



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Opolu

LOP. 410.005.01.2017

P/17/089

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Opolu

ul. Krakowska 28, 45-075 Opole

T +48 77 449 70 00, F +48 77 449 70 44

lop@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/17/089 – Użytkowanie samochodów służbowych przez funkcjonariuszy Policji
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Opolu
Kontroler	Damian Mielcarek, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LOP/53/2017 z dnia 9 maja 2017 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Komenda Powiatowa Policji w Namysłowie, ul. Piłsudskiego 4, 46-100 Namysłów ¹
Kierownik jednostki kontrolowanej	mł. insp. Rafał Pniewski, Komendant Powiatowy Policji w Namysłowie ² (dowód: akta kontroli str. 3)

II. Ocena kontrolowanej działalności³

Ocena ogólna

W okresie objętym kontrolą⁴, KPP dysponowała wymaganą dokumentacją dotyczącą użytkowanych pojazdów służbowych oraz prowadziła rzetelnie ewidencję ich użycia w książce dyspozytora i w książkach kontroli pracy sprzętu transportowego. W zakresie użytkowania pojazdów służbowych, w zbadanej próbie nie stwierdzono odstępstw od zasad ich używania określonych przez Komendanta Wojewódzkiego Policji w Opolu. Dla zapewnienia bieżącej sprawności eksploatowanych pojazdów służbowych, w KPP funkcjonował w kontrolowanym okresie punkt obsługi technicznej⁵, nie został on jednak wyposażony w pełni w sprzęt, maszyny i urządzenia, wskazane jako wyposażenie podstawowe w załączniku Nr 14 do Instrukcji w sprawie organizacji obsługi technicznych i napraw sprzętu transportowego w Policji, stanowiącej załącznik do decyzji Nr 34 Komendanta Głównego Policji z dnia 2 lutego 2001 r. w sprawie organizacji obsługi technicznych i napraw sprzętu transportowego w Policji⁶. W POT prowadzono wymaganą dokumentację warsztatową, ale nie zapewniono odnotowywania przeprowadzanych tam napraw w książkach kontroli pracy sprzętu transportowego. W latach 2015-2016 użytkowane przez KPP pojazdy służbowe poddawano badaniom technicznym, niemniej jednak ujawniono trzy przypadki nieprzedstawiania pojazdów do badań technicznych z zachowaniem wyznaczonych terminów. Jakkolwiek w KPP zapewniono wymagany obieg informacji o zdarzeniach drogowych z udziałem policyjnych pojazdów służbowych, to był on ograniczony w odniesieniu do dwóch zdarzeń, które powstały poza drogami publicznymi. W 2015 r. nie prowadzono również książki ewidencji wypadków i kolizji dotyczących służbowego sprzętu transportowego, a w jednym przypadku zdarzenie z udziałem

¹ Dalej: KPP lub Komenda.

² Dalej: Komendant – od dnia 18 października 2016 r. do nadal. Od 1 stycznia 2014 r. do 17 października 2016 r. stanowisko Komendanta pełnił mł. insp. Zbigniew Dychus.

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

⁴ Lata 2015-2016.

⁵ Dalej: POT.

⁶ Dz. Urz. KGP Nr 4, poz. 42 ze zm., dalej: *Instrukcja organizacji obsługi technicznych*.

służbowego sprzętu transportowego nie zostało zarejestrowane w Krajowym Systemie Informacyjnym Policji⁷. Zgodnie z obowiązującymi regulacjami wewnętrznymi prowadzone były natomiast postępowania dotyczące ustalenia przebiegu i sprawców zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych Policji.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

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

Opis stanu
faktycznego

1.1. Wyposażenie w sprzęt transportowy

1.1.1. W KPP prowadzono, na podstawie Zarządzenia nr 7 Komendanta Głównego Policji z dnia 26 maja 2000 r. w sprawie szczegółowych zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego w Policji⁸, ewidencję sprzętu transportowego w księdze indywidualnej sprzętu transportowego. Księgę tę prowadzono w podziale na rodzaje posiadanego sprzętu transportowego, a dla rodzaju *pojazdy samochodowe* w podziale na grupy pojazdów⁹.

Według stanu na 31 grudnia 2015 r. oraz 31 grudnia 2016 r.:

- KPP posiadała na wyposażeniu odpowiednio: 17 i 15 samochodów osobowych, trzy furgony oraz jeden motocykl;
- według stanu na 31 grudnia 2015 r. kryteria do wycofania z eksploatacji spełniało pięć samochodów osobowych (23,8% posiadanego ogółem sprzętu transportowego oraz 29,4% posiadanych samochodów osobowych), natomiast na dzień 31 grudnia 2016 r. - siedem pojazdów, w tym cztery samochody osobowe oraz trzy furgony (36,8% posiadanego ogółem sprzętu transportowego, z tego w grupie samochodów osobowych stanowiło to 26,6%, a w grupie furgonów 100%);
- poziom wyposażenia w sprzęt transportowy w jednostce odpowiadał ustalonym normom dla furgonów i motocykli oraz był wyższy dla samochodów osobowych¹⁰, jednak przy uwzględnieniu pojazdów spełniających kryteria do wycofania, do ustalonych norm brakowałoby w KPP: dwóch pojazdów osobowych w 2015 r. oraz trzech osobowych i trzech typu furgon w 2016 r.;
- średni wiek oraz średni przebieg ogółem służbowych samochodów osobowych (oznakowanych i nieoznakowanych) wynosił odpowiednio: 7,2 i 7,2 lata oraz 181,6 tys. km i 178,7 tys. km, a pojazdów samochodowych typu furgon (oznakowanych i nieoznakowanych) odpowiednio: 9 i 10 lat oraz 221,4 tys. km i 242,3 tys. km.

Średnioroczny przebieg służbowych samochodów osobowych wyniósł w 2015 r. 23,1 tys. km, a w 2016 r. 27,1 tys. km, a samochodów typu furgon odpowiednio: 26,0 tys. km i 21,0 tys. km¹¹. W tych latach przyjęto do eksploatacji w KPP

⁷ Dalej: KSIP.

⁸ Dz. Urz. KGP nr 4, poz. 39 ze zm., dalej: Zarządzenie KGP w sprawie zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego.

⁹ Księga zawierała także informacje dotyczące posiadanych pojazdów w zakresie: daty wpisu do księgi, nr wewnętrznego pojazdu, marki, typu, rodzaju, liczby miejsc, numeru podwozia, daty otrzymania, nazwy dokumentu potwierdzającego otrzymanie i jego numer oraz w uwagach numer rejestracyjny pojazdu.

¹⁰ Normatyw dla KPP wynosił: dla samochodów osobowych - 14; dla samochodów typu furgon - 3; dla motocykli - 1.

¹¹ Średniodobowy przebieg samochodów osobowych wyniósł w ww. latach w km odpowiednio: 63,26 i 74,04, a samochodów typu furgon 71,38 i 57,26.

odpowiednio trzy i jeden samochód służbowy osobowy, a wycofano z eksploatacji jeden (w 2016 r.).

(dowód: akta kontroli str. 49-54, 181-189)

Komendant wyjaśnił, że w jego ocenie wyposażenie jednostki w pojazdy, w oparciu o obowiązujące normatywy jest wystarczające dla prawidłowej realizacji zadań jednostki. Jednak ze względu na wiek i ich wyeksploatowanie, występują niemożliwe do przewidzenia awarie, które niejednokrotnie powodują utrudnienia w realizacji zadań z udziałem sprzętu transportowego. W wyjaśnieniach wskazał także, że roczny przebieg pojazdu jest uzależniony od potrzeb realizacji zadań służbowych. Ze względu na powyższe, nie da się określić rocznego przebiegu zapewniającego prawidłową realizację zadań jednostki. Dodał także: jeśli chodzi o pozyskanie dla KPP samochodu typu furgon, przeprowadzone były rozmowy z władzami samorządowymi o sponsoringu, przeprowadzane były też rozmowy w Wydziale Transportu KWP Opolu. W wyniku sponsoringu udało się uzyskać samochód osobowy oznakowany, a ostatecznie furgon KPP uzyskała po przeprowadzonych rozmowach w Wydziale Transportu KWP Opolu w wyniku przesunięcia furgonu z KPP w Głubczycach w 2017 r.

(dowód: akta kontroli str. 49-60, 469-478)

1.1.2. Zgodnie z wyjaśnieniem Komendanta analizy potrzeb i stanu wykorzystania sprzętu transportowego oraz analizy stanu technicznego i przydatności do dalszego użytkowania tego sprzętu, prowadzone były przez Wydział Transportu KWP w Opolu, natomiast w jednostce taka analiza przeprowadzana była na bieżąco. Analizy ustne były przeprowadzane z osobą, która zajmuje się sprawami transportu w jednostce oraz z mechanikiem. Wyniki prowadzonych w KPP analiz stanu technicznego sprzętu transportowego, wskazującego na ryzyko ograniczonej możliwości zaspokajania potrzeb służbowych nie były podstawą formułowania do jednostki prowadzącej gospodarkę transportową propozycji dotyczących wycofania z użytkowania sprzętu transportowego. W latach 2015-2017 nie występowało też do Komendanta Wojewódzkiego Policji w Opolu o okresowe przemieszczenie sprzętu transportowego, jednakże jak wyjaśnił Komendant, było to tematem rozmów w Wydziale Transportu Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu, czego efektem są przemieszczenia do naszej jednostki sprzętu transportowego z innych jednostek. Dotychczas nie było potrzeby alokacji sprzętu w ramach własnej jednostki. Dodać należy, iż corocznie są czynione starania, by pozyskać środki z samorządów na dofinansowanie z programu sponsoringu w celu pozyskania nowych pojazdów, po to, by zastąpić eksploatowany dotychczas sprzęt transportowy. W roku 2016 w wyniku starań uzyskano pojazd służbowy Kia Ceed.

W KPP nie obowiązywały limity przebiegu pojazdów w poszczególnych rodzajach służb oraz limity wydatków na paliwo.

(dowód: akta kontroli str. 31-48, 56-60, 472-478)

W latach 2015-2016, KPP otrzymała jeden samochód osobowy zakupiony przy udziale środków Funduszu Wsparcia Policji. Działania podejmowane przez Komendę w tym zakresie nie wykraczały poza rozwiązania przewidziane w art. 13 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji¹². Na podstawie zawartych przez Komendanta porozumień z Gminą Namysłów oraz Powiatem Namysłowskim, odpowiednio z dnia 1 i 6 czerwca 2016 r., jednostki te przekazały na Fundusz Wsparcia Policji środki finansowe¹³ z przeznaczeniem na dofinansowanie zakupu samochodu służbowego. Policja wywiązała się z warunków zawartego porozumienia

¹² Dz.U. z 2016 r., poz. 1782 ze zm.

¹³ W wysokości 16 250 zł każda.

w zakresie zakupu pojazdu oraz udokumentowania tej transakcji. Samochód przyjęty został na stan KPP w dniu 30 września 2016 r.¹⁴

(dowód: akta kontroli str. 31-48)

Spośród 26 policjantów KPP, którzy uczestniczyli w przeprowadzanym w trakcie kontroli NIK anonimowym badaniu ankietowym, na pytanie dotyczące: czy *Pana/Pani zdaniem liczba sprzętu transportowego, jego dostępność i możliwość korzystania oraz stan techniczny są wystarczające do prawidłowej realizacji zadań*, 24 z badanych wskazało odpowiedź *nie*, a dwie osoby odpowiedź *raczej nie*. W odpowiedzi na pytanie dotyczące wpływu ww. czynników na poziom realizacji zadań wskazywano na: dłuższy czas reakcji na zgłoszenie (16 ankietowanych), niewykonanie zadania (13), zmniejszenie patrolowanego obszaru (ośmiu), konieczność zmiany terminu wykonania zadania (12).

(dowód: akta kontroli str. 261-265)

1.1.3. KPP posiadała i prowadziła dokumentację dotyczącą użytkowanego sprzętu transportowego¹⁵. Ponadto w oparciu o wybraną do kontroli próbę sześciu pojazdów ustalono, iż w KPP:

- a/ prowadzono ewidencję użycia sprzętu transportowego w książce dyspozytora;
- b/ wystawiano, prowadzono i przechowywano miesięczne książki kontroli pracy sprzętu transportowego;
- c/ dowody techniczne sprzętu transportowego zawierały wpisy dotyczące ewidencji pracy sprzętu transportowego, wyposażenia, napraw powypadkowych, obsługi technicznych i obsługi sezonowych.

