGO I UWARUNKOWAŃ ORGANIZACYJNO-EKONOMICZNYCH

Organizacja Policji

W świetle przepisów art. 1 ust. 1 ustawy *o Policji*, Policja jest umundurowaną i uzbrojoną formacją, służącą społeczeństwu i przeznaczoną do ochrony bezpieczeństwa ludzi oraz do utrzymywania bezpieczeństwa i porządku publicznego.

Komendant Główny Policji jest centralnym organem administracji rządowej, właściwym w sprawach ochrony bezpieczeństwa ludzi oraz utrzymania bezpieczeństwa i porządku publicznego, podległym ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych. Jest on również przełożonym wszystkich funkcjonariuszy Policji (art. 5 ust. 1 i 2 ww. ustawy). Komendant wojewódzki Policji oraz komendant powiatowy (miejski) Policji są przełożonymi policjantów na terenie swojego działania (art. 6f). Komendant Główny Policji, komendant wojewódzki Policji, komendant powiatowy (miejski) Policji wykonują swoje zadania przy pomocy podległych im komend, a komendant komisariatu Policji - przy pomocy komisariatu (art. 6g).

Policja składa się z następujących rodzajów służb: kryminalnej, śledczej, prewencyjnej oraz wspomagającej działalność Policji w zakresie organizacyjnym, logistycznym i technicznym. W skład Policji wchodzi również WSPol, ośrodki szkolenia i szkoły policyjne, a także wyodrębnione oddziały prewencji i pododdziały antyterrorystyczne (art. 4 ust. 1 i ust. 3 pkt 1 i 2). Według stanu na dzień 1 stycznia 2017 r. służbę w Policji pełniło 99 973 funkcjonariuszy.

Jednostki organizacyjne Policji (do których należą: KGP, KWP, KSP, KPP, komisariaty i komisariaty specjalistyczne Policji, CLKP, WSPol i szkoły policyjne oraz oddziały prewencji Policji, samodzielne pododdziały prewencji Policji i samodzielne pododdziały antyterrorystyczne¹⁶¹), stanowią jednostki budżetowe sektora finansów publicznych w rozumieniu art. 11 ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. *o finansach publicznych*¹⁶². Zgodnie z art. 53 ust. 1 tej ustawy, kierownik jednostki sektora finansów publicznych, jest odpowiedzialny za całość gospodarki finansowej tej jednostki.

Zgodnie z art. 34 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. *Kodeks cywilny*¹⁶³, Skarb Państwa jest w stosunkach cywilnoprawnych podmiotem praw i obowiązków, które dotyczą mienia państwowego nienależącego do innych państwowych osób prawnych. Pozostające w dyspozycji jednostek organizacyjnych Policji

Wyposażenie w sprzęt transportowy

¹⁵⁸ Od 29 kwietnia 2016 r. W okresie wcześniejszym od 16 lipca 2013 r. do 28 kwietnia 2016 r. insp. Jarosław Sawicki.

¹⁵⁹ Od 14 grudnia 2016 r. do 19 kwietnia 2017 r. pełniący obowiązki Komendanta. W okresie wcześniejszym od 1 lutego 2010 r. do 13 grudnia 2016 r. insp. Bogusława Bonder-Mazek.

¹⁶⁰ Od 1 lutego 2016 r. do 29 czerwca 2016 r. pełniący obowiązki Komendanta. W okresie wcześniejszym od 1 kwietnia 2016 r. do 31 stycznia 2016 r. mł. insp. Andrzej Zakrzewski.

¹⁶¹ Por. § 2 pkt 1 zarządzenia Komendanta Głównego Policji nr 1041 z dnia 28 września 2007 r. *w sprawie szczegółowych zasad organizacji i zakresu działania komend, komisariatów i innych jednostek organizacyjnych Policji* (Dz. Urz. KGP z 2013 r. poz. 50 ze zm.).

¹⁶² Dz. U. z 2017 r. poz. 2077.

¹⁶³ Dz. U. z 2017 r. poz. 459 ze zm.

pojazdy stanowią majątek ruchomy, będący składową mienia Skarbu Państwa.

Według stanu na dzień 1 stycznia 2017 r. w użytkowaniu Policji znajdowało się 21 999 szt. sprzętu transportowego, z tego:

samochodów osobowych	14 380 szt.
samochodów osobowych terenowych	734 szt.
samochodów typu furgon	4 316 szt.
samochodów ciężarowych	78 szt.
autobusów	93 szt.
samochodów specjalistycznych	460 szt.
łodzi motorowych	324 szt.
motocykli	1 056 szt.
przyczep	455 szt.
pozostałego sprzętu transportowego	103 szt.

Policijną flotę sprzętu transportowego charakteryzuje bardzo duże zróżnicowanie. W latach 2015-2016 używanych było ponad 30 marek, a wśród nich ok. 200 różnych modeli samochodów osobowych oraz ponad 10 marek i ok. 50 modeli furgonów. Policja używa samochodów oznakowanych i nieoznakowanych. Samochody oznakowane przeznaczone są głównie dla służby prewencyjnej, w tym pionu ruchu drogowego, a nieoznakowane dla służby kryminalnej i śledczej w celu prowadzenia czynności operacyjnych. Używane w Policji pojazdy specjalistyczne to m.in., więźniarki, ambulanse sanitarne, ruchome stanowiska dowodzenia, ambulanse pirotechniczne, armatki wodne.

Zgodnie z art. 71 ust. 1 ustawy o Policji, jednostki i komórki organizacyjne Policji oraz policjanci otrzymują wyposażenie niezbędne do wykonywania czynności służbowych. Na podstawie upoważnienia zawartego w ust. 2 tego artykułu, Komendant Główny Policji w dniu 5 maja 2015 r. wydał zarządzenie w sprawie norm wyposażenia w sprzęt transportowy¹⁶⁴. Zgodnie z wynikającymi z zarządzenia zasadami, normy te ustalane są dla poszczególnych rodzajów jednostek organizacyjnych Policji (§ 3 i § 4 ust. 1), tj. 1) KWP wraz z podległymi tym jednostkom: KPP, oddziałami prewencji Policji (OPP) i samodzielnymi pododdziałami prewencji Policji (SPPP) oraz jednostkami i komórkami antyterrorystycznymi oraz minersko-pirotechnicznymi; 2) CBŚP wraz z jego komórkami terenowymi; 3) komórek organizacyjnych KGP, wraz z terenowymi komórkami Biura Spraw Wewnętrznych KGP; 4) WSPol i szkół policyjnych oraz 5) CLKP. Metoda naliczania norm wyposażenia dla KWP, CBŚP oraz komórek organizacyjnych KGP, została określona w sposób odpowiadający strukturze danej jednostki, z uwzględnieniem wskaźników etatowych, ustalonych w Załączniku nr 1 do ww. zarządzenia (§ 4, § 5 i § 11). Obliczone wg zawartych w zarządzeniu zasad normy wyposażenia zatwierdzają: dla KWP, CBŚP komendanci wojewódzcy Policji albo Komendant CBŚP; dla WSPol, szkół policyjnych oraz CLKP Komendant – rektor WSPol, komendanci szkół policyjnych albo Dyrektor CLKP.

