



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Opolu

LOP.410.005.02.2017

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

THE
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF CHICAGO
1207 EAST 58TH STREET
CHICAGO, ILL. 60637

1975

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	Jarosław Pałęga, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LOP/58/2017 z dnia 31 maja 2017 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Komenda Powiatowa Policji w Prudniku ¹ , ul. ks. Skowrońskiego 39, 48-200 Prudnik
Kierownik jednostki kontrolowanej	Przemysław Ilnicki, Komendant Powiatowy Policji w Prudniku ² (dowód: akta kontroli str. 4)

II. Ocena kontrolowanej działalności³

Ocena ogólna

KPP dysponowała wymaganą dokumentacją dotyczącą użytkowanych pojazdów służbowych oraz prowadziła ewidencję użycia sprzętu transportowego w książce dyspozytora i w książkach kontroli pracy sprzętu transportowego, jednak do czasu kontroli nie prowadzono w tej jednostce ewidencji sprzętu transportowego w księdze ewidencji indywidualnej sprzętu transportowego, pomimo takiego obowiązku wynikającego z § 10 pkt 1 zarządzenia Nr 7 Komendanta Głównego Policji z dnia 26 maja 2000 r. w sprawie szczegółowych zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego w Policji⁴. Komendant nie przeprowadzał również analiz potrzeb i stanu wykorzystania sprzętu transportowego. Dla zapewnienia bieżącej sprawności eksploatowanych pojazdów służbowych, w KPP funkcjonował w kontrolowanym okresie punkt obsługi technicznej⁵, nie został on jednak wyposażony w część sprzętu, maszyn i urządzeń, wskazanych jako wyposażenie podstawowe w załączniku Nr 14 do Instrukcji w sprawie organizacji obsług 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 obsług technicznych i napraw sprzętu transportowego w Policji⁶. KPP nie posiadała również pozwolenia wodnoprawnego na odprowadzenie ścieków z myjni pojazdów wchodzącej w skład POT do sieci kanalizacyjnej. Za wyjątkiem książki ewidencji sprzętu-materiału, w POT rzetelnie prowadzono wymaganą dokumentację warsztatową, nie zapewniono jednak odnotowywania niektórych przeprowadzonych w POT napraw w książkach kontroli pracy sprzętu transportowego. Jakkolwiek w latach 2015-2016 użytkowane pojazdy służbowe poddawano badaniom technicznym, to wystąpiły przypadki nieprzedstawiania pojazdów do badań technicznych z zachowaniem wyznaczonych wcześniej terminów i dopuszczenia do używania przez funkcjonariuszy Policji pojazdów bez ważnych badań technicznych.

¹ Dalej: KPP.

² Dalej: Komendant KPP. Od 20 lipca 2016 r. do 13 października pełniący obowiązki Komendanta KPP. 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 KPP.

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

⁴ Dz. Urz. Komendy Głównej Policji Nr 4, poz. 39 ze zm., dalej: zarządzenie w sprawie zasad użytkowania pojazdów.

⁵ Dalej: POT.

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

Komendant podejmował działania w celu identyfikacji potrzeb szkoleniowych, w zakresie doskonalenia techniki kierowania pojazdami służbowymi, w tym przy uwzględnieniu przyczyn zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego oraz zgłaszał potrzeby szkoleniowe w ramach doskonalenia zawodowego centralnego. W kontrolowanym przez NIK okresie czterokrotnie wzrosła jednak liczba zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego, których sprawcami byli funkcjonariusze Policji. Komendant podjął działania na rzecz ograniczenia ich liczby m.in. poprzez zapewnienie w grudniu 2016 r. przeprowadzenia zewnętrznego szkolenia w zakresie doskonalenia techniki kierowania pojazdem dla 20 funkcjonariuszy KPP oraz na rzecz kontynuacji takich szkoleń w kolejnych latach. Rzetelnie oraz zgodnie z obowiązującymi regulacjami wewnętrznymi przeprowadzano postępowania, dotyczące ustalenia przebiegu i sprawców zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych Policji oraz prowadzono ewidencję wypadków i kolizji w książce ewidencji wypadków i kolizji dotyczących służbowego sprzętu transportowego. Nie sporządzono jednak w czterech przypadkach protokołów szkód sprzętu transportowego. Nie zapewniono również w pełni rzetelnego ewidencjonowania takich zdarzeń w Systemie Elektronicznej Sprawozdawczości w Policji⁷, w książce przebiegu służby prowadzonej przez dyżurnych w informatycznym Systemie Wspomagania Dowodzenia w Policji⁸ oraz w Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji⁹.