Powyższe wypełniało wymogi określone w § 10 ust. 1 pkt 2, pkt 4 i pkt 5 *Zarządzenia KGP w sprawie szczegółowych zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego*.

(dowód: akta kontroli str. 479-690, 751-779, 882-884)

1.2. Badania techniczne pojazdów

Na podstawie dowodów technicznych, książek kontroli pracy sprzętu transportowego, dowodów rejestracyjnych, zaświadczeń o przeprowadzonym badaniu technicznym dla sześciu pojazdów¹⁶ ustalono, iż w latach 2015-2016 w przypadku trzech z nich, KPP realizując obowiązek wynikający z art. 81 ust. 1, w związku z art. 82 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym*¹⁷, przedstawiła pojazdy do badań technicznych, przed upływem terminu ważności dotychczasowych badań. Badania techniczne trzech pozostałych pojazdów zostały wykonane po upływie terminu ważności poprzednich badań, co opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego. Ww. badania prowadzone były w policyjnej stacji kontroli pojazdów działającej w Komendzie Wojewódzkiej Policji w Opolu¹⁸, w stacji obsługi pojazdów przy Jednostce Wojskowej w Jastrzębiu (badanie nieodpłatne) lub w stacji należącej do podmiotu zewnętrznego (w jednym przypadku – badanie odpłatne). Starszy referent w Zespole ds. Finansów i Zaopatrzenia KPP wyjaśniła, że *pojazd służbowy został przedstawiony do badań technicznych poza policją i jednostką wojskową, z uwagi na fakt, iż w dniu, w którym kończyła się rejestracja nie było możliwości udania się do Jednostki Wojskowej do Jastrzębia. Po wykonaniu telefonu do jednostki wojskowej uzyskałam informację, że osoba przeprowadzająca takie badania jest nieobecna. Z uwagi na fakt, iż radiowóz był niezbędny w służbie, by zapewnić sprawne funkcjonowanie jednostki*

¹⁴ Samochód osobowy oznakowany Kia Ceed.

¹⁵ Komenda posiadała dowody rejestracyjne, karty pojazdów, książki gwarancyjne, dowody techniczne sprzętu transportowego oraz protokoły zdawczo-odbiorcze.

¹⁶ Nr wew. pojazdów: 1235, 1236, 129, 1379, 895, 1406.

¹⁷ Dz. U. z 2017 r., poz. 1260.

¹⁸ Dalej: KWP Opole.

uzyskałam zgodę Naczelnika Wydziału Transportu KWP Opole na to, by pojazd służbowy zarejestrować odpłatnie na stacji diagnostycznej w Namysłowie. Koszt takiego badania wyniósł 99,00 zł. Komendant wyjaśnił, że KPP nie posiada porozumienia podpisanego z Jednostką Wojskową w Jastrzębiu, które funkcjonowałoby w latach 2015-2016. W chwili obecnej takie porozumienie jest przygotowywane w Zespole ds. Finansów i Zaopatrzenia. Przedmiotowe badania wykonywane były nieodpłatnie na podstawie rozporządzenia Ministrów: Spraw Wewnętrznych, Obrony Narodowej, Finansów oraz sprawiedliwości z dnia 17 października 2014 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów specjalnych i używanych do celów specjalnych Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Biura Ochrony Rządu, kontroli skarbowej, Służby Celnej, Służby Więziennej i straży pożarnej¹⁹ oraz 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 szczególny²⁰.

(dowód: akta kontroli str. 269-277, 867-869)

Badania techniczne pojazdów w policyjnej stacji obsługi w siedmiu objętych kontrolą przypadkach wykonano w tym samym dniu, w czterech przypadkach w terminie od 5 do 9 dni, a w jednym po upływie 155 dni od przedstawienia pojazdu do takich badań (w tym czasie dokonywane były w tych pojazdach także naprawy bieżące i obsługi techniczne pojazdów).

(dowód: akta kontroli str. 269-277)

1.3. Obsługa techniczna oraz naprawy pojazdów

1.3.1. W myśl przepisów § 2 ust. 2 *Instrukcji organizacji obsługi technicznych, obsługi i naprawy* wykonywane być powinny w policyjnym zapleczu obsługowo-naprawczym, którym jest stacja obsługi, POT lub przygarażowe stanowisko obsługowo-naprawcze, a zgodnie z obowiązkiem wynikającym z § 10 pkt 3 *Zarządzenia KGP w sprawie zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego*, jednostka użytkująca sprzęt transportowy winna zapewnić sprawność tego sprzętu, w tym jego bieżącą obsługę, naprawy, przeglądy oraz badania techniczne. W KPP utworzono, i w latach objętych kontrolą funkcjonował POT. Nadzór nad nim, w zakresie utrzymania i wyposażenia w narzędzia i urządzenia obsługowo-naprawcze, rodzaju i zakresu wykonywanych prac oraz rozliczania czasu pracy, należał do zadań Zespołu do spraw Finansów i Zaopatrzenia. W latach 2015-2016 na stanowisku mechanika samochodowego²¹ zatrudniano w KPP jedną osobę w wymiarze ½ etatu, tj. 20 godzin tygodniowo, która posiadała wykształcenie oraz doświadczenie zawodowe odpowiednie do prac wykonywanych w POT²².

Całkowity koszt utrzymania POT w latach 2015-2016 wyniósł 38 032,17 zł, z tego: 18 197,42 zł w 2015 r. oraz 19 834,75 zł w 2016 r. Na ww. koszt składało się utrzymanie obiektu, wynagrodzenie pracownika, zapewnienie mu odzieży roboczej i środków ochrony osobistej, ekwiwalent za pranie odzieży oraz zakupy sprzętu i wyposażenia.

¹⁹ Dz. U. Nr 153, poz. 910 ze zm.

²⁰ Dz.U. z 2017 r., poz. 577, przepisy § 7 ust. 1 i ust. 2 ww. rozporządzeń, dopuszczały możliwość przeprowadzenia badań technicznych pojazdów innej służby, na podstawie pisemnej zgody kierownika komórki lub jednostki organizacyjnej, której stacja kontroli pojazdów podlega, albo pisemnego porozumienia zawartego pomiędzy kierownikami tych jednostek organizacyjnych.

²¹ Było to stanowisko w grupie pracowników cywilny Policji.

²² Wykształcenie zawodowe o specjalizacji mechanik i blacharz samochodowy.

Komendant wyjaśnił, że: *POT utrzymywany jest ze względu na to, że sami potrafimy usuwać drobne awarie w pojazdach służbowych, nie kupując usług w podmiotach zewnętrznych, ani też nie przekazując pojazdów służbowych na Stację Obsługi Wydziału Transportu KWP Opolu, co zapewnia nam skrócenie czasu wyłączenia pojazdu z użytkowania. W KPP na bieżąco prowadzi się analizę efektywności działalności i wykorzystania zaplecza POT. Analiza taka, nie jest co prawda udokumentowana, lecz jej odzwierciedlenie znajduje się w comiesięcznym zestawieniu prac wykonanych przez mechanika naszej jednostki. Taką dokumentację na bieżąco omawia się z osobą prowadzącą gospodarkę transportową KPP.*

(dowód: akta kontroli str. 4-30, 278-423, 452-457, 472-478)

W POT w latach 2015-2016 wykonywano okresowe obsługi techniczne OT-1, obsługi sezonowe, naprawy bieżące oraz przygotowywano samochody do przekazania do obsługi technicznej OT-2. W wyniku przeprowadzonych w trakcie kontroli (w dniu 19 czerwca 2017 r.) oględzin stwierdzono, iż POT znajdował się bezpośrednio przy budynku KPP i składał się z garażu wyposażonego w jeden kanał. W punkcie tym brak było niektórych podstawowych składników wyposażenia, co opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego²³.

(dowód: akta kontroli str. 278-465, 472-478)

Decyzją Nr 148/2015 z dnia 26 czerwca 2015 r.²⁴ oraz decyzją Nr 128/2016 z dnia 30 maja 2016 r.²⁵ Komendant Wojewódzkiej Policji w Opolu zobowiązał kierowników podległych jednostek Policji do przeprowadzenia przeglądu technicznego sprzętu transportowego oraz zaplecza technicznego. Przeglądem w KPP objęto odpowiednio: 95% i 86% pojazdów użytkowanych przez Komendę, co odpowiadało wymogom określonym w § 4 ust. 1 ww. decyzji²⁶. Komisja przeprowadzająca przeglądy miała uwagi i zastrzeżenia do stanu zaplecza technicznego, tj. stwierdziła wyeksploatowane narzędzia, duże braki w wyposażeniu POT, brak ogrzewania, umywalki i zaplecza socjalnego oraz przeciekający dach. Dwa pojazdy w wyniku przeglądu technicznego z 2016 r. otrzymały ocenę negatywną – jeden za napełnienie zbiornika paliwa pojazdu poniżej połowy, a drugi za brak ważności badań technicznych. Sprawozdania z przeglądów przekazano do KWP w Opolu.

Sprawozdanie z 2016 r. zawierało także informacje, iż *brak ogrzewania uniemożliwi w okresie jesienno-zimowym wykonywanie zarówno drobnych jak i poważniejszych napraw pojazdów służbowych. Ponadto przeciekający dach skutkuje tym, iż w czasie deszczu na karoserii pojazdów służbowych są odpryski tynku, farby, gruzu. W związku z powyższym należy zabezpieczyć środki finansowe, które pozwoliłyby rozwiązać ww. problemy.* Komendant wyjaśnił, że: *2 grudnia 2016 r. zostały wysłane dwa pisma do Naczelnika Wydziału Zaopatrzenia KWP w Opolu. W jednym z nich zwracam się z prośbą o wykonanie napraw dachu w pomieszczeniach garażowych. Drugie pismo zawiera prośbę o wyposażenie warsztatu samochodowego w ogrzewanie. Nadmieniam, że oba pisma zostały rozpatrzone pozytywnie.*

(dowód: akta kontroli str. 424-451, 876-881)

²³ W odniesieniu do będącej na wyposażeniu POT wiertarki ręcznej z napędem elektrycznym, nie upłynął określony w załączniku nr 17 do *Instrukcji organizacji obsługi technicznych* normatywny okres jej eksploatacji (było to jedyne urządzenie na wyposażeniu POT, dla którego ustalony został normatywny okres eksploatacji).

²⁴ W sprawie przeprowadzenia przeglądu technicznego sprzętu transportowego oraz zaplecza technicznego w jednostkach Policji województwa opolskiego.

²⁵ W tej samej sprawie.

²⁶ Zgodnie z którymi, przeglądem objąć należało, co najmniej 70% pojazdów.

W myśl przepisów § 24 ust. 1 i ust. 2 *Instrukcji organizacji obsługi technicznych*, dokumenty warsztatowe w POT stanowią: zestawienie prac wykonanych w POT (odzwierciedlające wszystkie wykonane prace w danym miesiącu) oraz karta pracy i karta przeglądu technicznego, które prowadzi się w odniesieniu do wykonywanych obsługi motocykli. KPP prowadziła ww. zestawienia prac wykonanych w POT, nie posiadała natomiast karty pracy i karty przeglądu technicznego motocykla. Starszy referent w Zespole ds. Finansów i Zaopatrzenia KPP wyjaśniła, że wynikało to z faktu, iż KPP co roku na czas zimowy, motor, który widnieje na stanie jednostki przekazywała na stację diagnostyczną do KWP w Opolu, celem dokonania przeglądu i ewentualnych napraw. Z reguły było to na polecenie pracownika stacji obsługi w Opolu.

(dowód: akta kontroli str. 867-869)

KPP posiadała ewidencję sprzętu w użytkowaniu POT oraz książkę narzędziową, prowadzono także książkę ewidencji sprzętu-materiału oraz sporządzano dowody wydania-przyjęcia zespołów i części zamiennych, co wypełniało wymogi określone w §§ 27-29 ww. *Instrukcji*.