Zakupy sprzętu transportowego finansowane są ze środków budżetu, państwa, Funduszu Wsparcia Policji oraz z innych środków, w tym pomocowych. W latach 2007-2011 8 530 szt. sprzętu transportowego zakupiono w ramach Programu modernizacji Policji, Straży Granicznej, Państwowej straży Pożarnej i Biura Ochrony Rządu w latach 2007-2011¹⁶⁵. W dniu 15 grudnia 2016 r. uchwalona została przez Sejm ustawa o ustanowieniu „Programu modernizacji Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej i Biura Ochrony Rządu w latach 2017-2020”¹⁶⁶. Wdrożenie tego programu ma na celu poprawę

¹⁶⁴ Zmienione zarządzeniami: Nr 46 z 19 listopada 2015 r. (Dz. Urz. KGP poz. 107), Nr 6 z dnia 28 czerwca 2016 r. (Dz. Urz. KGP poz. 30) oraz Nr 7 z dnia 9 marca 2017 r. (Dz. Urz. KGP poz. 14). Do dnia wydania przedmiotowego zarządzenia obowiązywało zarządzenie Nr 118 w sprawie norm wyposażenia jednostek i komórek organizacyjnych Policji oraz policjantów w sprzęt transportowy.

¹⁶⁵ Ustanowiony ustawą z dnia 12 stycznia 2007 r. o ustanowieniu „Programu modernizacji Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej i Biura Ochrony Rządu w latach 2007-2011 (Dz. U. Nr 35, poz. 213 ze zm.).

¹⁶⁶ Dz. U. poz. 2140.

**Przyznawanie
i użytkowanie sprzętu
transportowego**

skuteczności działania m.in. Policji i stworzenie warunków sprzyjających realizacji ustawowych zadań, w szczególności poprzez modernizację sprzętu i wyposażenia. Realizatorem Programu w Policji ustanowiony został Komendant Główny, a także jednostki mu podległe i przez niego nadzorowane lub kontrolowane.

Zasady użytkowania sprzętu transportowego Policji zostały określone w zarządzeniu w sprawie *szczegółowych zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego w Policji*¹⁶⁷. Zgodnie z tym zarządzeniem, zadania związane z gospodarowaniem sprzętem transportowym Policji realizowane są przez:

- 1) Komendanta Głównego i komendanta wojewódzkiego (stołecznego) Policji – Komendant Główny przyznaje sprzęt transportowy z uwzględnieniem norm ustalonych dla poszczególnych jednostek komórkom organizacyjnym KGP i ich terenowym wydziałom oraz komendom wojewódzkim (Stołecznej) Policji, a komendant wojewódzki (Stołeczny) przyznaje sprzęt transportowy podległym jednostkom i komórkom organizacyjnym.
- 2) jednostki prowadzące gospodarkę transportową, tj. Biuro Logistyki KGP (w odniesieniu do sprzętu użytkowanego w komórkach organizacyjnych KGP) oraz komendy wojewódzkie i Komenda Stołeczna Policji (w odniesieniu do sprzętu użytkowanego w tych jednostkach oraz komendach powiatowych, miejskich i jednostkach im podległych, a także wydziałach terenowych biur KGP w zakresie niezastrzeżonym do kompetencji innych jednostek lub komórek organizacyjnych KGP). Jednostki te realizują zadania dotyczące planowania, zaopatrywania, użytkowania, zbywania i kontroli w odniesieniu do ww. sprzętu oraz dokumentowania tych czynności, których szczegółowy zakres określa § 6 ww. zarządzenia.
- 3) jednostki użytkujące, tj. jednostki lub komórki organizacyjne Policji używające sprzętu transportowego, do których obowiązków należą czynności związane z bieżącą eksploatacją użytkowanego sprzętu transportowego i ich dokumentowanie w zakresie szczegółowo określonym w § 10 ww. zarządzenia.

**Zasady
odpowiedzialności
funkcjonariuszy Policji
za szkody powstałe
w związku
z użytkowaniem
pojazdów służbowych**

Funkcjonariusze Policji ponoszą odpowiedzialność za szkody powstałe w mieniu Skarbu Państwa, pozostającego w dyspozycji jednostek organizacyjnych Policji według zasad ustalonych w przepisach ustawy *o odpowiedzialności majątkowej funkcjonariuszy*. Zgodnie z art. 2 tej ustawy, policjant, zarówno w czasie trwania, jak i po rozwiązaniu stosunku służbowego, ponosi odpowiedzialność materialną za wyrządzoną ze swej winy szkodę w mieniu, do której powstania doszło wskutek niewykonania lub nienależytego wykonania obowiązków służbowych, przy czym odpowiedzialność ta obejmuje rzeczywistą stratę i normalne następstwa działania lub zaniechania funkcjonariusza. Jeżeli szkoda została wyrządzona nieumyślnie, funkcjonariusz zobowiązany jest do zapłaty odszkodowania do wysokości stanowiącej równowartość kwoty trzymiesięcznego uposażenia – a za zgodą jednostki dopuszczalne jest także naprawienie szkody poprzez przywrócenie stanu poprzedniego w całości, pod warunkiem, że nie narusza to interesu Skarbu Państwa (art. 6). Stosownie do przepisów art. 8 ww. ustawy, jeżeli funkcjonariusz umyślnie wyrządził szkodę, jest obowiązany do jej naprawienia w pełnej wysokości. Przepisy art. 4 tej ustawy przewidują także okoliczności, których wystąpienie może skutkować ograniczeniem lub wyłączeniem odpowiedzialności funkcjonariusza za szkodę, tj. przyczynienie się jednostki Policji lub innej osoby do jej powstania oraz działanie w granicach dopuszczalnego ryzyka. Na podstawie art. 7 ust. 1 ww. ustawy dopuszczalne jest także obniżenie wysokości przypadającego do zapłaty przez funkcjonariusza odszkodowania w przypadku, gdy naprawienie szkody wyrządzonej nieumyślnie następuje na podstawie ugody (w tym ugody sądowej) między jednostką a funkcjonariuszem, który wyrządził szkodę, przy uwzględnieniu wszystkich okoliczności sprawy, a w szczególności stopnia winy funkcjonariusza i jego stosunku do obowiązków służbowych. Przepisy ustawy

¹⁶⁷ Zmienione zarządzeniami: Nr 671 z 30 czerwca 2008 r. (Dz. Urz. KGP Nr 13, poz. 82), Nr 33 z 6 października 2014 r. (Dz. Urz. KGP, poz. 78).