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. Jakkolwiek liczba sprzętu transportowego ogółem (24)¹⁰ użytkowanego przez KPP wg stanu na dzień 1 stycznia 2015 r. była zgodna z liczbą ogółem pojazdów wynikającą z norm należności sprzętu transportowego (obliczonych wg zasad określonych w zarządzeniu Nr 118 Komendanta Głównego Policji z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie norm wyposażenia jednostek i komórek organizacyjnych Policji oraz policjantów w sprzęt transportowy¹¹), to w grupie samochodów osobowych oraz furgonów występowały niedobory w odniesieniu do ww. norm¹². Według stanu na dzień 31 grudnia 2015 r. liczba pojazdów ogółem nie zmieniła się¹³, jednak w odniesieniu do norm wyposażenia, naliczonych wg zasad określonych w zarządzeniu Nr 9 Komendanta Głównego Policji z dnia 5 maja 2015 r. w sprawie norm wyposażenia jednostek i komórek organizacyjnych Policji oraz policjantów w sprzęt transportowy¹⁴ była ogółem o jeden większa od normatywu¹⁵. Na koniec 2016 r. liczba użytkowanego przez KPP sprzętu transportowego zmniejszyła się do 21 pojazdów¹⁶ i była ogółem o trzy sztuki niższa niż liczba pojazdów wynikająca

⁷ Dalej: SESPol.

⁸ Dalej: SWD.

⁹ Dalej: SEWiK.

¹⁰ Z tego: 16 samochodów osobowych, jeden samochód osobowy terenowy, cztery furgony oraz trzy motocykle.

¹¹ Dz. Urz. KGP Nr 8, poz. 42 ze zm.

¹² Liczba pojazdów była o jeden niższa niż normy należności ustalone dla tych grup pojazdów.

¹³ 17 samochodów osobowych, jeden samochód osobowy terenowy, trzy furgony oraz trzy motocykle.

¹⁴ Dz. Urz. KGP poz. 29 ze zm., dalej: zarządzenie w sprawie norm z 2015 r.

¹⁵ Przy czym liczba furgonów była o jeden niższa niż normy wyposażenia dla tej grupy pojazdów, a liczba motocykli o dwa wyższa.

¹⁶ W tym 14 samochodów osobowych, jeden samochód osobowy terenowy, trzy furgony oraz trzy motocykle.

z norm wyposażenia obliczonych na podstawie zarządzenia w sprawie norm z 2015 r.¹⁷.

Według stanu na dzień 1 stycznia 2015 r., 13 pojazdów¹⁸ spełniało kryteria do wycofania, co stanowiło 54,2% pojazdów eksploatowanych przez KPP¹⁹. Według stanu na dzień 31 grudnia 2015 r. oraz na dzień 31 grudnia 2016 r. dwa pojazdy²⁰ spełniały kryteria do wycofania, co stanowiło odpowiednio 8,3% i 9,5% pojazdów użytkowanych przez KPP²¹. Specjalista ds. Finansów i Zaopatrzenia wyjaśnił, iż nie wnioskowano do KWP o wycofanie pojazdów spełniających kryteria do wycofania, z uwagi brak możliwości otrzymania nowych pojazdów, co wynikało z rozmów prowadzonych z Naczelnikiem Wydziału Transportu Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu²².

(dowód: akta kontroli str. 161-165, 167, 799)

Średni wiek pojazdów użytkowanych przez KPP wg stanu na dzień 31 grudnia 2015 r. wynosił: 6,8 lat dla pojazdów samochodowych osobowych oraz 6 lat dla furgonów, a wg stanu na dzień 31 grudnia 2016 r. odpowiednio 7,1 oraz 7,3 lat. Średniodobowy i średnioroczny przebieg pojazdu w 2015 r. w grupie pojazdów samochodowych osobowych wynosił odpowiednio: 59,1 km i 21,6 tys. km²³, a w grupie furgonów odpowiednio: 76,1 km i 27,8 tys. km²⁴. W 2016 r. przebiegi te wynosiły odpowiednio: 69,2 km i 25,3 tys. km w grupie pojazdów samochodowych osobowych oraz 58,2 km i 21,3 tys. km w grupie furgonów. W latach 2015-2016 KPP otrzymała z KWP dwa samochody osobowe²⁵, a z eksploatacji wycofano pięć pojazdów.