(dowód: akta kontroli str. 278-423, 867-869, 882-883)

W kontrolowanym przez NIK okresie, w POT wykonano 201²⁷ obsług i napraw służbowego sprzętu transportowego w 2015 r. oraz 161²⁸ w 2016 r. Wykorzystanie mocy produkcyjnej POT w 2015 r. wynosiło 77% (od 0% w miesiącu kwietniu do 93,5% w miesiącu czerwcu), a w 2016 r. 70,8% (od 0% w miesiącu kwietniu do 85,2% w miesiącu wrześniu). Komendant wyjaśnił, że w *miesiącu kwietniu 2015 r. i 2016 r. mechanik naszej jednostki przebywał na urlopie wypoczynkowym i odbierał nadgodziny. Jeśli zaistniała ewentualność naprawy w tym czasie, pojazd służbowy był przekazywany do naprawy do stacji obsługi lub wykonywana była usługa zewnętrzna. Drobne usterki w tym czasie usuwał konserwator, np. wymiana żarówki, dolewanie płynów eksploatacyjnych, itp. Moc produkcyjna w poszczególnych miesiącach kształtowała się na tym poziomie z uwagi na fakt, iż mechanik jednostki wykonywał również inne zlecone prace, takie jak drobne naprawy konserwatorskie i różnego rodzaju wyjazdy służbowe.*

(dowód: akta kontroli str. 278-279, 692-750, 876-881)

Na podstawie zbadanej próby 10 wpisów dokonanych w zestawieniach wykonanych w POT prac stwierdzono, iż czas postoju pojazdów w POT w związku z wykonywanymi naprawami i obsługami, nie przekraczał limitów określonych w załączniku Nr 4 do *Instrukcji organizacji obsługi technicznych*. Spośród 10 zbadanych wpisów w zakresie wykonanych napraw, osiem z nich nie zostało odnotowanych w książce kontroli pracy sprzętu transportowego, co opisano w dalszej części wystąpienia.

(dowód: akta kontroli str. 458-465)

Poza POT, obsługi i naprawy służbowego sprzętu transportowego użytkowanego w KPP wykonywane były także w stacji obsługi KWP Opole oraz w podmiotach zewnętrznych. W KPP nie ewidencjonowano wydanych zleceń napraw pojazdów w stacji obsługi KWP Opole, jak również nie sporządzano ich kopii. Na podstawie zbadanych 10 przypadków przekazywania pojazdów do obsługi i napraw w stacji obsługi KWP Opole stwierdzono, iż przekazywane one były na lawecie (trzy przypadki) oraz odprowadzane przez jednego pracownika KPP (siedem przypadków). Odległość od siedziby KPP do stacji obsługi KWP Opole wynosiła 55,8 km²⁹, a z posterunku Policji w Pokoju 31 km³⁰. W 2015 r. wystąpiły

²⁷ Z tego 31 obsług OT-1, 11 obsług sezonowych oraz 159 napraw bieżących.

²⁸ Z tego 22 obsług OT-1, 13 obsług sezonowych oraz 126 napraw bieżących.

²⁹ Według google maps (www.google.pl/maps).

32 przypadki przekazania pojazdów do stacji obsługi KWP Opole, a w 2016 r. - 28. Liczba dni ogółem wyłączenia pojazdów kontrolowanej jednostki z użytkowania z powodu wypadków, kolizji oraz innych zdarzeń wynosiła 298 w 2015 r. i 241 w 2016 r.

(dowód: akta kontroli str. 256-260, 691-750)

W świetle przepisów § 4 ust. 1 *Instrukcji organizacji obsługi technicznych*, jeżeli wykonanie obsługi technicznej 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 okresie objętym kontrolą KPP zlecała naprawy pojazdów służbowych podmiotom spoza zaplecza obsługowo-naprawczego Policji, jednak nie prowadzono ewidencji i rejestrów takich zleceń oraz nie gromadzono w KPP kopii faktur za wykonane usługi, których oryginały były przekazywane do KWP w Opolu, prowadzącej obsługę finansowo-księgową także komend powiatowych.

Starszy referent w Zespole ds. Finansów i Zaopatrzenia KPP wyjaśniła: *płatnikiem za wszelkie faktury dot. napraw pojazdów służbowych jest KWP w Opolu i tam również były przekazywane oryginały faktur otrzymanych od kontrahentów zewnętrznych. Obowiązkiem Starszego Referenta ds. Finansów i Zaopatrzenia było uzgadnianie danej naprawy, bądź zakupu z Naczelnikiem Wydziału Finansów KWP Opole bądź jego Zastępcą. Następnym krokiem było dokładne opisanie faktury zgodnie z przekazanym przez Wydział Transportu KWP Opole załącznikiem. Jednostka nasza nie posiada rejestru faktur, gdyż nie ma takiego obowiązku. Komendant wyjaśnił: zlecenia naprawy aut w firmach znajdujących się w pobliżu jednostki były podyktowane ekonomicznością, skróceniem czasu postoju auta, najkorzystniejszymi warunkami realizacji zamówienia. W praktyce wyglądało to tak, że mechanik po ustaleniu przyczyny awarii w aucie przekazywał osobie zajmującej się gospodarką transportową w jednostce informacje dot. wymaganych napraw. Wówczas osoba ta, bądź mechanik jednostki przeprowadzali sondaż cen rynkowych, pod kątem cenowym, jakościowym i w miarę szybkim terminem realizacji. Gdy została wybrana firma, kontaktowaliśmy się z Naczelnikiem bądź Zastępcą Naczelnika Wydziału Transportu KWP Opole w celu uzyskania zgody na wykonanie takiej usługi.*

Spośród 26 policjantów KPP, którzy uczestniczyli w przeprowadzanym w trakcie kontroli NIK anonimowym badaniu ankietowym, na pytanie czy *Pana/Pani zdaniem obowiązujące rozwiązania organizacyjne w zakresie naprawy i obsługi technicznej pojazdów służbowych są właściwe*, 20 z badanych wskazało odpowiedź *nie*, a jedna osoba odpowiedź *raczej nie*. Ankietowani najczęściej wskazywali na długi czas przeprowadzania przeglądów/napraw w policyjnej stacji obsługi (20), dużą odległość do policyjnej stacji obsługi pojazdów (14), brak możliwości technicznych przeprowadzania drobnych napraw i obsług pojazdów w jednostce użytkującej sprzęt (14) i brak możliwości przeprowadzania drobnych napraw i obsługi pojazdów w lokalnych warsztatach (14).

(dowód: akta kontroli str. 261-265, 692-750, 867-869, 876-881)

1.3.2. Komendant, odnosząc się do najistotniejszych problemów związanych z obsługą techniczną i naprawami samochodów służbowych wyjaśnił: *ze względu na wiek i wyeksploatowanie pojazdów służbowych, najistotniejszym problemem są często występujące awarie, których nie można przewidzieć i które powodują wyłączenie sprzętu z eksploatacji. Jednak na bieżąco są podejmowane działania*

³⁰ Według google maps (www.google.pl/maps).

w celu zapewnienia prawidłowego stanu technicznego tych pojazdów oraz ograniczenia czasu ich postoju w naprawach i obsłudze. Niestety największym utrudnieniem jest zlokalizowanie usterki. Podczas zaistnienia takich sytuacji, jesteśmy w stałym kontakcie z kierownikiem komórki właściwej ds. transportu KWP Opolu. Część napraw po ustaleniu jest realizowana w POT. W celu zminimalizowania wyłączenia z okresu eksploatacji pojazdów naprawy dokonywane są również po akceptacji Naczelnika Wydziału Transportu KWP w Opolu, jak i po rozpoznaniu rynku, w podmiotach gospodarczych na terenie KPP.

(dowód: akta kontroli str. 56-60, 261-265)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Zaniechanie podjęcia działań mających na celu rzetelne wykorzystanie wyników analizy stanu technicznego sprzętu transportowego, wskazującego na ryzyko ograniczonej możliwości zaspokajania potrzeb służbowych.

Zgodnie z § 13 ust. 6, zarządzenia 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*³¹, kierownicy jednostek Policji są obowiązani do przeprowadzania bieżącej analizy potrzeb i stanu wykorzystania sprzętu transportowego oraz występowania z wnioskiem do komendanta wojewódzkiego Policji w sprawie przemieszczania sprzętu transportowego w przypadkach uzasadnionych potrzebami służbowymi. Jednocześnie w myśl § 4 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 maja 2010 r. w sprawie *sposobu i trybu gospodarowania składnikami rzeczowymi majątku ruchomego*³², jednostka powinna analizować na bieżąco stan majątku ruchomego, z uwzględnieniem jego stanu technicznego oraz przydatności do dalszego użytkowania.

Zgodnie z wyjaśnieniem Komendanta w garnizonie opolskim taką rolę zajmuje się Wydział Transportu KWP Opolu. W jednostce taka analiza przeprowadzana była na bieżąco. Analizy ustne były przeprowadzane z osobą, która zajmuje się sprawami transportu w jednostce oraz z mechanikiem.

Pomimo tego, iż KPP dysponowała siedmioma podjazdami spełniającymi kryteria do wycofania (36,8% wszystkich pojazdów znajdujących się na jej wyposażeniu), to w wyniku ww. bieżących analiz dokonywanych w formie ustnej, jak też występowania przypadków nieprzewidzianych awarii wyeksploatowanych pojazdów, powodujących utrudnienia w realizacji zadań, Komendant nie przekazywał do jednostki prowadzącej gospodarkę transportową w KWP w Opolu propozycji dotyczących wycofania z użytkowania sprzętu transportowego³³, jak też nie kierował formalnych (na piśmie, wraz z uzasadnieniem) wniosków do Komendanta Wojewódzkiego Policji w Opolu, w sprawie przemieszczania sprzętu transportowego, w przypadkach uzasadnionych potrzebami służbowymi.

Powyższe zaniechanie Komendant wyjaśnił następująco mając świadomość, iż za wycofany sprzęt transportowy będzie trudno uzyskać nowy pojazd lub pojazd przesunięty z innej jednostki policji, takie wnioski nie były zgłaszane do KWP Opolu, gdyż wycofanie chociażby jednego pojazdu służbowego mogłoby zakłócić sprawne funkcjonowanie jednostki.

(dowód: akta kontroli str. 56-60, 472-477)

³¹ Dz. Urz. KGP, poz. 29 ze zm.

³² Dz. U. nr 114, poz. 761 ze zm. (uchylone z dniem 1 stycznia 2017 r. przez art. 133 ustawy z dnia 16 grudnia 2016 r. *Przepisy wprowadzające ustawę o zasadach zarządzania mieniem państwowym* Dz. U. poz. 2260).

³³ Na podstawie § 10 ust. 1 pkt. 6 lit. c *Zarządzenia KGP w sprawie zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego*.

2. Niezapewnienie części podstawowego wyposażenia POT.

Zgodnie z przepisami § 33 ust. 1 i ust. 2 *Instrukcji organizacji obsługi technicznych*, liczba i asortyment sprzętu obsługowo-naprawczego, przyrządów i narzędzi stanowiących wyposażenie zaplecza obsługowo-naprawczego, powinny odpowiadać zakresowi wykonywanych prac oraz rodzajom obsług i napraw, przy czym obligatoryjne podstawowe wyposażenie, określone zostało w załączniku nr 14 do tej *Instrukcji*. Spośród wymienionego w ww. załączniku wyposażenia podstawowego, POT dysponował jedynie wiertarką, dwoma prostownikami do ładowania akumulatorów, odkurzaczem przemysłowym, ręcznym podnośnikiem hydraulicznym oraz *narzędziami normalnymi*. Brak było natomiast obowiązkowych m.in. szlifierek, frezarki, urządzenia do kontroli i ustawiania świateł, przyrządu do pomiaru zbieżności kół samochodowych, sprawdzianu luzu mechanizmu kierowniczego, przyrządu do odpowietrzania hamulców, smarownicy nożnej, aparatu do sprawdzania i czyszczenia świec zapłonowych, kasety do sprawdzania, regulacji i ustawiania zapłonu, a także woltomierza widelkowego do sprawdzania akumulatorów. Ponadto, jak stwierdziła komisja przeprowadzająca przegląd techniczny w 2016 r., brak ogrzewania uniemożliwiał w okresie jesienno-zimowym wykonywanie zarówno drobnych, jak i poważniejszych napraw pojazdów służbowych, co wpływało efektywność wykorzystania POT, a w związku z przeciekającym dachem, w czasie deszczu na karoserii pojazdów służbowych pojawiały się odpryski tynku, farby i gruzu, co może skutkować uszkodzeniem pojazdów naprawianych w POT.