**Obsługa techniczna
i naprawy sprzętu
transportowego**

o odpowiedzialności majątkowej funkcjonariuszy (art. 10-12) regulują także zasady odpowiedzialności materialnej policjantów za szkody wyrządzone w mieniu powierzonym z obowiązkiem zwrotu albo wyliczenia się – w takim przypadku funkcjonariusz odpowiada za szkodę powstałą w mieniu powierzonym wskutek zawinionego niewykonania lub nienależytego wykonania obowiązków służbowych w pełnej wysokości. W celu uwolnienia się od odpowiedzialności funkcjonariusz musi wykazać, iż szkoda powstała z przyczyn od niego niezależnych, a w szczególności wskutek niezapewnienia przez właściwą jednostkę organizacyjną warunków umożliwiających prawidłowe zabezpieczenie powierzonego mienia.

Użytkowane przez jednostki organizacyjne Policji pojazdy podlegają okresowym badaniom technicznym na zasadach określonych w przepisach ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, z uwzględnieniem regulacji szczególnych zawartych w wydanych na jej podstawie aktach wykonawczych.

Zgodnie z art. 81 ust. 1 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, obowiązkiem właściciela jest poddawanie pojazdu badaniom technicznym, wśród których ustawodawca wyróżnia: badania okresowe, badania dodatkowe oraz badania, co do zgodności z warunkami technicznymi. Okresowe badanie techniczne samochodu osobowego, samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t oraz motocykla przeprowadza się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, a następnie przed upływem 5 lat od dnia pierwszej rejestracji i nie później niż 2 lata od dnia przeprowadzenia poprzedniego badania technicznego, a następnie przed upływem kolejnego roku od dnia przeprowadzenia badania. Corocznym badaniom technicznym podlegają pojazdy uprzywilejowane¹⁶⁸ oraz pojazdy specjalne¹⁶⁹ Policji. Niezależnie od obowiązku przeprowadzania okresowych badań technicznych, pojazdy uprzywilejowane podlegają także dodatkowemu badaniu technicznemu.

Zgodnie z art. 86 ust. 1 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, badania techniczne pojazdów Policji mogą być przeprowadzane zarówno przez upoważnione komórki organizacyjne lub stacje kontroli pojazdów prowadzone przez jednostki organizacyjne Policji, jak i w stacjach kontroli pojazdów, prowadzonych przez przedsiębiorców. Na podstawie § 2 pkt 2 rozporządzeń w sprawie badań technicznych pojazdów z 2011 r. i z 2017 r., Komendant Główny Policji sprawuje nadzór nad stacjami kontroli pojazdów zlokalizowanymi w obiektach Policji oraz – na wniosek kierownika komórki lub jednostki organizacyjnej, której stacja kontroli pojazdów podlega – wydaje upoważnienia do przeprowadzania badań technicznych pojazdów Policji. Stosownie do § 3 ust. 1 ww. rozporządzeń, warunkiem wydania upoważnienia jest stwierdzenie spełniania przez stację wymogów określonych w załączniku nr 1 do rozporządzenia oraz warunku zatrudniania uprawnionego diagnosty. Upoważnienia te zachowują ważność do czasu zmiany stanu faktycznego, dla którego zostały wydane, nie dłużej niż przez 5 lat od daty wydania (§ 3 ust. 4). Zgodnie z § 6 ww. rozporządzeń, przeprowadzenie badania technicznego pojazdów Policji w stacjach kontroli pojazdów nieposiadających ww. upoważnienia jest dopuszczalne w dwóch przypadkach: 1) gdy w obiektach jednostki organizacyjnej Policji nie ma stacji kontroli pojazdów lub stacja kontroli pojazdów nie posiada uprawnień do wykonywania badań technicznych danego rodzaju pojazdów oraz 2) wykonanie badania jest uzasadnione względami służbowymi, organizacyjnymi lub ekonomicznymi. Na

¹⁶⁸ Zgodnie z art. 2 pkt 38 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, pojazdem uprzywilejowanym jest pojazd wysyłający sygnały świetlne w postaci niebieskich świateł błyskowych i jednocześnie sygnały dźwiękowe o zmiennym tonie, jadący z włączonymi światłami mijania lub drogowymi. Określenie to obejmuje również pojazdy jadące w kolumnie, na której początku i na końcu znajdują się pojazdy uprzywilejowane wysyłające dodatkowo sygnały świetlne w postaci czerwonego światła błyskowego.

¹⁶⁹ Tj. pojazd samochodowy lub przyczepa, przeznaczone do wykonywania specjalnej funkcji, która powoduje konieczność dostosowania nadwozia lub posiadania specjalnego wyposażenia. W pojeździe tym mogą być przewożone osoby i rzeczy związane z wykonywaniem tej funkcji (art. 2 pkt 36 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*).

podstawie pisemnej zgody kierownika komórki lub jednostki organizacyjnej albo porozumienia między kierownikami tych jednostek dopuszczalne jest także przeprowadzenie badań technicznych pojazdów innej służby niż właściwa dla komórki przeprowadzającej badanie (§ 7). Należy w tym miejscu zaznaczyć, iż w związku z utratą z dniem 1 marca 2017 r. mocy obowiązującej rozporządzenia w sprawie badań technicznych pojazdów z 2011 r. i wejściem w życie analogicznych przepisów wykonawczych z dniem 18 marca 2017 r.¹⁷⁰ w okresie od dnia 1 do 18 marca 2017 r. w obrocie prawnym nie funkcjonowały przepisy umożliwiające wykonywanie badań technicznych pojazdów w policyjnych stacjach oraz zlecanie przeprowadzania badań technicznych w stacjach kontroli pojazdów nieposiadających upoważnienia Komendanta Głównego Policji.