(dowód: akta kontroli str. 161-165, 167)

Komendant wyjaśnił, iż: *stan wyposażenia KPP ustalony o obowiązujące normatywy w przypadku posiadania sprawnych pojazdów jest wystarczający. Jednak ze względu na wiek i wyeksploatowanie obecnego sprzętu transportowego występują częste awarie, których nie można przewidzieć. W tych sytuacjach następują utrudnienia, mające wpływ na prawidłową realizację zadań jednostki.* Komendant w wyjaśnieniach wskazał również: *w latach 2015-2016 podejmowano próby określenia możliwości doposażenia jednostki w sprzęt transportowy przez jednostki samorządu terytorialnego, ale miały one charakter nieoficjalny i nie przyniosły rezultatu. W 2017 r. podpisano porozumienie z Gminą Głogówek dla potrzeb Komisariatu Policji w Głogówku, na dofinansowanie zakupu pojazdu służbowego oznakowanego²⁶. Nie występowano oficjalnie do Komendanta Wojewódzkiego Policji w Opolu o okresowe przemieszczenie sprzętu, jednakże było to tematem rozmów w Wydziale Transportu KWP. W przypadku czasowego problemu ze sprzętem transportowym, przesunięcia pojazdów dokonywane były jedynie pomiędzy komórkami organizacyjnymi KPP.*

(dowód: akta kontroli str. 167, 169)

¹⁷ Przy czym liczba samochodów osobowych oraz furgonów była niższa od ustalonych norm odpowiednio: o trzy i o jeden dla tych rodzajów pojazdów.

¹⁸ 10 pojazdów samochodowych osobowych oraz trzy motocykle.

¹⁹ Zapewnienie norm po pomniejszeniu o pojazdy spełniające kryteria do wycofania wynosiło: 35,3% dla pojazdów samochodowych osobowych oraz 0% dla motocykli.

²⁰ Dwa pojazdy samochodowe osobowe w 2015 r. oraz jeden pojazd samochodowy osobowy oraz jeden motocykl w 2016 r.

²¹ Zapewnienie norm wyposażenia po pomniejszeniu o takie pojazdy na koniec 2015 r. wynosiło 88,2% dla pojazdów samochodowych, a na koniec 2016 r. odpowiednio: 76,5% i 100% dla pojazdów samochodowych osobowych i motocykli.

²² Dalej: KWP.

²³ Średnioroczny przebieg w przypadku samochodów osobowych: oznakowanych wynosił 23,7 tys. km w 2015 r. oraz 26,9 tys. km w 2016 r.; nieoznakowanych wynosił odpowiednio 19,1 tys. km oraz 14,1 tys. km.

²⁴ Średnioroczny przebieg w przypadku furgonów: oznakowanych wynosił 32,2 tys. km w 2015 r. oraz 23,1 tys. km w 2016 r.; nieoznakowanego wynosił odpowiednio 17,4 tys. km oraz 17,7 tys. km.

²⁵ Nieoznakowany i oznakowany, z tego jeden nowy (nr wewnętrzny 1672).

²⁶ W dniu 31 marca 2017 r. Burmistrz Głogówka zawarł porozumienie z Zastępcą Komendanta Wojewódzkiego w Opolu, w którym zobowiązał się do przekazania na Fundusz Wsparcia Policji kwoty 35 tys. zł z przeznaczeniem na zakup samochodu służbowego oznakowanego dla Komisariatu Policji w Głogówku.

1.1.2. Komendant nie prowadził analiz potrzeb i stanu wykorzystania sprzętu transportowego oraz analiz stanu technicznego i przydatności do dalszego użytkowania tego sprzętu, co opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego. W latach 2015-2016 w KPP nie obowiązywały limity przebiegu pojazdów w poszczególnych rodzajach służb lub limity wydatków na paliwo.