Komendant wyjaśnił: *w POT wykonuje się drobne naprawy. Większe naprawy wykonują nam podmioty zewnętrzne lub stacja obsługi KWP Opole. Do tych napraw, o których mowa wystarczający jest sprzęt, który znajduje się na wyposażeniu. Uważam, że wyposażenie, o którym mowa w załączniku nr 14, nie jest niezbędne do funkcjonowania POT-u.*

(dowód: akta kontroli str. 278-457, 472-478)

Podkreślenia wymaga, że jakkolwiek w świetle przepisów § 33 ust. 1 *Instrukcji organizacji obsługi technicznych*, liczba i asortyment sprzętu obsługowo-naprawczego, przyrządów i narzędzi stanowiących wyposażenie zaplecza obsługowo-naprawczego powinny odpowiadać zakresowi wykonywanych prac oraz rodzajom obsług i napraw, to jednak w *Instrukcji* tej wskazano jednocześnie minimalne wymagane podstawowe elementy wyposażenia zaplecza obsługowo-naprawczego, które zapewnić mają wykonywanie obsług i napraw sprzętu transportowego w podstawowym zakresie.

3. Zaniechanie odnotowywania w książkach kontroli pracy sprzętu transportowego informacji o naprawach dokonanych w POT.

W myśl przepisów § 17 ust. 1 i ust. 2 *Instrukcji organizacji obsługi technicznych*, do stacji obsługi lub POT przekazuje się sprzęt transportowy m.in. wraz książką kontroli pracy sprzętu transportowego, w której odnotowuje się datę i godzinę przyjęcia sprzętu transportowego do obsługi, naprawy, zabezpieczenia antykorozyjnego lub wymiany oleju, rodzaj wykonanych prac oraz datę i godzinę odbioru sprzętu transportowego. W wyniku analizy zestawień prac wykonanych w POT oraz książek kontroli pracy sprzętu transportowego dla 10 napraw wykonanych w miesiącach styczniu, marcu, maju, lipcu i wrześniu 2015 r. i 2016 r.

stwierdzono, iż osiem³⁴ z nich nie zostało odnotowanych książkach kontroli pracy sprzętu transportowego.

Mechanik samochodowy wyjaśnił: *wynikało to z mojego przeoczenia i zaniedbania tych kwestii. Zapomniałem o tym i brakuje na to czasu przy wymiarze ½ etatu. Nie było to jednak tutaj nigdy przedmiotem zainteresowania przełożonych. Nikt tego nigdy nie sprawdzał.*

Starszy referent w Zespole ds. Finansów i Zaopatrzenia KPP odpowiedzialna za nadzorowanie POT wyjaśniła: *osobą, która nie dokonała tych zapisów jest mechanik naszej jednostki. Z reguły dokonuje on takich zapisów, możliwe, że zostało to przeoczone, a powodem był nadmiar obowiązków służbowych. Ja również z uwagi na ciążące na mnie obowiązki, wyrywkowo sprawdzam, czy zapisy np. o wymianie oleju, OT-1 widnieją w książkach kontroli sprzętu transportowego.*

(dowód: akta kontroli str. 455-465)

4. Nieprzedstawienie w wymaganym terminie pojazdów służbowych Policji do badań technicznych.

Zgodnie z art. 81 ust. 1, ust. 5 i ust. 6 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*³⁵, właściciel pojazdu samochodowego (w tym pojazdu uprzywilejowanego) jest obowiązany przedstawiać go do badania technicznego, przeprowadzanego corocznie (z zastrzeżeniem postanowień ust. 6-10). Jednocześnie art. 38 pkt 2 ww. ustawy, kierujący pojazdem jest obowiązany posiadać przy sobie dokument stwierdzający dopuszczenie pojazdu do ruchu. W wyniku weryfikacji terminowości przeprowadzania badań technicznych sześciu pojazdów służbowych KPP stwierdzono, iż trzy pojazdy nie zostały przedstawione do badań technicznych przed upływem wyznaczonych terminów i na przedmiotowe badania dojechały po drogach publicznych już bez ważnych badań technicznych. I tak samochody: KIA o nr wew. 129 i VW o nr wew. 895, dla których badanie techniczne kończyło się 14 listopada 2016 r. przedstawiono do badania 15 listopada 2016 r. oraz samochód Fiat o nr wew. 1406, którego termin ważności badania technicznego upłynął 8 października 2016 r., przedstawiono do badania 11 października 2016 r. Według książek kontroli pracy sprzętu transportowego oraz książek dyspozytora, pojazdy te w czasie, gdy nie posiadały ważnych badań technicznych nie były wykorzystywane do realizacji zadań Policji.

Komendant wyjaśnił, że nie wiedział, dlaczego pojazdy nie posiadały ważnych badań i mimo to zostały wydane kierującym. W wyjaśnieniach wskazał też, że *temat ten, od chwili zaistnienia jest pod moim ścisłym nadzorem i wielokrotnie był poruszany podczas odpraw z Naczelnikami poszczególnych wydziałów. Oprócz dyżurnych jednostki, wykaz ważności dowodów rejestracyjnych posiada Starszy Referent ds. Finansów i Zaopatrzenia i ma nad tym stałą kontrolę.*

Starszy Referent ds. Finansów i Zaopatrzenia, odpowiedzialna w KPP za nadzór nad stanem technicznym pojazdów i ich eksploatacją, wyjaśniła, że: *dyspozytor lub dyżurny jednostki jest zobowiązany przed wydaniem pojazdu kierującemu sprawdzić m.in. ważność dowodu rejestracyjnego. W związku z powyższym nie posiadam wiedzy, dlaczego pojazdy, o których mowa w pytaniu nie posiadały ważnych badań i mimo to zostały wydane kierującym. Jednakże doskonale pamiętam fakt, że zgłaszałam kilkakrotnie, iż dowody rejestracyjne tracą ważność.*

(dowód: akta kontroli str. 4-30, 269-277, 867-869, 876-881)

³⁴ W zakresie napraw i obsług samochodów służbowych o nr wew. 1034, 1235, 1235, 895, 1396, 1312, 895, 1380 wykonanych odpowiednio w dniach: (w 2016 r.) 11 stycznia, 2 marca, 23 maja i 1 lipca; (w 2015 r.) 30 stycznia, 5 marca, 21 maja i 2 lipca.

³⁵ Dz. U. z 2017 r., poz. 1260

5. Niezapewnienie uzyskania i ujmowania w ewidencji sprzętu transportowego części wymaganych wzorem tej ewidencji danych.

W KPP w ewidencji sprzętu transportowego nie ujmowano części danych wymaganych wzorem określonym w załączniku nr 4 do Zarządzenia KGP w sprawie zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego. Nie zawierała ona informacji dotyczącej ceny ewidencyjnej pojazdów, numerów silnika – pierwotnego i zmienionego (poza dwoma przypadkami wpisania numeru silnika pierwotnego dla samochodów osobowych), nie określano także stanu technicznego pojazdów – sprawny/niesprawny.

Starszy referent w Zespole ds. Finansów i Zaopatrzenia KPP wyjaśniła, że w księdze indywidualnej sprzętu transportowego nie odnotowano informacji dot.: ceny ewidencyjnej z uwagi na fakt, iż w dokumentach przekazanych do naszej jednostki nigdzie taka informacja nie jest ujęta. KPP nie dokonuje zakupów, odbywa się to w KWP Opole i to ona posiada wszelkie informacje; numerów silnika, gdyż w dowodach technicznych taka informacja się nie znajdowała, już od wielu lat silnik jest traktowany jako część zamienna; stanu technicznego, gdyż pojazdy przekazywane dla naszej jednostki są sprawne i przez analogię nie ma potrzeby umieszczania takiej informacji.

W powyższym zakresie NIK zwraca uwagę, że nie podjęto działań zmierzających do pozyskania brakujących informacji, w celu zapewnienia prowadzenia ww. ewidencji w wymaganej szczegółowości.

(dowód: akta kontroli str. 181-189, 461-465)

Ocena cząstkowa

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

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

Opis stanu faktycznego

2.1. Uprawnienia i zezwolenia na kierowanie pojazdami

2.1.1. Według stanu na dzień 1 stycznia i 31 grudnia 2015 r. oraz 31 grudnia 2016 r. liczba policjantów pełniących służbę w KPP wynosiła odpowiednio: 79, 78 i 79. Na dzień 31 grudnia 2016 r. wszyscy funkcjonariusze KPP³⁶ posiadali uprawnienia do kierowania pojazdami, z tego: 22 (27,8%) kategorii A, 78 (98,7%) kategorii B, 13 (16,4%) kategorii C, dwóch (2,5%) kategorii D oraz 19 uprawnień innych kategorii. W tym czasie 69 policjantów (87,3%) kierowało pojazdami służbowymi, a 49 (62,0%) posiadało zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi. W jednostce gromadzone były informacje o uprawnieniach policjantów do kierowania pojazdami³⁷. Starszy referent w Zespole ds. Finansów i Zaopatrzenia KPP wyjaśniła: *informacje dot. posiadanych uprawnień do kierowania pojazdami służbowymi są mi przedstawiane przez funkcjonariuszy naszej jednostki w dwóch sytuacjach: w momencie, kiedy otrzymuję polecenie wpisania danej osoby na pojazd służbowy oraz w momencie, kiedy dana osoba stara się o wydanie zezwolenia do prowadzenia pojazdów uprzywilejowanych.* W Komendzie nie wystąpiły w kontrolowanym okresie przypadki odmowy uzyskania przez policjantów zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi.

(dowód: akta kontroli str. 49-60, 63-64, 461-465)

W zakresie użytkowania pojazdów służbowych, w kontrolowanym przez NIK okresie w KPP obowiązywała Decyzja Nr 76/2013 Opolskiego Komendanta Wojewódzkiego

³⁶ W odniesieniu do jednego policjanta (już nie pracującego w KPP) brak było danych o posiadanych uprawnieniach w poszczególnych kategoriach. Policjant ten nie użytkował pojazdów służbowych.

³⁷ Za wyjątkiem ww. funkcjonariusza, który zakończył służbę.

Policji z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie organizacji transportu oraz szczegółowych zasad użytkowania służbowego sprzętu transportowego w Komendzie Wojewódzkiej Policji w Opolu i jednostkach jej podległych³⁸. Komendant nie ustalał dodatkowych regulacji w tym zakresie. W Komendzie przed przekazaniem policjantom do użytkowania pojazdów służbowych, nie weryfikowano ich praktycznych umiejętności kierowania pojazdami. Taka weryfikacja odbywała się jedynie w odniesieniu do policjantów, którzy ubiegali się po raz pierwszy o wydanie zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym. Powierzenie do użytkowania pojazdu służbowego nie było uzależniane od posiadania przez policjantów ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, obejmującego swym zakresem szkody powstałe w służbowym sprzęcie transportowym. Pojazdy powierzano policjantom na podstawie protokołów zdawczo-odbiorczych lub zgody na jednorazowe użycie pojazdu.

Komendant wyjaśnił: z każdym policjantem, który po raz pierwszy ubiegał się o wydanie zezwolenia na prowadzenie pojazdów uprzywilejowanych była przeprowadzana jazda kontrolna. Osobą przeprowadzającą takie jazdy był Kierownik Ruchu Drogowego. W przypadku natomiast, kiedy dana osoba miała jedynie zostać przypisana do danego auta, nie były przeprowadzane takie jazdy. Jedynym warunkiem była pozytywna ustna opinia Naczelnika danego wydziału i posiadanie prawa jazdy z daną kategorią. W wyjaśnieniach podał także, że: w latach 2015-2016 żaden z policjantów nie otrzymywał gratyfikacji finansowych (np. dodatku służbowego, nagród) w związku z użytkowaniem i obsługą pojazdów służbowych. W sytuacjach, gdy patrol był dwuosobowy, to z reguły jeden z policjantów pełnił rolę dowódcy. Dowódcą zawsze był policjant z większym doświadczeniem służbowym i posiadaną wiedzą zawodową. W takim układzie drugi z policjantów pełnił rolę kierowcy. W Wydziale Kryminalnym, o tym, który z policjantów prowadzi pojazd nie decydują żadne przesłanki, jedynie fakt posiadanych uprawnień.