Zasady organizacji obsługi technicznych i napraw sprzętu transportowego, znajdującego się w ewidencji Policji określa *Instrukcja w sprawie organizacji obsługi technicznych i napraw*. Zgodnie z ww. Instrukcją jednostki użytkujące realizują obowiązek zapewnienia należytej sprawności technicznej sprzętu transportowego poprzez zapewnienie wykonania następujących procedur: 1) obsługi technicznej, w ramach której przeprowadzana jest: obsługa codzienna (OC), okresowa (OT-1, OT-2 i wyższego rzędu oraz sezonowa OS), obsługa w okresie docierania (OTD), 2) naprawy bieżącej (NB), 3) naprawy powypadkowej (NP) oraz 4) obsługi i naprawy gwarancyjnej (NG). Czynności w powyższym zakresie realizowane są w policyjnym zapleczu obsługowo-naprawczym, które stanowią: stacje obsługi (SO), punkty obsługi technicznej (POT) oraz przygarazowe stanowiska obsługowo-naprawcze (PSO-N). Zgodnie z § 4 ust. 1 i ust. 3 ww. Instrukcji, jeżeli wykonanie obsługi technicznej (z wyjątkiem obsługi codziennej) lub naprawy sprzętu transportowego w policyjnym zapleczu obsługowo-naprawczym nie jest możliwe ze względów technicznych, organizacyjnych lub nie jest ekonomicznie uzasadnione, kierownik jednostki lub osoba przez niego upoważniona zleca jej wykonanie poza Policją. W § 18 Instrukcji określono zasady stosowania ustalonych w Załączniku nr 4 limitów czasu postoju sprzętu transportowego w obsługach i naprawach.

**Przygotowanie
policjantów do
kierowania pojazdami
służbowymi, w tym
uprzywilejowanymi**

Ustalone w przepisach ustawy o *Policji* warunki stawiane kandydatom do służby nie przewidują wymogów dotyczących uprawnień ani umiejętności kierowania pojazdami, w tym pojazdami uprzywilejowanymi. Zgodnie z art. 25 ust. 1 tej ustawy, służbę w Policji może pełnić obywatel polski o nieposzlakowanej opinii, który nie był skazany prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwo lub przestępstwo skarbowe, korzystający z pełni praw publicznych, posiadający, co najmniej średnie wykształcenie oraz zdolność fizyczną i psychiczną do służby w formacjach uzbrojonych, podległych szczególnej dyscyplinie służbowej, której gotów jest się podporządkować, a także dający rękojmię zachowania tajemnicy stosownie do wymogów określonych w przepisach o ochronie informacji niejawnych. Ustalone w § 10 ust. 1 rozporządzenia w sprawie postępowania kwalifikacyjnego w stosunku do kandydatów ubiegających się o przyjęcie do służby w Policji elementy postępowania kwalifikacyjnego takie jak: test wiedzy, test sprawności fizycznej i test psychologiczny, również nie uwzględniają czynności weryfikacji umiejętności kandydata w zakresie kierowania pojazdami. Zgodnie z art. 3 ust. 1 ustawy o *kierujących pojazdami*, kierującym pojazdem może być osoba, która osiągnęła wymagany wiek¹⁷¹ i jest sprawna pod względem fizycznym i psychicznym oraz posiada umiejętność kierowania pojazdem w sposób niezagrożący bezpieczeństwu, nieutrudniający ruchu drogowego i nienarażający kogokolwiek na szkodę i odpowiedni dokument stwierdzający posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdem. W art. 106 ustawy o *kierujących pojazdami* określono dodatkowe wymogi dla osób kierujących

¹⁷⁰ § 11 rozporządzenia w sprawie badań technicznych pojazdów z 2017 r.

¹⁷¹ Szczegółowe wymogi dotyczące osiągnięcia przez kierującego wieku uprawniającego do kierowania pojazdem danego rodzaju zostały określone w art. 8 i art. 9 ustawy o *kierujących pojazdami*.

pojazdami uprzywilejowanymi, do których należą: uzyskanie orzeczenia lekarskiego o braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem uprzywilejowanym i orzeczenia psychologicznego o braku przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem uprzywilejowanym oraz posiadanie zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym w zakresie określonej kategorii prawa jazdy. Wobec funkcjonariuszy Policji nie ma zastosowania wymóg ukończenia kursu dla kierujących pojazdami uprzywilejowanymi.

Zezwolenie na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym wydaje się w formie decyzji, w której określa się rodzaj pojazdu według posiadanego prawa jazdy¹⁷² oraz czas ważności zezwolenia, który nie może być dłuższy niż 5 lat, ale musi także odpowiadać okresowi, który obejmuje orzeczenie lekarskie i psychologiczne. Zgodnie z art. 109 ust. 3 ustawy *o kierujących pojazdami*, po upływie ww. okresu ważności zezwolenia możliwe jest jego przedłużenie, po przedstawieniu stosownych orzeczeń: lekarskiego i psychologicznego. W przypadku funkcjonariuszy Policji, orzeczenia te stanowią także podstawę do ubiegania się o rozszerzenie zakresu wydanego zezwolenia w trybie art. 109 ust. 4 ww. ustawy.

¹⁷² Zgodnie z art. 108 ust. 1 ustawy *o kierujących pojazdami* zezwolenie to może obejmować następujące kategorie: A1, A2 i A, B1, B i B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D i D+E.