(dowód: akta kontroli str. 167, 625-660, 670-694)

Według wyników anonimowego badania ankietowego, przeprowadzonego w trakcie kontroli wśród funkcjonariuszy KPP, w którym udział wzięło 37 osób, 32 osoby (86,5%) wskazały, iż liczba pojazdów w jednostce nie jest wystarczająca do prawidłowej realizacji zadań. Jako niewystarczające ankietowani ocenili również dostępność pojazdów (25 osób, tj. 67,6% ankietowanych), możliwość korzystania z nich (21 osób, tj. 56,8% ankietowanych) oraz ich stan techniczny (26 osób, tj. 70,3% ankietowanych). Według ankietowanych stan sprzętu transportowego w KPP wpływał na poziom realizacji powierzonych zadań, i tak: 17 osób (45,9%) wskazało na dłuższy czas reakcji na zgłoszenie, cztery osoby (10,8%) na zmniejszenie patrolowanego obszaru, 21 osób (56,7%) na konieczność zmiany terminu wykonania zadania, a dziewięć osób (24,3%) podało, że nie wykonało z tego powodu powierzonego zadania.

(dowód: akta kontroli str. 615-620)

1.1.3. W wyniku sprawdzenia dokumentacji losowo wybranych dziewięciu pojazdów²⁷ stwierdzono, że KPP przechowywała dokumentację dotyczącą sprzętu transportowego, a w szczególności: dowody rejestracyjne, dowody techniczne sprzętu transportowego oraz protokoły zdawczo-odbiorcze, co odpowiadało wymogom określonym w przepisach § 10 ust. 1 pkt 5 zarządzenia w sprawie zasad użytkowania pojazdów. KPP nie posiadała jednak kart pojazdów oraz książki gwarancyjnej pojazdu o nr wewnętrznym 1672. Specjalista ds. Finansów i Zaopatrzenia wyjaśnił: *Brak kart pojazdu, oraz książki gwarancyjnej w dokumentacji pojazdów KPP wynika z faktu, iż w/w dokumentacja nie była przekazana przez Wydział Transportu KWP w trakcie przyjęcia pojazdu do użytkowania. Niemniej jednak jest ona dostępna w Wydziale Transportu KWP.* W protokołach przekazania ww. pojazdów przez Wydział Transportu KWP, wśród dokumentów przekazanych wraz z pojazdem nie wyszczególniono kart pojazdów oraz książki gwarancyjnej pojazdu o nr wew. 1672, co potwierdza złożone wyjaśnienia. Z informacji pozyskanych w trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli²⁸ od Zastępcy Komendanta Wojewódzkiego Policji w Opolu insp. Zbigniewa Białostockiego wynikało, że: *w Wydziale Transportu KWP prowadzi się ewidencję główną wszystkich posiadanych pojazdów, rejestruje się pojazdy oraz dokonuje wszelkich adnotacji urzędowych (w tym tych, które umieszcza się w karcie pojazdu). Ze względu na powyższe, w celu zapewnienia sprawnego procesu nadzoru i realizacji zadań nałożonych prawem na organ rejestrujący, jak i w celu zachowania ładu organizacyjnego zasadnym jest, aby karty pojazdu przechowywane były w KWP, a nie przekazywane do jednostki użytkującej. Wydział Transportu KWP koordynuje wszystkie przeglądy gwarancyjne pojazdów oraz koordynuje usuwanie wykrytych usterek gwarancyjnych. Przeglądy gwarancyjne oraz naprawa usterek gwarancyjnych realizowana jest w autoryzowanych serwisach danej marki, poprzedzone każdorazowo weryfikacją potrzeb w tym zakresie na stacji obsługi pojazdów KWP. Ze względu na powyższe w celu usprawnienia procesu, zasadnym*

²⁷ Pojazdy o numerach wewnętrznych 1073, 1211, 1233, 1355, 1386, 1399, 1400, 1419, 1672, które w latach 2015-2016 zostały uszkodzone w wyniku zdarzeń drogowych.

²⁸ Dz. U. z 2017 r. poz. 524, dalej: ustawa o NIK.

jest, aby książki gwarancyjne (dot. to również pojazdu o nr wew. 1672), przechowywane były w KWP, a nie przekazywane do jednostki użytkującej.