(dowód: akta kontroli str. 193, 472-478, 851-860)

2.1.2. Komendant nie ustanawiał regulacji wewnętrznych dotyczących wydawania zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi oraz zasad użycia pojazdów służbowych, jako uprzywilejowanych. W KPP obowiązywały w tym zakresie regulacje określone przez Komendanta Wojewódzkiego Policji w Opolu, tj. decyzji nr 76/2013. W latach 2015-2016 wydano w KPP dla policjantów 16 zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi Policji. Na podstawie zbadanej próby dokumentacji 10 takich zezwoleń (62,5%)³⁹, stwierdzono, że zostały one wydane zgodnie z zasadami określonymi w art. 109 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami⁴⁰, a pracownicy, którym je wydano spełniali wymogi określone w art. 106 tej ustawy. We wszystkich przypadkach policjanci złożyli wnioski o wydanie zezwoleń lub przedłużenie ich ważności, zgodnie ze wzorem określonym w załączniku Nr 3 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 maja 2013 r. w sprawie kursów dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych i pojazdów przewożących wartości pieniężne⁴¹ wraz z orzeczeniami lekarskimi i psychologicznymi o braku przeciwwskazań do kierowania takimi pojazdami oraz kopią dokumentów potwierdzających posiadanie uprawnień do kierowania pojazdami. Zgodnie także z § 13 ww. rozporządzenia, została

³⁸ Dalej: Decyzja nr 76/2013.

³⁹ Pięć wydanych w 2015 r. i pięć z 2016 r.

⁴⁰ Dz.U. z 2017 r., poz. 978.

⁴¹ Dz.U. z 2017 r. poz. 140 ze zm., dalej rozporządzenie w sprawie kursów dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych.

przeprowadzona weryfikacja złożonych dokumentów i zostało wydane zezwolenie w terminie dwóch dni roboczych od dokonania pozytywnej weryfikacji.

Policjanci ubiegający się o wydanie zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym po raz pierwszy, przed wydaniem decyzji, odbyli z wynikiem pozytywnym jazdę kontrolną sprawdzającą ich umiejętności kierowania pojazdem, co było zgodne z wymogami określonymi w § 5 ust. 1 decyzji Nr 220/2013 Komendanta Wojewódzkiego z dnia 22 listopada 2013 r., zmieniającej decyzję w sprawie postępowania policjantów i pracowników policji uczestniczących w zdarzeniu drogowym z udziałem sprzętu transportowego będącego na stanie KWP oraz przeciwdziałania powstawaniu zdarzeń drogowych z udziałem tego sprzętu⁴². W zbadanej próbie wydanych 10 zezwoleń nie stwierdzono odstępstw od pozostałych zasad określonych w ww. decyzji. Przesłankami decydującymi o wszczęciu procedury wydania zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi, były potrzeby służbowe i wykonywane zadania.

(dowód: akta kontroli str. 61-62, 190-238, 472-478, 849-860, 885)

W KPP nie prowadzono odrębnego rejestru (ewidencji) użycia pojazdów służbowych, jako uprzywilejowanych. Zastępca Naczelnika Wydziału Prewencji i Ruchu Drogowego wyjaśnił, że: *informacje o użyciu pojazdów policyjnych jako uprzywilejowane odnotowywane są przez policjantów w notatnikach służbowych, zgodnie z § 4 ust. 2 pkt 2 lit. j Wytycznych Nr 2 Komendanta Głównego Policji z dnia 26 czerwca 2007 r. w sprawie zasad ewidencjonowania, wypełniania oraz przechowywania notatników służbowych*⁴³.

(dowód: akta kontroli str. 61-62)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

W pięciu z 10 zbadanych przypadków, nie została zapewniona ciągłość posiadania przez funkcjonariuszy zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi, gdyż procedurę wydania nowego zezwolenia rozpoczęło po upływie ważności poprzednio posiadanego przez policjanta uprawnienia. Skutkowało to przerwami w posiadaniu przedmiotowych zezwoleń przez pięciu policjantów przez okres od 25 do 486 dni. Podkreślenia wymaga, że w przeprowadzonej wśród policjantów ankiecie wskazywano przypadki (cztery spośród 26 ankietowanych) użycia pojazdu służbowego jako uprzywilejowanego, pomimo braku ważnego zezwolenia na jego użycie oraz zaniechanie użycia sygnałów świetlnych i dźwiękowych z uwagi na brak takiego zezwolenia (pięć przypadków).

Zgodnie z obowiązującym w Komendzie regulaminem organizacyjnym⁴⁴, do zadań zespołu do spraw finansów i zaopatrzenia należało m.in. *prowadzenie ewidencji i nadzorowanie wydawania zaświadczeń na prowadzenie pojazdów uprzywilejowanych*. Starszy referent w Zespole ds. Finansów i Zaopatrzenia KPP wyjaśniła, że *w dwóch przypadkach nie zna przyczyny, gdyż w tym okresie przebywała na urlopie wychowawczym, a pracownik który się tym zajmował już nie pracuje w KPP. W pozostałych trzech przypadkach policjanci nie zgłosili się do mnie, w chwili gdy ich zezwolenie straciło ważność, celem wydania nowego. Dopiero ja po przeprowadzeniu weryfikacji rejestru zorientowałam się, że zezwolenie straciło ważność. Od dnia 3 lutego 2017 r., aby uniknąć podobnych sytuacji, w momencie, gdy zbliża się termin ważności zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi zwracam się z pismem do Naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego i Naczelnika Wydziału Kryminalnego z taką informacją. Po otrzymaniu takiego pisma Naczelnicy informują mnie o tym, który policjant musi otrzymać skierowanie na ponowne badania i informują również policjantów o tym, by*

⁴² Dalej: decyzja nr 220/2013.

⁴³ Dz. Urz. KGP Nr 13, poz. 104 ze zm.

⁴⁴ Regulamin Komendy Powiatowej Policji w Namysłowie z dnia 14 grudnia 2010 r. ze zmianami z dnia 5 kwietnia 2011 r., dalej: regulamin organizacyjny.

w najbliższym czasie skontaktowali się ze mną w sprawie odbioru takiego skierowania.

(dowód akta kontroli str. 194-238, 461-465, 851-860, 870-875, 885)

Opis stanu
faktycznego

2.2. Użytkowanie pojazdów służbowych

Komendant nie określał dla KPP odrębnych zasad używania pojazdów służbowych. W kontrolowanym okresie obowiązywały w tym zakresie regulacje ustanowione przez Komendanta Wojewódzkiego Policji w Opolu⁴⁵. W KPP poszczególne pojazdy służbowe wykorzystywane były przez wskazaną komórkę organizacyjną i wskazane w niej osoby, z możliwością korzystania także przez inne osoby.

Na podstawie sprawdzenia próby dokumentacji obejmującej 10 przypadków użycia w latach 2015-2016 pojazdów służbowych⁴⁶, stwierdzono iż:

a/ funkcjonariusze Policji użytkujący pojazdy służbowe w KPP byli uprawnieni do korzystania ze służbowego sprzętu transportowego⁴⁷, posiadali wymagane uprawnienia do kierowania tymi pojazdami i nie mieli orzeczonych przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania takimi pojazdami⁴⁸;

b/ rzetelnie zaewidencjonowano użycie służbowego sprzętu transportowego w książce dyspozytora oraz w książkach kontroli pracy sprzętu transportowego.

(dowód: akta kontroli str. 266-268, 837-866)

2.3. Zapewnienie policjantom szkoleń z zakresu kierowania pojazdami

2.3.1. W KPP według stanu na 31 grudnia 2016 r., spośród 69 policjantów kierujących pojazdami służbowymi, trzech (4,3%) ukończyło przeszkolenie z zakresu kierowania pojazdami, w tym jeden w zakresie kursu specjalistycznego kierowania motocyklem szosowym oraz dwóch w zakresie doskonalenia techniki jazdy samochodem⁴⁹.

W Komendzie brak było dokumentacji dotyczącej prowadzenia analizy potrzeb szkoleniowych funkcjonariuszy w zakresie doskonalenia techniki kierowania pojazdami, w tym uprzywilejowanymi. Specjalista ds. kadr i szkolenia wyjaśnił, że potrzeby szkoleniowe na lata 2015-2017 w KPP były ustalane w formie ustnej. W wyjaśnieniach wskazał także, że: *przy małym stanie etatowym Komendy ta forma jest wystarczająca. Były one zgłaszane przez kierowników komórek organizacyjnych na podstawie zmieniających się potrzeb jednostki. Potrzeby szkoleniowe określa się wyłącznie dla oferowanych kursów i szkoleń organizowanych w ramach doskonalenia centralnego oraz w oparciu o kryteria określone dla tego doskonalenia, gdyż nie ma innej możliwości. Kandydat na szkolenie musi spełniać określone w wymaganiach kryteria formalne. W KPP nie określa się ogółu potrzeb szkoleniowych, które mogłyby być zaspokojone także w ramach doskonalenia zawodowego zewnętrznego, gdyż nie ma możliwości zrealizowania takich szkoleń ze względu na brak na ten cel środków finansowych. Natomiast w ramach doskonalenia zawodowego lokalnego planuje się tylko takie szkolenia, których przeprowadzenie jest możliwe w warunkach KPP. Corocznie KPP składa*

⁴⁵ Decyzja nr 76/2013.

⁴⁶ Próbę stanowiły przypadki użycia pojazdów służbowych, podczas których wystąpiły kolizje drogowe i zdarzenia z udziałem sprzętu transportowego.

⁴⁷ Na podstawie przydziału sprzętu transportowego (protokołu zdawczo-odbiorczego) lub zgody na jego jednorazowe użycie. W zbadanych przypadkach nie używano pojazdu służbowego poza obszarem działania kontrolowanej jednostki oraz jako pojazdu uprzywilejowanego.

⁴⁸ W skierowaniach lekarskich na badania profilaktyczne kierujących pojazdami służbowymi wskazano w opisie warunków pracy na stanowisku, że kierują pojazdami, a w zaświadczeniach lekarskich nie zawarto przeciwwskazań w tym zakresie.

⁴⁹ W ramach współpracy z innymi jednostkami policji dwóch policjantów KPP zostało przeszkolonych w 2015 r. w zakresie techniki jazdy samochodem I i II stopnia. Szkolenie przeprowadził Automobilklub Wielkopolski. Szkolenie zorganizowało Centrum Usług Logistycznych, a sfinansowano je ze środków Komendy Głównej Policji.

zapotrzebowanie szkoleniowe na szkolenia centralne do KWP Opole. Wśród tych kursów znajdują się również szkolenia z zakresu kierowania samochodami i motocyklami. Komenda nigdy nie otrzymuje limitów na określony kurs, zgłasza tylko swoje potrzeby.

(dowód: akta kontroli str. 63-71, 100-102)

W KPP identyfikowano potrzeby szkoleniowe dotyczące szkoleń i kursów prowadzonych w ramach doskonalenia zawodowego centralnego przez policyjne ośrodki szkoleniowe. Na 2015 r. KPP zgłosiła do KWP zapotrzebowanie w zakresie przeszkolenia siedmiu policjantów na kursie doskonalenia techniki jazdy samochodem⁵⁰. Żadnego z nich nie przeszkolono, z uwagi na brak przyznania miejsc na ten kurs. Na 2016 r. nie zgłaszano potrzeb szkoleniowych z zakresu doskonalenia techniki kierowania pojazdami, a na 2017 r. KPP zgłosiła potrzebę przeszkolenia jednego policjanta w zakresie kursu specjalistycznego z zakresu kierowania motocyklem szosowym⁵¹.