6.3. WYKAZ AKTÓW PRAWNYCH DOTYCZĄCYCH KONTROLOWANEJ DZIAŁALNOŚCI

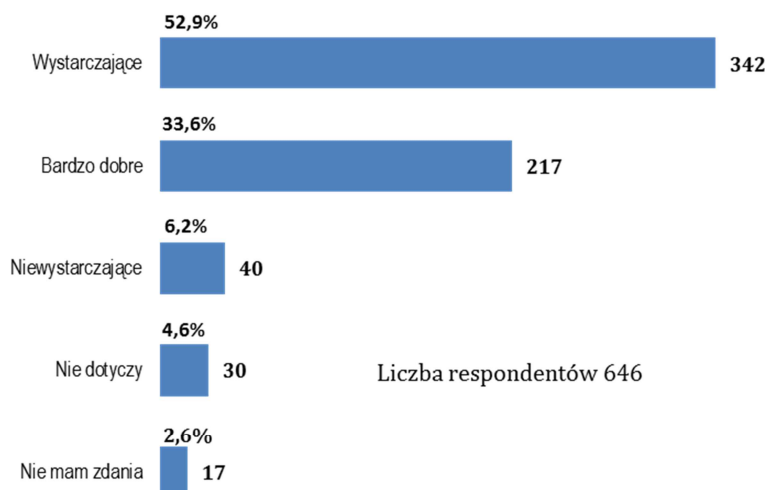
1. Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2017 r. poz. 2067.).
2. Ustawa z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2017 r. poz. 524).
3. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260 ze zm.).
4. Ustawa z dnia 7 maja 1999 r. o odpowiedzialności majątkowej funkcjonariuszy Policji, Straży Granicznej, Służby Celnej, Biura Ochrony Rządu, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Więziennej, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego I Centralnego Biura Antykorupcyjnego (Dz. U. z 2015 r. poz. 620 ze zm.).
5. Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2017 r. poz. 978 ze zm.).
6. Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1579).
7. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie szczegółowych warunków odbywania szkoleń zawodowych oraz doskonalenia zawodowego w Policji (Dz. U. Nr 126, poz. 877 ze zm.).
8. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministra Finansów oraz Ministra Obrony Narodowej z dnia 11 lipca 2011 r. w sprawie badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny (Dz. U. Nr 153, poz. 910 ze zm.), uchylone z dniem 1 marca 2017 r.
9. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 18 kwietnia 2012 r. w sprawie postępowania kwalifikacyjnego w stosunku do kandydatów ubiegających się o przyjęcie do służby w Policji (Dz. U. poz. 432 ze zm.).
10. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministra Rozwoju i Finansów oraz Ministra Obrony Narodowej z dnia 16 marca 2017 r. w sprawie badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny (Dz. U. poz. 577).
11. Zarządzenie Nr 7 Komendanta Głównego Policji z dnia 26 maja 2000 r. w sprawie szczegółowych zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego w Policji (Dz. Urz. KGP Nr 4, poz. 39 ze zm.).
12. Zarządzenie Nr 678 Komendanta Głównego Policji z dnia 17 czerwca 2005 r. w sprawie zasad prowadzenia przez przełożonych dokumentacji w sprawach związanych ze stosunkiem służbowym policjantów oraz sposobu prowadzenia akt osobowych (Dz. Urz. KGP Nr 11, poz. 71 ze zm.).
13. Zarządzenie 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).
14. Zarządzenie Nr 118 Komendanta Głównego Policji z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie norm wyposażenia jednostek i komórek organizacyjnych Policji oraz policjantów w sprzęt transportowy (Dz. Urz. KGP Nr 8, poz. 42 ze zm.).
15. Zarządzenie Nr 9 Komendanta Głównego Policji z dnia 5 maja 2015 r. w sprawie norm wyposażenia jednostek i komórek organizacyjnych Policji oraz policjantów w sprzęt transportowy (Dz. Urz. KGP poz. 29 ze zm.).
16. Zarządzenie Nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych (Dz. Urz. KGP poz. 85 ze zm.).
17. Decyzja Nr 34 Komendanta Głównego Policji z dnia 2 lutego 2001 r. w sprawie organizacji obsługi technicznych i napraw sprzętu transportowego w Policji (Dz. Urz. KGP Nr 4, poz. 42 ze zm.).
18. Decyzja Nr 197 Komendanta Głównego Policji z dnia 16 czerwca 2015 r. w sprawie sposobu wykonywania zadań służbowych w zakresie postępowania ze sprzętem transportowym Policji zakwalifikowanym, jako zbędny lub zużyty (Dz. Urz. KGP poz. 41).
19. Wytoczne Nr 4 Komendanta Głównego Policji z dnia 7 września 2017 r. w sprawie sposobu postępowania ze zbędnym lub zużytym sprzętem transportowym Policji.

6.4. WYNIKI BADANIA ANKIETOWEGO

W trakcie kontroli wśród policjantów kontrolowanych KWP, KMP i KPP przeprowadzono anonimową ankietę. Celem jej było m.in. pozyskanie informacji o potrzebach szkoleniowych funkcjonariuszy Policji w zakresie kierowania pojazdami służbowymi oraz o wpływie stanu wyposażenia jednostek w sprzęt transportowy, jak i rozwiązań dotyczących jego napraw i obsługi, na realizację zadań przez policjantów. W badaniu ankietowym uczestniczyło ogółem 646 funkcjonariuszy.

Funkcjonariusze następująco ocenili swoje umiejętności kierowania pojazdami służbowymi.

Wykres nr 8 Poziom umiejętności kierowania pojazdami, pozwalających na prawidłowe i bezpieczne wykonywanie obowiązków służbowych (wg subiektywnej oceny funkcjonariuszy)



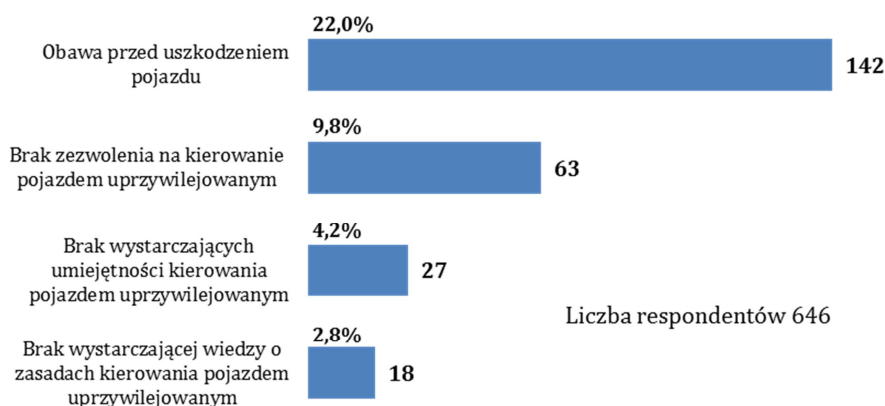
Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie wyników badania ankietowego.

Wprawdzie jedynie 40 policjantów (6,2%) oceniło swoje umiejętności kierowania pojazdem służbowym jako niewystarczające do prawidłowego i bezpiecznego wykonywania powierzonych obowiązków, to jednak ponad połowa ankietowanych (374 osoby, tj. 57,9%) uznała jednocześnie, iż potrzebuje przeszkolenia w zakresie doskonalenia techniki kierowania. 176 funkcjonariuszy (27,2% ankietowanych) podało, że zgłaszało potrzebę przeszkolenia przełożonym. Spośród ankietowanych 125 (19,3%) uczestniczyło w szkoleniach z zakresu kierowania pojazdami Policji.