(dowód: akta kontroli str. 151-154, 573-575, 924)

Ponadto w KPP zgodnie z przepisami ww. zarządzenia, tj.:

a/ § 10 ust. 1 pkt 2 – prowadzono ewidencję użycia sprzętu transportowego w książce dyspozytora;

b/ § 10 ust. 1 pkt 4 – wystawiano, prowadzono i przechowywano miesięczne książki kontroli pracy sprzętu transportowego;

c/ § 10 ust. 1 pkt 6 – dokumentowano eksploatację sprzętu transportowego, a w szczególności dokonywano rzetelnych wpisów do objętych kontrolą dowodów technicznych sprzętu transportowego, w zakresie właściwym dla jednostki użytkującej i POT działającej w kontrolowanej jednostce²⁹.

(dowód: akta kontroli str. 151-152, 527-572, 609-614)

1.2. Badania techniczne pojazdów

Na podstawie dowodów technicznych, książek kontroli pracy sprzętu transportowego oraz dowodów rejestracyjnych dziewięciu objętych badaniem pojazdów³⁰ ustalono, iż w latach 2015-2016 w przypadku sześciu z nich (66,7%) 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*³¹, przedstawiła pojazdy do badań technicznych przed upływem terminu ważności dotychczasowych badań. Nie zrealizowano tego obowiązku w odniesieniu do trzech pojazdów i były one użytkowane pomimo braku ważnych badań technicznych, co opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego. Badania techniczne skontrolowanych pojazdów, przeprowadzane były w policyjnej stacji kontroli pojazdów przy KWP. Czas postoju pojazdów w stacji obsługi ww. przypadkach wynosił łącznie 267 dni³². W okresie od przekazania pojazdu do stacji obsługi KWP celem przeprowadzenia badań technicznych do jego odbioru przez KPP, dokonywane były także naprawy bieżące i obsługi techniczne tych pojazdów³³.

(dowód: akta kontroli str. 494-526)

1.3. Obsługa techniczna oraz naprawy pojazdów

1.3.1. W myśl przepisów § 2 ust. 2 *Instrukcji organizacji usług 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 przepisów § 10 pkt 3 zarządzenia w sprawie zasad użytkowania pojazdów, jednostka użytkująca sprzęt transportowy winna zapewnić sprawność tego sprzętu, w tym jego bieżącą obsługę, naprawy, przeglądy oraz badania techniczne. W KPP, w kontrolowanym przez NIK okresie, funkcjonował POT, tj. utworzono stanowisko pracy przeznaczone do wykonywania sezonowych i okresowych usług technicznych oraz drobnych napraw bieżących sprzętu transportowego i zatrudniano specjalistę samochodowego (mechanik samochodowy³⁴). W latach 2015-2017 w KPP nie przeprowadzano analiz efektywności działalności i wykorzystania POT oraz nie ustalano całkowitego kosztu jego utrzymania. Komendant wyjaśnił: *Zaplecze obsługowo-naprawcze ma na celu wykonywanie przeglądów, bieżących napraw*

²⁹ Dotyczących ewidencji pracy sprzętu transportowego, usług sezonowych wykonywanych w POT.

³⁰ O numerach wewnętrznych 1073, 1211, 1233, 1355, 1386, 1399, 1400, 1419, 1672.

³¹ Dz. U. z 2017 r. poz. 1260.

³² Pięć badań technicznych pojazdów wykonano w dniu przedstawienia ich do badań, trzy w okresie do trzech dni, pięć badań od 10 do 30 dni, a trzy badania techniczne przeprowadzono po upływie 37, 47 i 73 dni.

³³ Jedna naprawa oraz 15 usług technicznych OT-2.

³⁴ Pracownik cywilny, zatrudniony w pełnym wymiarze czasu, który posiadał odpowiednie do wykonywanych zadań wykształcenie oraz doświadczenie zawodowe. W latach 2015-2017 (do dnia kontroli NIK), nie uczestniczył w kursach/szkoleniach podnoszących kwalifikacje zawodowe.

oraz wymianę opon w okresie letnim i zimowym w posiadanym sprzęcie transportowym. Naprawy wykonywane są w uzgodnieniu z Naczelnikiem Wydziału Transportu. (...). Efektem posiadania zaplecza obsługowo-naprawczego jest utrzymanie w należytej sprawności posiadanego sprzętu transportowego oraz utrzymanie porządku wokół budynków. Płatnikiem wszelkich wydatków dotyczących działalności warsztatu jest bezpośrednio KWP, a tym samym nie ma możliwości wyszczególnienia na szczelbu KPP wysokości nakładów finansowych w stosunku do wykonanych usług i napraw.