Komendant wyjaśnił: w czasie sporządzania zapotrzebowania na szkolenia w latach 2016 i 2017 nie ujęto w nich szkolenia z zakresu techniki jazdy samochodem z kilku powodów. W momencie składania zapotrzebowania nie ma informacji o terminach przeprowadzania szkolenia – tym samym niemożliwe jest określenie, które kursy będą się odbywały w tym samym czasie. Złożenie zapotrzebowania na zbyt dużą liczbę szkoleń często powoduje powstanie „spiętra”, tj. zbyt wielu policjantów trzeba kierować na szkolenia w tym samym czasie. Dezorganizuje to często pracę Komendy. Natomiast rezygnacja z udziału policjanta w szkoleniu wymaga szczegółowego uzasadnienia i jest przedmiotem kontroli ze strony KWP. Zapotrzebowanie na szkolenia jest dokonywane na podstawie analizy potrzeb przeprowadzonej przez przełożonych policjantów. Muszą oni brać pod uwagę wiele różnych czynników wpływających na pracę podległych im komórek organizacyjnych. W ich ocenie szkolenia z zakresu techniki jazdy samochodem, nie były konieczne dla dobrego wykonywania zadań służbowych. Zdarzenia drogowe z udziałem policjantów w latach 2015-2016 to kolizje. Nie zanotowano w tym czasie żadnych wypadków drogowych. Przy sporządzaniu zapotrzebowania na szkolenia na rok 2016 zrezygnowano ze złożenia zapotrzebowania na szkolenie z zakresu techniki jazdy samochodem, gdyż możliwości jego zaspokojenia są bardzo skromne. Województwo opolskie otrzymuje rocznie kilka miejsc na tym szkoleniu. Przez Powiat Namysłowski nie przebiega żadna z głównych tras komunikacyjnych kraju i z tego powodu możliwość otrzymania miejsca na szkoleniu jest bardzo mała. Przełożeni policjantów mając na uwadze brak realizacji zapotrzebowania na 2015 r. stwierdzili, że nie ma sensu typować do tego szkolenia policjantów. Na 2017 r. zgłoszono potrzebę przeszkolenia jednej osoby z zakresu techniki jazdy motocyklem, gdyż KPP posiada tylko jeden motocykl, a jeden policjant ukończył już takie szkolenie. Ponadto nie każdy policjant ruchu drogowego chce jeździć motocyklem. Policjanci w przeszłości często deklarowali zainteresowanie udziałem w rozmaitych szkoleniach. Weryfikacji zgłoszeń dokonują przełożeni tak, aby nie dezorganizowało pracy jednostki.

Ponadto, opracowywano na lata 2015-2017 plany zajęć z doskonalenia zawodowego lokalnego policjantów KPP na dany rok. Powyższe plany w ww. okresach nie zawierały jednak szkoleń z zakresu kierowania pojazdami.

Specjalista ds. kadr i szkolenia wyjaśnił, że nie prowadzi się wykazów osób chętnych na kursy i szkolenia specjalistyczne, poza tymi zgłoszeniami

⁵⁰ Wg wykazu potrzeb szkoleniowych na dzień 31 marca 2015 r.

⁵¹ W zgłoszeniach kierowanych do KWP Opole w wykazie potrzeb szkoleniowych wg stanu na 30 września 2015 r. i 2016 r. nie wskazywano policjantów wymagających przeszkolenia w tym zakresie.

dokonywanymi corocznie do KWP Opolę. W wyjaśnieniach wskazał: *nie prowadzimy rejestru potrzeb szkoleniowych policjantów, poza tymi zgłaszanymi centralnie. Posiadamy jednak plan szkolenia lokalnego – zajęć z doskonalenia zawodowego policjantów, określony na każdy rok. Sporządzany on jest przeze mnie na podstawie zgłoszeń Naczelników Wydziałów, na podstawie rozpoznanych potrzeb szkoleniowych, zidentyfikowanych na każdy rok. Specjalista ds. Kadr i Szkolenia, wyjaśnił także: Nie ustalono potrzeb w ww. zakresie, gdyż problem ten nie był mi znany. Nie dotarły do mnie informacje o konieczności organizacji takich szkoleń. W moim przekonaniu na szczeblu lokalnym brak jest możliwości zorganizowania takiego szkolenia z uwagi na brak kadry szkolącej w tym zakresie oraz bazy szkoleniowej.*

(dowód: akta kontroli str. 49-55, 63-64, 67-71, 100-179, 261-265, 472-478, 847-850, 876-881)

Zgodnie z przepisami § 4 ust. 2 decyzji Nr 18/2010 z dnia 18 lutego 2010 r.⁵² oraz decyzji zmieniającej nr 220/2013, wprowadzony został obowiązek przeprowadzenia szkolenia i omówienia zagadnień z zakresu bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ramach planowanych szkoleń w oparciu o analizę przyczyn zdarzeń drogowych powstałych w jednostce z udziałem służbowego sprzętu transportowego. Zgodnie natomiast z ust. 3 ww. decyzji, tematyka takiego szkolenia miała być poruszana, co najmniej dwa razy w roku i odnotowywana w dokumentacji szkoleniowej.

Obowiązek ten realizowano w KPP podczas odpraw i szkoleń wewnętrznych gdzie, tematyka zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego była omawiana i znajdowała odzwierciedlenie w dokumentacji w postaci notatek z odpraw i szkoleń. Komendant wyjaśnił, że: *ciężar gatunkowy powstałych szkód był stosunkowo mały, nie było poważniejszych wypadków. Najczęściej były to drobne kolizje i uszkodzenia sprzętu, typu otarcia lub takie, na które policjanci nie mieli wpływu, np. zderzenie ze zwierzyną leśną. Z uwagi na powyższe, w jednostce tematy szkód były omawiane na bieżąco w ramach odpraw służbowych policjantów lub szkoleń.*

(dowód: akta kontroli str. 4-30, 63-71, 100-179, 472-478, 847-850, 876-881)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

W powyższym zakresie NIK zwraca uwagę, że w latach 2015-2016 ponad połowa zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych Policji w KPP została spowodowana przez policjantów, w tym czasie liczba takich zdarzeń wzrosła z pięciu do siedmiu, a wskaźnik zdarzeń z 0,47 do 0,65. Przeprowadzone w trakcie kontroli wśród policjantów anonimowe badanie ankietowe wykazało, iż 16 policjantów (spośród 26 ankietowanych - 61,6%) wskazało na potrzebę przeszkolenia w zakresie doskonalenia techniki kierowania pojazdem, w tym kierowania pojazdem uprzywilejowanym, a 13 (50%) przyznało, że zgłaszało potrzebę takiego przeszkolenia przełożonym. Dane te wskazują na ograniczoną skuteczność dotychczas podejmowanych działań, potrzebę wnikliwej identyfikacji przyczyn zdarzeń spowodowanych przez policjantów i analiz zgłaszanych potrzeb szkoleniowych oraz możliwości ich zaspokojenia w ramach doskonalenia centralnego, doskonalenia lokalnego nie tylko przez KPP, ale także KWP i inne jednostki Policji oraz doskonalenia zewnętrznego.

Opis stanu
faktycznego

2.3.2. W dniu 10 lutego 2016 r. ówczesny Komendant zawarł ze Starostą Namysłowskim, w imieniu którego działał Dyrektor Powiatowego Urzędu Pracy w Namysłowie, umowę o finansowanie działań obejmujących kształcenie ustawiczne pracowników i pracodawcy⁵³. Na jej podstawie w okresie od 16 marca do

⁵² Opolskiego Komendanta Wojewódzkiego Policji w sprawie postępowania policjantów i pracowników policji uczestniczących w zdarzeniu drogowym z udziałem sprzętu transportowego będącego na stanie KWP oraz przeciwdziałaniu powstawaniu zdarzeń drogowych z udziałem tego sprzętu, dalej: decyzja nr 18/2010.

⁵³ Umowa nr KFS/5/2016.

30 września 2016 r. zrealizowano szkolenie pięciu policjantów KPP w zakresie kursu prawa jazdy kategorii A, którego koszt - 5 535 zł, sfinansowano ze środków Krajowego Funduszu Szkoleniowego (4 428 zł) oraz Policji (1 107 zł). Wszyscy policjanci KPP biorący udział w ww. kursie otrzymali zaświadczenia o ukończeniu szkolenia podstawowego dla osób ubiegających się o prawo jazdy kategorii A. Według stanu na dzień 5 czerwca 2017 r. jeden z nich zdobył uprawnienia do kierowania motocyklem w kwietniu 2017 r. Jak wyjaśnił specjalista ds. kadr i szkoleń KPP: *z informacji uzyskanych od pozostałych czterech policjantów, którzy zostali przeszkoleni ze środków Krajowego Funduszu Szkoleniowego nie posiadają oni na dzień dzisiejszy prawa jazdy kategorii A i oświadczyli mi, że przygotowują się do egzaminu. W dniu 16 listopada 2016 r. przeprowadzono w Komendzie kontrolę prawidłowości wykorzystania środków Krajowego Funduszu Szkoleniowego. W jej wyniku nie zgłoszono uwag i nie formułowano wniosków.*

(dowód: akta kontroli str. 55, 63-64, 67-102, 870-875)

Z danych znajdujących się w Zespole ds. Finansów i Zaopatrzenia, wynikało iż w 2016 r. 22 innych policjantów Komendy posiadało uprawnienia do kierowania motocyklem⁵⁴. Specjalista ds. kadr i szkoleń wyjaśnił, że *umowę z Urzędem Pracy na to szkolenie podpisał ówczesny Komendant. Ja otrzymałem od ówczesnego Zastępcy Komendanta decyzje o podpisanym porozumieniu i zgłoszeniu pięciu osób na ten kurs. To nie ja decydowałem, o tym kto został wytypowany i nie znam przyczyn przeszkolenia pięciu policjantów w tym zakresie.*

Zbigniew Dychus, ówczesny Komendant wyjaśnił, że: *zgłoszenie pięciu policjantów z KPP na kurs przygotowujący do egzaminu na prawo jazdy kat. A podyktowane było przede wszystkim potrzebami służby. W komórce ruchu drogowego, jeżeli dobrze pamiętam, połowa stanu nie posiadała wówczas prawa jazdy kat. A, albo zbliżała się do górnej granicy wieku, kiedy takiej osoby nie można kierować do służby na motocyklu bez jej zgody. Policjanci ruchu drogowego zbliżali się już do 40 lat życia i deklarowali, że nie będą wyrażali zgody na służbę na motocyklu. Ponadto, z uwagi na dużą fluktuację na stanowiskach w Policji, a także absencje w służbie spowodowane urlopami, zwolnieniami lekarskimi, wypadkami w służbie, należało zabezpieczyć odpowiednią ilość policjantów do służby na motocyklu. Z tego co pamiętam, osobami zgłoszonymi do kursu byli policjanci z komórki ruchu drogowego lub z prewencji, którzy deklarowali chęć przeniesienia do Ognia Ruchu Drogowego. Na kurs prawa jazdy nie byli kierowani policjanci z pionu kryminalnego i dochodzeniowo-śledczego. Fakt posiadania przez 22 policjantów prawa jazdy kat. A dotyczy całego stanu osobowego jednostki, w tym policjantów z innych pionów niż ruch drogowy i na wyższych stanowiskach służbowych, którzy nie wyrażali chęci na przeniesienie do Ognia Ruchu Drogowego i jednoczesne obniżenie uposażenia z racji niższego stanowiska. Zakres przedmiotowy umowy pomiędzy Komendantem Powiatowym Policji w Namysłowie a Starostą Namysłowskim, w imieniu którego działał Dyrektor PUP, został określony przez PUP i nie pamiętam w tej chwili, czy znajdowały się w niej zapisy dotyczące obligatoryjnego przystąpienia do egzaminu na prawo jazdy kat. A przez policjantów podnoszących swoje kwalifikacje zawodowe. Nie pamiętam też, aby przedmiotowy zapis zawarty był w umowie pomiędzy Komendantem, a policjantem. Były tam zapisy mówiące o tym, iż policjant zobowiązany jest do zwrotu kosztów kursu, jeżeli nie spełni określonych warunków, ale czy był tam warunek dotyczący nieprzystąpienia do egzaminu w tej chwili tego nie pamiętam.*

⁵⁴ Komenda posiadała na wyposażeniu jeden motocykl.