Zdecydowana większość funkcjonariuszy, tj. 84% wskazała, iż zna zasady odpowiedzialności za szkody spowodowane w służbowym sprzęcie transportowym, w tym zasady odpowiedzialności finansowej za szkody powstałe z winy użytkownika pojazdu. Brak ubezpieczenia autocasco pojazdów Policji wg 74,3% ankietowanych miał wpływ na podejmowane przez nich decyzje podczas wykonywania zadań służbowych, m.in. na szybkość jazdy, podjęcie pościgu, wjazd na trudny lub niebezpieczny teren.

W badaniu ankietowym NIK zapytała również o używanie pojazdów służbowych jako uprzywilejowanych. Aż 82,5% ankietowanych używało takich pojazdów. Jednocześnie z udzielonych odpowiedzi wynikało, iż 103 funkcjonariuszy (tj. 15,9% ankietowanych), było zmuszonych realizując powierzone zadania do włączenia sygnałów świetlnych i dźwiękowych, pomimo braku zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym. Ankietowani wskazali także, iż w trakcie wykonywania obowiązków służbowych, w sytuacjach tego wymagających, zaniechali włączenia sygnałów uprzywilejowania. Szczegółowe dane dotyczące przyczyn takiego zaniechania przedstawiono na poniższym wykresie.

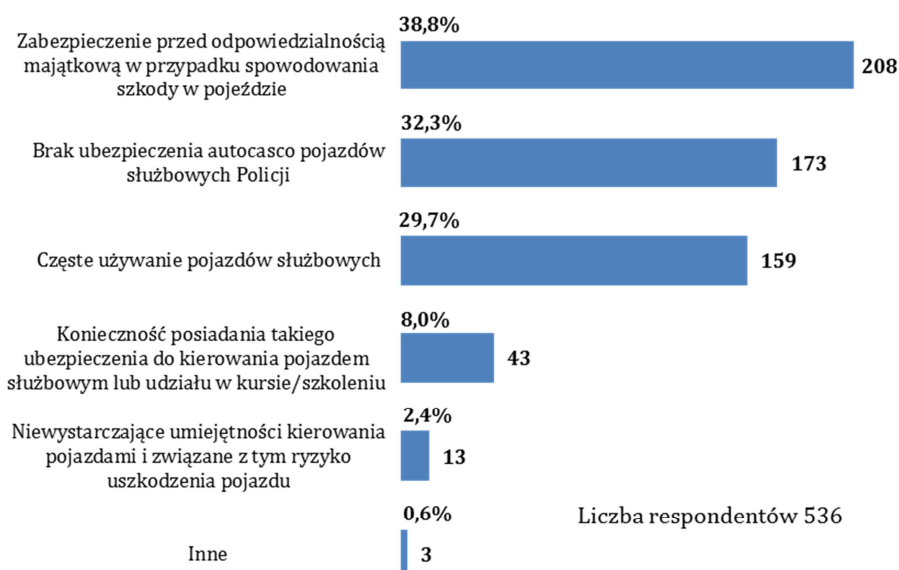
Wykres nr 9 Przyczyny zaniechania użycia pojazdu służbowego jako uprzywilejowanego



Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie wyników badania ankietowego.

Z dodatkowego dobrowolnego ubezpieczenia za szkody wyrządzone w powierzonym mieniu korzystało niemal 83% ankietowanych. Przyczyny, z powodu których zdecydowali się na opłacanie takiego ubezpieczenia, przedstawiono na poniższym wykresie.

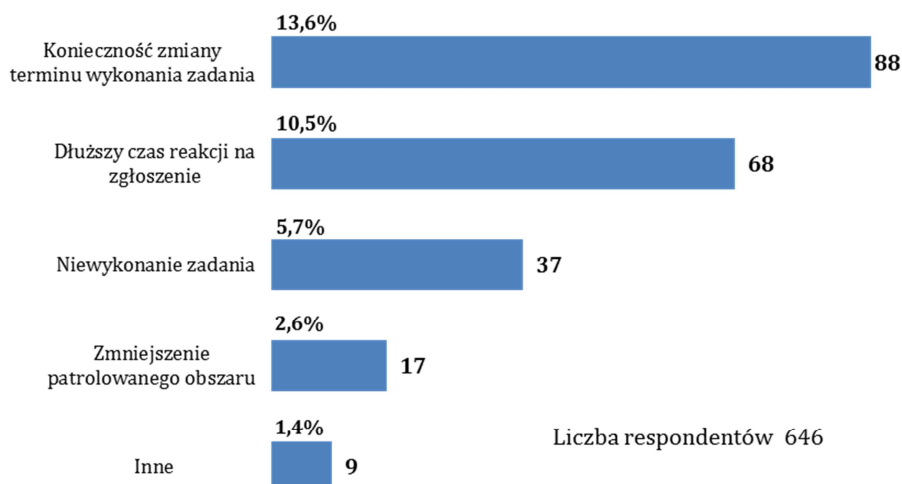
Wykres nr 10 Przyczyny korzystania przez policjantów z dodatkowego dobrowolnego ubezpieczenia od odpowiedzialności majątkowej za szkody wyrządzone w powierzonym mieniu



Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie wyników badania ankietowego.

Zdaniem 385 ankietowanych (59,6%), liczba sprzętu transportowego w jednostkach Policji, w których pełnili służbę, nie była wystarczająca do prawidłowej realizacji zadań. Drugim istotnym problemem wskazanym przez ponad połowę uczestniczących w ankiecie (54%), był zły stan techniczny pojazdów służbowych. Ponadto ankietowani wskazywali na niewystarczającą dostępność sprzętu transportowego (46,3%) oraz możliwość korzystania z niego (34,8% ankietowanych). Jakże były tego skutki przedstawiono na poniższym wykresie.