(dowód: akta kontroli str. 96-97, 168, 171-179, 661)

W wyniku przeprowadzonych w trakcie kontroli w dniu 9 czerwca 2016 r. oględzin POT stwierdzono, iż znajdował się on bezpośrednio przy budynku KPP i składał się ze stanowiska obsługowo-naprawczego wyposażonego w podnośnik czterokolumnowy, z części przeznaczonej do mycia pojazdów oraz z części narzędziowo-warsztatowej. POT nie posiadał niektórych wymaganych podstawowych składników wyposażenia, co opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego. Na wyposażeniu POT nie stwierdzono maszyn i urządzeń, dla których upłynął normatywny okres ich eksploatacji, określony w załączniku Nr 17 do *Instrukcji organizacji obsługi technicznych*. Na podstawie dokumentacji dźwignika stwierdzono, iż urządzenie to zgodnie z obowiązkiem wynikającym z art. 14 ust. 1 i ust. 4 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym³⁵, objęte było w kontrolowanym okresie dozorem pełnym Urzędu Dozoru Technicznego, który zezwalał na eksploatację tego urządzenia, wydając w tym zakresie stosowne decyzje.

(dowód: akta kontroli str. 96-97, 168, 171-179, 181-184, 203)

Decyzją Nr 148/2015 z dnia 26 czerwca 2015 r.³⁶ oraz decyzją Nr 128/2016 z dnia 30 maja 2016 r.³⁷ Komendant Wojewódzkiej Policji w Opolu zobowiązał kierowników podległych jednostek Policji do przeprowadzenia w okresie od 1 lipca do 21 września 2015 r. oraz od 1 lipca do 21 września 2016 r. przeglądu technicznego sprzętu transportowego oraz zaplecza technicznego. Przeglądem objęto odpowiednio: 68% i 71% pojazdów użytkowanych przez KPP. Odpowiadało to wymogom określonym w § 4 ust. 1 ww. decyzji jedynie w 2016 r.³⁸, co opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego. W wyniku przeprowadzonych przeglądów nie stwierdzono nieprawidłowości. Komisja miała natomiast uwagi i zastrzeżenia do czystości pojazdów (cztery pojazdy w 2015 r.), nieprzestrzegania zasady wypełnienia paliwem co najmniej połowy zbiornika (siedem pojazdów w 2016 r.) oraz stanu oleju silnikowego (jeden przypadek w 2016 r.). W sprawozdaniach wskazano również, iż stan zaplecza technicznego warsztatu naprawczego jest bardzo dobry i w miarę nowoczesny (w 2015 r.) oraz utrzymany w czystości, a wyposażenie jest dobre, sprawne technicznie i zgodne z książką ewidencyjną (w 2016 r.). Nie zawierały one natomiast żadnych informacji w zakresie braku niektórych urządzeń wyposażenia podstawowego POT, co opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego.

(dowód: akta kontroli str. 99-121)

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-2³⁹. Na podstawie zestawień prac

³⁵ Dz. U. z 2017 r. poz. 1040.

³⁶ W sprawie przeprowadzenia przeglądu technicznego sprzętu transportowego oraz zaplecza technicznego w jednostkach Policji województwa opolskiego.

³⁷ W tej samej sprawie.

³⁸ Zgodnie z którymi, przeglądem objąć należało, co najmniej 70% pojazdów.

³⁹ Pojazdy, dla których zbliżało się wykonanie obsługi technicznej OT-2, były poddawane przeglądowi przez mechanika samochodowego KPP, a w przypadku zaistnienia takiej konieczności w POT dokonywane były naprawy stwierdzonych