Ponadto dodaję, że umowa była zawarta do końca 2016 roku i nie byłem w stanie do końca wyegzekwować jej postanowień, gdyż zostałem przeniesiony do KPP w Brzegu.

(dowód: akta kontroli str. 55, 63-64, 67-102, 870-875)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

W powyższym zakresie NIK zwraca uwagę, że jakkolwiek w zawartych przez Komendanta z policjantami odbywającymi ww. szkolenie umowach szkoleniowych, wprowadzono zapisy zobowiązujące ich do zwrotu kwoty 1 107 zł w sytuacjach: niewzięcia udziału w kursie albo przerwania w nim udziału; nieukończenia kształcenia z powodu wystąpienia ze służby; rozwiązania stosunku służbowego na podstawie art. 41 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji⁵⁵, to umowy te nie zawierały jednak obowiązku przystąpienia do egzaminu uprawniającego do kierowania motocyklem i jego zaliczenia. Specjalista ds. kadr i szkoleń wyjaśnił: *umowę szkoleniową z policjantem przygotowywałem ja, ale porozumienie z urzędem pracy było już podpisane. Nie wiem dlaczego nie zawarłem w umowach szkoleniowych z policjantami obowiązku przystąpienia do egzaminu uprawniającego zdobycie uprawnień do kierowania motocyklem. Umowę opracowałem na podstawie wzoru otrzymanego z urzędu pracy i na podstawie zawartego porozumienia, a tam też nie było takiego obowiązku.*

Powyższe stwarza ryzyko nieuzyskania przez ww. osoby uprawnień do kierowania pojazdami, pomimo wydatkowania na ten cel środków publicznych. Podkreślenia wymaga, że zgodnie z przepisami art. 44 ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych⁵⁶ wydatki publiczne powinny być dokonywane w sposób celowy i oszczędny, z zachowaniem zasad uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów i optymalnego doboru metod i środków służących osiągnięciu założonych celów.

(dowód: akta kontroli str. 55, 63-64, 67-102, 870-875)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

W Komedzie zgodnie z obowiązującymi regulacjami wydawano policjantom zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi. Funkcjonariusze Policji użytkujący pojazdy służbowe w KPP byli uprawnieni do korzystania ze służbowego sprzętu transportowego i posiadali wymagane uprawnienia do kierowania takimi pojazdami, a użytkowanie pojazdów było rzetelnie dokumentowane. Potrzeby szkoleniowe w zakresie doskonalenia techniki kierowania pojazdami identyfikowano w ograniczonym zakresie, przeprowadzano jednakże weryfikację umiejętności praktycznych policjantów dotyczących kierowania pojazdami, przed wydaniem im zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi.

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

Opis stanu
faktycznego

3.1. Zdarzenia z udziałem służbowego sprzętu transportowego

3.1.1. W kontrolowanym przez NIK okresie, w KPP wystąpiły 23 przypadki kolizji oraz innych zdarzeń⁵⁷ z udziałem pojazdów służbowych, z tego 10 w 2015 r. i 13 w 2016 r. W ww. latach odpowiednio pięć (50% ogółu) i siedem (53,8%) takich zdarzeń powstało z winy policjantów użytkujących pojazdy służbowe. Odpowiednio: dwóch oraz trzech policjantów w ww. latach za spowodowanie tych zdarzeń drogowych ukaranych zostało mandatami karnymi. W KPP nie odnotowano

⁵⁵ Dz.U. z 2016 r. poz. 1782 ze zm.

⁵⁶ Dz.U. z 2016 r. poz. 1870 ze zm.

⁵⁷ Z tego 7 kolizji oraz 16 innych zdarzeń, nie odnotowano wypadków.

przypadków zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego spowodowanych przez policjantów lub pracowników Policji pod wpływem alkoholu. Wskaźnik zdarzeń⁵⁸ w KPP wynosił odpowiednio: 0,47 oraz 0,65. W wyniku zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego policjanci nie zostali ranni oraz nie wycofywano żadnego pojazdu służbowego z eksploatacji.

(dowód: akta kontroli str. 49-54, 63-64, 239-255)

Komendant nie wprowadzał regulacji wewnętrznych dotyczących zasad postępowania w przypadku zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego, w kontrolowanym okresie, w KPP obowiązywały w tym zakresie regulacje wprowadzone przez Komendanta Wojewódzkiego Policji w Opolu⁵⁹.

(dowód: akta kontroli str. 847-866)

Realizując obowiązek określony w § 10 ust. 1 pkt 7 *Zarządzenia KGP w sprawie zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego*, KPP prowadziła od 8 stycznia 2016 r. ewidencję zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych, w książce ewidencji wypadków i kolizji dotyczących służbowego sprzętu transportowego, zgodną ze wzorem określonym w załączniku nr 8 do tego zarządzenia⁶⁰. W ewidencji tej ujmowano wypadki i kolizje drogowe oraz inne zdarzenia z udziałem służbowego sprzętu transportowego. Prowadzona od 2016 r. ewidencja zawierała rzetelne i kompletne dane o zaistniałych zdarzeniach i ich uczestnikach. Najczęstszą przyczyną 12 zdarzeń spowodowanych przez użytkowników pojazdów służbowych Policji w latach 2015-2016, była nieuwaga (dziewięć)⁶¹ bądź nieostrożność (trzy)⁶².

Komendant wyjaśnił, że tematy kolizji z udziałem sprzętu transportowego i przyczyny ich powstawania były omawiane podczas lokalnych szkoleń zawodowych policjantów – Wydział Prewencji oraz podczas odpraw służbowych Wydziału Kryminalnego.

(dowód: akta kontroli str. 239-260, 472-477, 479-690, 870-875)

3.1.2. W wyniku sprawdzenia dokumentacji 10 zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych Policji⁶³ stwierdzono, że:

a/ dyżurny KPP otrzymał w ośmiu przypadkach niezwłocznie informacje o zdarzeniach z udziałem służbowego sprzętu transportowego objętych kontrolą i odnotował je w książce przebiegu służby prowadzonej w Systemie Wspomagania Dowodzenia⁶⁴ oraz zapewnił właściwy obieg informacji o zdarzeniach z udziałem służbowego sprzętu transportowego, zgodnie z katalogiem wydarzeń i w trybie określonym przez komendanta wojewódzkiego.

Komendant w odniesieniu do dwóch zdarzeń niezarejestrowanych w SWD wyjaśnił: zdarzenie z dnia 10.10.2015 r. - uszkodzenia pojazdu w postaci zarysowania powłoki lakierniczej tylnych prawych drzwi, tylnego prawego nadkola oraz tylnego zderzaka po stronie prawej ujawnił policjant pobierający pojazd w dniu 12.10.2015 r. W przedmiotowej sprawie w KPP przeprowadzono postępowanie szkodowe nr FZ.1204.26.2015, w toku którego ustalono, że w dniu 10.10.2015 r. policjant

⁵⁸ Wskaźnik zdarzeń to iloraz liczby zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego w danym roku do liczby użytkowanego w tym roku sprzętu transportowego ogółem wg stanu na dzień 31 grudnia.

⁵⁹ Były to: decyzja Nr 18/2010, decyzja Nr 220/2013 oraz decyzja nr 76/2013.

⁶⁰ W KPP w 2015 r. nie prowadzono ewidencji wypadków i kolizji dotyczących służbowego sprzętu transportowego, w sposób określony w § 10 ust. 1 pkt 7 *Zarządzenia KGP w sprawie zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego*, co opisano w dalszej części wystąpienia. Dane za 2015 r. dotyczące wypadków i kolizji znajdowały się w teczках postępowań szkodowych.

⁶¹ 75%.

⁶² 25%.

⁶³ Pięciu z 2015 r. oraz pięciu z 2016 r.

⁶⁴ Dalej: SWD.

użytkujący pojazd m-ki Kia Ceed w godzinach wieczornych podczas wjazdu przez wąską bramę na prywatną posesję, gdzie miał zrealizować czynności służbowe wjechał w wyrwę, po czym auto zsunęło się blisko słupka i skrzydła bramy. Policjant twierdził, że nie odczuł żadnego uderzenia, jak i otarcia pojazdu o przeszkodę. Po wyjściu z pojazdu, z uwagi na zapadający zmrok nie zauważył, aby pojazd posiadał uszkodzenia, w związku z czym kontynuował dalej służbę. Po zakończeniu czynności, zaparkował pojazd na placu manewrowym KPP i nie sprawdzał stanu pojazdu. Uszkodzenia pojazdu ujawnił policjant pobierający ww. pojazd w dniu 12.10.2015 r. Zdarzenie z dnia 11.05.2016 r. – uszkodzenia pojazdu w postaci wgniecenia belki zawieszenia przedniego i innych elementów podwozia pojazdu stwierdzono w trakcie diagnostyki pojazdu na Stacji Obsługi Pojazdów Wydziału Transportu KWP w Opolu w dniu 6.06.2016 r. W przedmiotowej sprawie w KPP przeprowadzono postępowanie szkodowe nr FZ.1204.13.2016, w toku którego ustalono, że w dniu 11.05.2016 r. policjant Ogniwa Ruchu Drogowego w trakcie patrolu zmotoryzowanego pojazdem m-ki Kia Ceed najechał na płytę betonową osłaniającą studzienkę kanalizacyjną znajdującą się w trawie. Na miejscu z uwagi na porośnięty gęstą trawą teren, po którym poruszał się pojazdem nie stwierdził uszkodzeń auta. Następnie policjant przyjechał na plac manewrowy KPP, gdzie po dokładniejszych oględzinach stwierdził, że blacha osłaniająca silnik jest wgnieciona, innych uszkodzeń nie ujawnił. Policjant twierdził, że poinformował o tym fakcie dyżurnego, lecz w zeszycie awarii samochodów służbowych nie stwierdzono wpisu świadczącego o uszkodzeniach pojazdu, jak również policjant w tym samym dniu nie sporządził notatki urzędowej opisującej przebieg zdarzenia. Mając na uwadze powyższe ustalenia, w związku z charakterem zdarzeń (poza drogą publiczną, strefą ruchu i strefą zamieszkania) nie sporządzono kart zdarzeń drogowych i nie przeprowadzono czynności określonych w § 1 pkt 1 i 2 oraz § 2 pkt 1 Decyzji Nr 18/2010. Przeprowadzono natomiast postępowania szkodowe, zgodnie z § 2 pkt 2 wymienionej decyzji.

(dowód: akta kontroli str. 780-813, 876-881)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

W powyższym zakresie NIK zwraca uwagę, że jakkolwiek do powyższych zdarzeń doszło poza drogą publiczną, to również w takich przypadkach użytkownicy pojazdów powinni dochować należytej staranności i sprawdzić samochód służbowy w zakresie ewentualnych uszkodzeń, a w przypadku ich powstania poinformować o takim zdarzeniu przełożonych.

Opis stanu
faktycznego

b/ w KPP podejmowano działania w celu ustalenia przebiegu i przyczyn zdarzeń. W aktach spraw dotyczących zdarzeń drogowych znajdowały się informacje z przeprowadzonych oględzin pojazdu i miejsca zdarzenia (protokół oględzin, dokumentacja fotograficzna lub informacje o jej sporządzeniu, szkice, plany itp.), sporządzone przez osoby obsługujące zdarzenie, w trybie określonym w § 1 ust. 1 decyzji nr 18/2010⁶⁵;

c/ wszystkie zdarzenia drogowe zaistniałe lub mające początek na drodze publicznej, w strefie ruchu lub w strefie zamieszkania, w związku z ruchem przynajmniej jednego pojazdu⁶⁶, zostały terminowo zarejestrowane w informatycznym Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji⁶⁷ oraz sporządzono dla nich karty zdarzeń drogowych, co było zgodne z przepisami § 2 i § 4 ust. 5 lit. a i lit. b zarządzenia Nr 635 Komendanta Głównego Policji z dnia 30 czerwca 2006 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych⁶⁸ oraz § 3 ust. 1 i ust. 2 zarządzenia Nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia

⁶⁵ Zmieniona decyzją nr 220/2013.