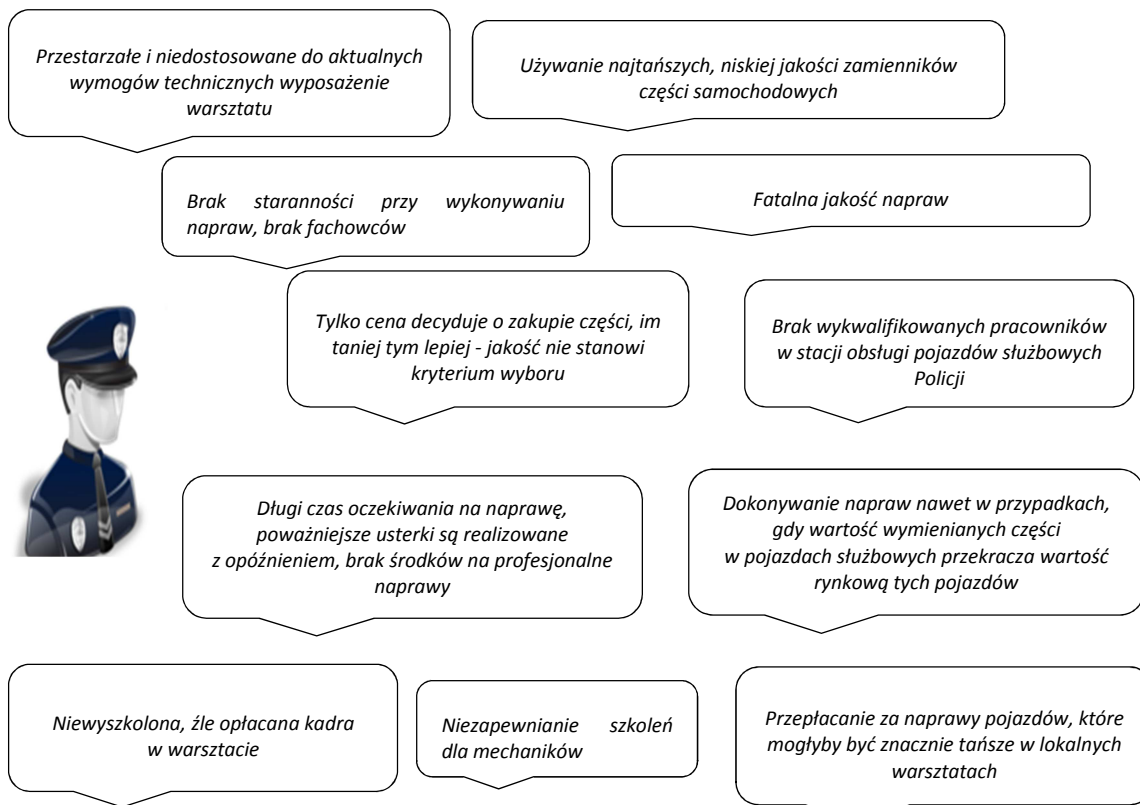
Wykres nr 11 Wpływ liczby pojazdów służbowych, dostępności i możliwości korzystania z nich oraz stanu technicznego pojazdów na realizację powierzonych zadań



Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie wyników badania ankietowego.

Większość ankietowanych (70,1%) negatywnie oceniła obowiązujące rozwiązania organizacyjne w zakresie naprawy i obsługi technicznej pojazdów służbowych, wskazując na: długi czas przeprowadzania przeglądów technicznych i napraw pojazdów w policyjnych stacjach obsługi (27,8%); opóźnienia w przekazywaniu pojazdów do naprawy (15%), brak możliwości technicznych przeprowadzania drobnych napraw i obsług w jednostce użytkującej sprzęt transportowy (10,9%), brak możliwości przeprowadzania drobnych napraw i obsług pojazdów w lokalnych warsztatach (9,9%) oraz dużą odległość do policyjnej stacji obsługi pojazdów (2,1%).

Infografika nr 7 Wybrane dodatkowe uwagi i opinie policjantów wpisane w ankietach, dotyczące napraw i obsługi technicznej pojazdów służbowych Policji



Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie treści ankiet.

6.5. ZESTAWIENIE WYBRANYCH DANYCH DOTYCZĄCYCH SZKOLENIA POLICJANTÓW

Tabela Nr 2 Zestawienie dotyczące liczby policjantów przeszkolonych w zakresie doskonalenia techniki kierowania pojazdami w ramach doskonalenia zawodowego lokalnego, zewnętrznego oraz innych przedsięwzięć zorganizowanych przez jednostki szkoleniowe oraz jednostki organizacyjne Policji w latach 2015-2016

Lp	Wyszczególnienie	2015 r.		2016 r.		UWAGI
		Liczba przeszkolonych	Poniesione wydatki [zł]	Liczba przeszkolonych	Poniesione wydatki [zł]	
1. JEDNOSTKI SZKOLENIOWE POLICJI						
1.1. Doskonalenie lokalne zorganizowane przez jednostki szkoleniowe						
1	Wyższa Szkoła Policji w Szczytnie	0	0	0	0	
2	Centrum Szkolenia Policji w Legionowie	0	0	0	0	
3	Szkoła Policji w Słupsku	0	0	0	0	
4	Szkoła Policji w Katowicach	0	0	0	0	
5	Szkoła Policji w Pile	0	0	0	0	
razem:		0	0	0	0	
1.2. Doskonalenie zewnętrzne zorganizowane przez jednostki szkoleniowe						
1	Wyższa Szkoła Policji w Szczytnie	155	463 006,52	0	0	"Droga do bezpiecznej służby"
2	Centrum Szkolenia Policji w Legionowie	11	2 371,00	0	0	
3	Szkoła Policji w Słupsku	0	0	0	0	
4	Szkoła Policji w Katowicach	0	0	0	0	
5	Szkoła Policji w Pile	0	0	0	0	
razem:		166	465 377,52	0	0	
1.3. Inne zorganizowane przez jednostki szkoleniowe						
1	Wyższa Szkoła Policji w Szczytnie	0	0	0	0	
2	Centrum Szkolenia Policji w Legionowie	0	0	0	0	
3	Szkoła Policji w Słupsku	0	0	0	0	
4	Szkoła Policji w Katowicach	0	0	0	0	
5	Szkoła Policji w Pile	0	0	0	0	
razem:		0	0	0	0	
1.4. OGÓŁEM JEDNOSTKI SZKOLENIOWE POLICJI:		166	465 377,52	0	0	
2. Komenda Główna Policji						
2.1. Doskonalenie lokalne zorganizowane przez KGP						
1	Biuro Ruchu Drogowego	0	0	0	0	
2	Centralne Biuro Śledcze Policji	0	0	0	0	
3	Biuro Operacji Antyterrorystycznych	0	0	0	0	
razem:		0	0	0	0	
2.2. Doskonalenie zewnętrzne zorganizowane przez KGP						
1	Biuro Ruchu Drogowego	818	250 740,00	0	0	
2	Centralne Biuro Śledcze Policji	6	0	2	0	
3	Biuro Operacji Antyterrorystycznych	80	99 800,00	0	0	
razem:		904	350 540,00	2	0	
2.3. Inne zorganizowane przez KGP						
1	Biuro Ruchu Drogowego	10	0	0	0	Projekt realizowany przez KWP w Lublinie - "Bezpieczna Europa - walka z przestępczością transgraniczną i zorganizowaną na wschodniej granicy Unii Europejskiej"
2	Centralne Biuro Śledcze Policji	0	0	0	0	
3	Biuro Operacji Antyterrorystycznych	0	0	0	0	
razem:		10	0	0	0	
2.4. OGÓŁEM KOMENDA GŁÓWNA POLICJI:		914	350 540,00	2	0	
3. JEDNOSTKI ORGANIZACYJNE POLICJI						
3.1. Doskonalenie lokalne zorganizowane przez jednostki						
1	Komenda Stołeczna Policji w Warszawie	0		0		
2	KWP w Białymstoku	500	2 500,00	35	1 200,00	
3	KWP w Bydgoszczy	39	0	80	0	
4	KWP w Gdańsku	0	0	0	0	
5	KWP w Gorzowie Wielkopolskim	0	0	0	0	
6	KWP w Katowicach	0	0	0	0	
7	KWP w Kielcach	50	39,00	0	0	
8	KWP w Krakowie	24	0	0	0	
9	KWP w Lublinie	0	0	0	0	
10	KWP w Łodzi	651	30 295,57	444	8 222,48	