wykonanych w POT, sporządzonych przez KPP (zgodnie z przepisami § 24 ust. 1 *Instrukcji organizacji obsług technicznych*) oraz zestawień wykonanych obsług technicznych i napraw sprzętu transportowego ustalono, iż w POT wykonano 241⁴⁰ obsług i napraw służbowego sprzętu transportowego w 2015 r. oraz 245⁴¹ w 2016 r. Poza ww. czynnościami, w zestawieniach tych odnotowywano czas przeznaczony na wykonanie prac gospodarczych oraz przejazdów do Wydziału Transportu KWP. Wykorzystanie mocy produkcyjnej POT w 2015 r. wynosiło 54,6%⁴², a w 2016 r. 55,6%⁴³. Komendant wyjaśnił: *organizacja czasu pracy mechanika KPP związana jest nie tylko z przeprowadzanymi naprawami, wykonaniem obsług, ale również z czasem przekazania/odbioru pojazdów na/z stacji obsługi w Opolu po dokonanych przeglądach/naprawach. W stosunku do coraz nowszych pojazdów wymagana jest również większa wiedza w ramach bieżącej eksploatacji. Poza sprawami związanymi ze sprzętem transportowym w jednostce mechanik samochodowy wykonuje wiele innych zadań związanych z działalnością jednostki. Pomaga w koszeniu trawy, w okresie zimowym przy odśnieżaniu chodników i placów przy budynkach jednostki oraz wykonuje drobne prace gospodarcze. Wszystkie te czynności dokumentuje w karcie pracy.*

(dowód: akta kontroli str. 158, 212-348, 585)

Komendant nie wprowadzał regulacji wewnętrznych dotyczących organizacji wykonywania napraw i przeglądów pojazdów KPP. Zgodnie z wyjaśnieniami Zaopatrzeniowca KPP, w przypadku awarii pojazdów, fakt ten zgłaszany był każdorazowo Naczelnikowi Wydziału Transportu KWP, celem określenia zakresu prac i potrzebnych części zamiennych oraz miejsca dokonania naprawy. Zaopatrzenie w części zamienne niezbędne do napraw pojazdów dokonywanych w POT następowało bezpośrednio z magazynu stacji obsługi przy KWP, jeśli części były objęte dostawami na podstawie umów z kontrahentami wyłonionymi w drodze postępowania o udzielenie zamówienia publicznego przeprowadzonego przez KWP. W takiej sytuacji konieczny był wyjazd po części, który łączony był z innymi sprawami do realizacji w KWP⁴⁴. Jeżeli w danej chwili niezbędne części były niedostępne, wówczas KPP zmuszona była czekać na dostawę, która zgodnie z warunkami przetargu mogła wynieść do trzech dni roboczych. W przypadku innych części każdorazowo uzyskiwana była zgoda Naczelnika Wydziału Transportu KWP, na ich zakup u lokalnych dostawców, po przeprowadzeniu rozeznania rynkowego. Po uzyskaniu zgody na zakup części we własnym zakresie i dokonaniu takiej transakcji na otrzymanej fakturze wskazywane były dane pojazdu, w którym zamontowano części, osoba wydająca pozwolenie na dokonanie zakupu, jak i poświadczenie, że była to najkorzystniejsza cena w danym dniu na terenie miasta Prudnik. Fakturę za części przesyłano do KWP, która dokonywała płatności. W przypadkach, gdy wykonanie naprawy nie było możliwe w POT, pojazd był przekazywany do stacji obsługi KWP, jak również sporadycznie za zgodą Naczelnika Wydziału Transportu KWP, do innych warsztatów lokalnych. Zaopatrzeniowiec wyjaśnił także: *Najczęściej dotyczy to wykonania geometrii kół i napraw wulkanizacyjnych, gdyż takim wyposażeniem pozwalającym wykonać takie prace warsztat znajdujący się w KPP nie dysponuje, z uwagi ceny tych urządzeń, które sięgają łącznie do 150 tys. zł.*

(dowód: akta kontroli str. 157-158, 576)

usterek. W celu uniknięcia konieczności pozostawienia pojazdu w KWP, mechanik samochodowy, w miarę możliwości wykonywał również prace naprawcze na terenie stacji obsługi.

⁴⁰ Z tego 42 obsług OT-1, 43 obsług sezonowe oraz 156 napraw bieżących.

⁴¹ Z tego 35 obsług OT-1, 43 obsług sezonowe oraz 167 napraw bieżących.

⁴² Od 44,7% w lutym do 67% w marcu.

⁴³ Od 39,4% w listopadzie do 73,8% w październiku.

⁴⁴ Po wcześniejszym złożeniu zapotrzebowania pocztą elektroniczną.