⁶⁶ Sześć przypadków takich zdarzeń w objętej kontroli próbie.

⁶⁷ Dalej: SEWIK.

⁶⁸ Dz. Urz. KGP z 2013 r., poz. 75.

22 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych⁶⁹. Za wyjątkiem jednego przypadku, wszystkie zdarzenia zarejestrowano także w KSIP, co wypełniało wymogi § 26 ust. 1 pkt 5 decyzji Komendanta Głównego Policji z dnia 5 kwietnia 2013 r. w sprawie funkcjonowania Krajowego Systemu Informacyjnego Policji⁷⁰;

d/ we wszystkich ośmiu zgłoszonych dyżurnym zdarzeniach sprawdzono stan trzeźwości kierujących pojazdami służbowymi;

e/ w momencie powstania objętych badaniem zdarzeń, pojazdy służbowe w nich uczestniczące nie były wykorzystywane jako uprzywilejowane;

f/ w ośmiu z 10 zbadanych przypadków przekazano terminowo do jednostki prowadzącej gospodarkę transportową telegram o wypadku lub kolizji⁷¹;

g/ w pięciu przypadkach, które spełniały przesłanki zakwalifikowania ich jako wydarzenia nadzwyczajne⁷², wprowadzono do Systemu Elektronicznej Sprawozdawczości w Policji (SESPol) informacje o objętych kontrolą zdarzeniach z udziałem służbowego sprzętu transportowego. Zakres danych wprowadzonych do formularza IX/1 w SESPol oraz terminy ich wprowadzenia i zatwierdzenia, odpowiadały wskazanym dla tego formularza w załącznikach nr 8 oraz nr 9 do ówczesnie obowiązującego zarządzenia Komendanta Głównego Policji Nr 71 z dnia 19 grudnia 2014 r. w sprawie planowania strategicznego, sprawozdawczości oraz systemu kontroli zarządczej w Policji⁷³;

h/ spośród 10 zbadanych zdarzeń drogowych, w dwóch przypadkach ich sprawcami byli policjanci, którzy ukończyli kurs techniki jazdy samochodem I i II stopnia.

(dowód: akta kontroli str. 65-66, 479-690, 780-813, 886-891)

3.1.3. Na podstawie wybranych do kontroli 10 zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego, stwierdzono, że w KPP niezwłocznie podjęto działania w celu naprawy uszkodzonych pojazdów i przywrócenia ich do użytkowania. Liczba dni wyłączenia pojazdów kontrolowanej jednostki z użytkowania z powodu wypadków, kolizji oraz innych zdarzeń wynosiła 298 w 2015 r. i 241 w 2016 r. Okres wyłączenia z użytkowania, pojazdów objętych badaniem po kolizjach i innych zdarzeniach wynosił od 12 do 159 dni. W przypadkach, gdy okres wyłączenia był dłuższy niż 30 dni (cztery przypadki) spowodowany był on długotrwałą naprawą powypadkową oraz wykonywaniem innych czynności naprawczych lub OT-2 w stacji obsługi KWP Opole. We wszystkich 10 przypadkach naprawy powypadkowe realizowane były poza Policją, przez podmioty zewnętrzne. KPP dostarczało pojazdy do stacji obsługi KWP Opole, skąd były przekazywane do napraw powypadkowych do podmiotów zewnętrznych wybranych przez KWP Opole. Stosownie do zapisów §13 ust. 4 *Instrukcji organizacji obsługi technicznych*, w zbadanych przypadkach sprzęt transportowy został dopuszczony do dalszej eksploatacji po skontrolowaniu go przez kontrolera technicznego policyjnej stacji obsługi KWP Opole (kierownika stacji obsługi) oraz odnotowano ten fakt i potwierdzono w książkach kontroli pracy sprzętu transportowego i dowodach technicznych pojazdów. Zbadane przypadki napraw nie dotyczyły samochodu z videorejestratorem.

⁶⁹ Dz. Urz. KGP poz. 85 ze zm.

⁷⁰ Dz. Urz. KGP poz. 28 ze zm.

⁷¹ W objętych badaniem przypadkach, nie wystąpiły przesłanki zobowiązujące do przekazania do jednostki prowadzącej gospodarkę transportową meldunku, o którym mowa w § 10 ust. 1 pkt 6 lit. a *Zarządzenia KGP w sprawie szczegółowych zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego*.

⁷² Wydarzenie nadzwyczajne to wyjątkowa sytuacja zaistniała z udziałem policjanta w służbie lub poza nią, spowodowana umyślnym bądź nieumyślnym naruszeniem ustaw i przepisów służbowych.

⁷³ Dz. Urz. KGP poz. 142 – obowiązujące do dnia 31 grudnia 2016 r.

Komendant wyjaśnił, że wyłączenie pojazdu z użytkowania w jednostce zawsze ma niekorzystny wpływ na płynność jej funkcjonowania. Jednakże każdorazowo, w porozumieniu z Wydziałem Transportu KWP w Opolu, pod dłuższą nieobecność pojazdu w jednostce, starano się robić wszystko, aby inne pojazdy nie były wyłączane z użytku na dłuższy czas. Tzn. często Naczelnik Wydziału Transportu wyrażał zgodę na naprawy w firmach zewnętrznych, by skrócić czas przebywania kolejnego pojazdu poza jednostką. Długotrwałe wyłączenia niektórych pojazdów służbowych z użytkowania w związku z prowadzonymi naprawami i obsługami nie miały wpływu na bezpieczeństwo w ruchu drogowym na terenie działania KPP. Biorąc pod uwagę ilość patroli służby zewnętrznej zaplanowanych do służby na każdą zmianę, czyli I, II i III należy stwierdzić, że ilość pozostałych pojazdów będących w dyspozycji KPP była wystarczająca do zapewnienia służby patrolowej w formie zmotoryzowanej. KPP przekazując pojazd służbowy na Stację Obsługi do KWP w Opolu nie ma wpływu na długość wyłączenia danego pojazdu z użytkowania. Nadzorem nad tym, w tym zakresie pełni Wydział Transportu KWP Opole.

(dowód: akta kontroli str. 256-260, 468, 876-881, 886-891)

3.2. Szkody w służbowym sprzęcie transportowym

W zakresie powstania szkód w mieniu, w tym szkód w służbowym sprzęcie transportowym obowiązywały w kontrolowanej jednostce regulacje określone przez komendanta wojewódzkiego⁷⁴. Na podstawie skontrolowanych zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego stwierdzono, że po wystąpieniu zdarzeń każdorazowo przeprowadzono postępowania szkodowe i podjęto działania w celu wyegzekwowania pokrycia szkód powstałych w służbowym sprzęcie transportowym od osób winnych za ich powstanie. Postępowania szkodowe dotyczące ustalenia odszkodowań przygotowywano w KPP, tj. przeprowadzano czynności wyjaśniające, zakończone sprawozdaniem z wnioskami, o czym informowano osobę odpowiedzialną za powstałą szkodę. Decyzję dotyczące ustalenia odszkodowań podejmowano w KWP Opole. Koszty napraw w zdarzeniach spowodowanych przez policjantów pokrywano w całości z ich ubezpieczeń od odpowiedzialności cywilnej oraz w jednym przypadku z budżetu Policji (w wyniku zderzenia samochodu ze zwierzyną). W przypadku zdarzeń powstałych z winy innych osób, szkody pokrywano z ich ubezpieczeń. W odniesieniu do zbadanych przypadków nie toczyły się postępowania sądowe dotyczące sporów w zakresie odpowiedzialności majątkowej za szkody wyrządzone w służbowym sprzęcie transportowym przez jego użytkowników.

(dowód: akta kontroli str. 256-260, 479-690)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Zaniechanie prowadzenia książki ewidencji wypadków i kolizji dotyczących służbowego sprzętu transportowego w 2015 r.

W KPP w 2015 r. nie prowadzono ewidencji wypadków i kolizji dotyczących służbowego sprzętu transportowego, w sposób określony w § 10 ust. 1 pkt 7 zarządzenia KGP w sprawie zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego, tj. w książce ewidencji wypadków i kolizji dotyczących służbowego sprzętu transportowego, której wzór określony został w załączniku nr 8 do tego zarządzenia. Dane za 2015 r. dotyczące wypadków, kolizji i innych zdarzeń

⁷⁴ Decyzje: nr 164/2010 Opolskiego Komendanta Wojewódzkiego Policji z 15 listopada 2010 r. w sprawie zasad postępowania w przypadku szkód w mieniu Skarbu Państwa, którego dysponentem jest Komenda Wojewódzka Policji w Opolu oraz decyzja ją zmieniająca nr 82/2013 z dnia 21 maja 2013 r.; decyzja nr 18/2010 r.; decyzja nr 220/2013.

znajdowały się w teczkach postępowań szkodowych. Ewidencja taka była prowadzona w KPP od 8 stycznia 2016 r.

Zbigniew Dychus, pełniący w ww. okresie funkcję Komendanta wyjaśnił, że wszystkie przypadki dotyczące wypadków i kolizji służbowego sprzętu transportowego w KPP w Namysłowie były rejestrowane w SESPol, prowadzone były postępowania szkodowe w mieniu Skarbu Państwa i powinna być prowadzona książka wypadków i kolizji. Byłem przekonany, że fakty wypadków i kolizji służbowego sprzętu transportowego są dokumentowane w sposób prawidłowy, gdyż corocznie kontrolowane było wykorzystanie sprzętu transportowego przez KWP w Opolu i nie stwierdzono powyższej nieprawidłowości. Na powstanie powyższej nieprawidłowości mogła mieć również zmiana kadrowa w komórce zaopatrzenia i finansów.

(dowód: akta kontroli str. 242-255, 870-875)

2. Niezarejestrowanie jednego zdarzenia z dnia 4 maja 2015 r. z udziałem służbowego sprzętu transportowego KPP w KSIP.

Zdarzenie drogowe, z udziałem samochodu służbowego KIA Ceed i jego kolizji z poruszającym się na rowerze innym uczestnikiem ruchu, zarejestrowano w SEWIK, a zgodnie z § 26 ust. 1 pkt 5 decyzji Komendanta Głównego Policji z dnia 5 kwietnia 2013 r. w sprawie funkcjonowania Krajowego Systemu Informacyjnego Policji, w zbiorze danych KSIP rejestruje się i przetwarza informacje o zdarzeniach drogowych podlegających rejestracji w SEWIK. Zdarzenia tego nie zarejestrowano jednak w KSIP.

Komendant wyjaśnił: Dyżurny z uwagi na duży upływ czasu (ponad dwa lata od zdarzenia) nie potrafił wskazać przyczyny braku wprowadzenia zdarzenia do KSIP. Powyższy przypadek zostanie szczegółowo omówiony w trakcie najbliższego lokalnego szkolenia zawodowego policjantów Zespołu dyżurnych, a dyżurnemu wyjaśniono istotę stwierdzonej nieprawidłowości w myśl § 11 ust 1 pkt 2 Zarządzenia Nr 30 Komendanta Głównego Policji z dnia 16 grudnia 2013 r. w sprawie funkcjonowania organizacji hierarchicznej w Policji. Powyższą czynność udokumentowano w formie notatki służbowej.

(dowód: akta kontroli str. 780, 876-881)

Ocena częściowa

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

IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli⁷⁵ wnosi o:

1. Podjęcie działań dotyczących wzmocnienia nadzoru nad gospodarką transportową w KPP, w celu zapewnienia terminowego przedstawiania użytkowanych pojazdów do badań technicznych oraz rzetelnego prowadzenia dokumentacji dotyczącej ewidencji oraz obsługi i napraw sprzętu transportowego.
2. Podjęcie działań zmierzających do poprawy stanu wyposażenia POT.

⁷⁵ Dz. U. z 2017 r., poz. 524, dalej: ustawa o NIK.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

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

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

Opole, 18 lipca 2017 r.

Kontroler
Damian Mielcarek
główny specjalista kontroli państwowej


.....
podpis

Delegatura w Opolu
Dyrektor


.....
Iwona Zyman
podpis



THE

THE

THE

THE

THE