11	KWP w Olsztynie	0	0	0	0	
12	KWP w Opolu	12	0	20	0	Współorganizatorzy: WORD w Opolu oraz Starostwo Powiatowe w Prudniku
13	KWP w Poznaniu	166	0	0	0	
14	KWP w Radomiu	0	0	0	0	
15	KWP w Rzeszowie	0	0	0	0	
16	KWP w Szczecinie	0	0	0	0	
17	KWP we Wrocławiu	0	0	0	0	
razem:		1442	32 834,57	579	9 422,48	
3.2. Doskonalenie zewnętrzne zorganizowane przez jednostki						
1	Komenda Stołeczna Policji w Warszawie	5	9 900,00	17	21 400,00	
2	KWP w Białymstoku	0	0	0	0	
3	KWP w Bydgoszczy	0	0	0	0	
4	KWP w Gdańsku	0	0	0	0	
5	KWP w Gorzowie Wielkopolskim	0	0	0	0	
6	KWP w Katowicach	0	0	0	0	
7	KWP w Kielcach	26	5 752,00	0	0	
8	KWP w Krakowie	0	0	0	0	
9	KWP w Lublinie	0	0	0	0	
10	KWP w Łodzi	0	0	0	0	
11	KWP w Olsztynie	0	0	0	0	
12	KWP w Opolu	8	5 400,00	0	0	
13	KWP w Poznaniu	0	0	0	0	
14	KWP w Radomiu	0	0	0	0	
15	KWP w Rzeszowie	0	0	0	0	
16	KWP w Szczecinie	2	0	34	0	Porozumienie z Centralnym Ośrodkiem Szkolenia Straży Granicznej w Koszalinie, Środki WFOŚiGW w Szczecinie
17	KWP we Wrocławiu	8	19 768,00	3	4 989,00	
razem:		49	40 820,00	54	26 389,00	
3.3. Inne zorganizowane przez jednostki						
1	Komenda Stołeczna Policji w Warszawie	0	0	0	0	
2	KWP w Białymstoku	60	0	0	0	Projekt realizowany przez KWP w Lublinie - "Bezpieczna Europa - (...)"
3	KWP w Bydgoszczy	0	0	0	0	
4	KWP w Gdańsku	0	0	0	0	
5	KWP w Gorzowie Wielkopolskim	0	0	0	0	
6	KWP w Katowicach	0	0	0	0	
7	KWP w Kielcach	0	0	0	0	
8	KWP w Krakowie	0	0	0	0	
9	KWP w Lublinie	215	0	0	0	Projekt realizowany przez KWP w Lublinie - "Bezpieczna Europa - walka z przestępczością transgraniczną i zorganizowaną na wschodniej granicy Unii Europejskiej", dofinansowany z Norweskiego Mechanizmu Finansowego
10	KWP w Łodzi	0	0	0	0	
11	KWP w Olsztynie	15	0	0	0	Projekt realizowany przez KWP w Lublinie - "Bezpieczna Europa - (...)"
12	KWP w Opolu	0	0	0	0	
13	KWP w Poznaniu	0	0	0	0	
14	KWP w Radomiu	0	0	100	58 425,00	
15	KWP w Rzeszowie	60	0	0	0	Projekt realizowany przez KWP w Lublinie - "Bezpieczna Europa - (...)" Podnoszenie kategorii prawa jazdy
16	KWP w Szczecinie	5	12 280,00	3	4 339,00	
17	KWP we Wrocławiu	0	0	0	0	
razem:		355	12 280,00	103	62 764,00	
3.4. OGÓŁEM JEDNOSTKI ORGANIZACYJNE POLICJI:		1846	85 934,57	736	98 575,48	
PODSUMOWANIE:						
1	Doskonalenie lokalne zorganizowane przez jednostki szkoleniowe, KGP oraz jednostki organizacyjne Policji	1442	32 834,57	579	9 422,48	
2	Doskonalenie zewnętrzne zorganizowane przez jednostki szkoleniowe, KGP oraz jednostki organizacyjne Policji	1119	856 737,52	56	26 389,00	
3	Inne zorganizowane przez jednostki szkoleniowe, KGP oraz jednostki organizacyjne Policji	365	12 280,00	103	62 764,00	

6.6. WYKAZ PODMIOTÓW, KTÓRYM PRZEKAZANO INFORMACJĘ O WYNIKACH KONTROLI

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej
Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej
Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej
Prezes Rady Ministrów
Prezes Trybunału Konstytucyjnego
Rzecznik Praw Obywatelskich
Przewodniczący Sejmowej Komisji do Spraw Kontroli Państwowej
Przewodniczący Sejmowej Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych
Przewodniczący Senackiej Komisji Samorządu Terytorialnego
i Administracji Państwowej
Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji
Komendant Główny Policji
Komendant Stołeczny Policji
Komendanci Wojewódzcy Policji

6.7. STANOWISKO MINISTRA DO INFORMACJI O WYNIKACH KONTROLI

6.8. OPINIA PREZESA NIK DO STANOWISKA MINISTRA