Na podstawie ksiąg ewidencji pracy sprzętu transportowego oraz ksiąg dyspozytora ustalono, iż w dniach, w których przekazywano i pozostawiano pojazdy w stacji obsługi w KWP, celem dokonania napraw uszkodzeń powstałych w wyniku zdarzeń drogowych oraz przeprowadzenia badań technicznych, stwierdzono, iż w 8 z 11 przypadków, na trasie z Prudnika do Opola poruszały się również inne pojazdy KPP. Specjalista ds. Finansów i Zaopatrzenia oraz Zaopatrzeniowiec wyjaśnili: *Każdy wyjazd do Opola jest łączony w ramach potrzeb całej jednostki tak, aby było możliwe załatwienie jak największej spraw. Jadąc do Opola dwoma lub nawet trzema pojazdami, najczęściej jednym z nich jest Fiat Ducato, zaplanowany celem przewozu kierowcy, który ewentualnie pozostawi pojazd w stacji obsługi KWP oraz przywozu pobranych z magazynów KWP towarów i części do KPP. Z uwagi na możliwość i konieczność minimalizowania kosztów wyjazdu i skrócenie czasu poświęconego na podróż unika się powrotów środkami lokomocji typu PKS, PKP zapewniając jak najszybsze umożliwienie powrotu do służby i pracy funkcjonariuszom oraz pracownikom cywilnym KPP.* Odległość od siedziby KPP do stacji obsługi KWP wynosiła 52,3 km, od Komisariatu Policji w Głogówku 44,3 km, a od Posterunku Policji w Białej 43,0 km⁴⁵.

(dowód: akta kontroli str. 159-160, 749-787, 796)

Na podstawie zestawień prac wykonanych w POT za miesiąc listopad i grudzień 2015 r. oraz listopad i grudzień 2016 r., w odniesieniu do dziewięciu pojazdów objętych badaniem⁴⁶ ustalono, iż realizując obowiązek wynikający z przepisów § 17 ust. 2 *Instrukcji organizacji obsługi technicznych*, w ksiązkach kontroli pracy tych pojazdów mechanik samochodowy odnotował cztery z pięciu wykonanych obsług sezonowych⁴⁷, 15 z 22 napraw bieżących⁴⁸ oraz każdą z trzech obsług technicznych OT-1⁴⁹. W ksiązkach tych nie odnotowano pozostałych napraw bieżących, obsługi sezonowej oraz nie wskazywano godziny przyjęcia sprzętu transportowego do obsługi, naprawy oraz godziny odbioru tego sprzętu, co szczegółowo opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego. W objętych kontrolą przypadkach, czas postoju pojazdów w POT, w związku z wykonywanymi naprawami i obsługami, nie przekraczał limitów określonych w załączniku nr 4 do ww. *Instrukcji*.

(dowód: akta kontroli str. 269-278, 337-358)

1.3.2. Komendant wyjaśnił: *Najistotniejszym problemem związanym z obsługą techniczną i naprawami pojazdów służbowych, jest czas napraw i obsług na stacji obsługi w Opolu, na który jednostka nie ma wpływu. Przedłużający się czas napraw i obsług powodował konieczność przemieszczania pojazdów służbowych pomiędzy komórkami KPP. Informacje o problemach związanych z czasem napraw i obsług na stacji obsługi KWP były przekazywane ustnie Komendantowi Wojewódzkiemu Policji w Opolu na odprawach służbowych, jak również Naczelnikowi Wydziału Transportu KWP. Celem usprawnienia wykonywanych napraw i obsług było większe przejęcie przez warsztat KPP przygotowań pojazdów służbowych do okresowych przeglądów (OT-2 i przegląd rejestracyjny). Efektem jest zminimalizowanie ilości pojazdów czekających na stację obsługi KWP na naprawy i obsługi, a użytkowanych przez KPP.*

(dowód: akta kontroli str. 586-589)

⁴⁵ Według google maps (www.google.pl/maps).

⁴⁶ O numerach wewnętrznych 1419, 1211, 1400, 1399, 1672, 1386, 1073, 1355, 1233.

⁴⁷ Pojazd nr 1211 w dniu 2 listopada 2015 r., nr 1419 w dniu 5 listopada 2015 r., nr 1211 i nr 1399 w dniu 4 listopada 2016 r., nr 1672 w dniu 7 listopada 2016 r.

⁴⁸ Pojazd nr 1233 i nr 1419 w dniu 9 listopada 2015 r., nr 1400 w dniu 23 listopada 2015 r., nr 1386 w dniu 25 listopada 2015 r., nr 1211 i nr 1233 w dniu 26 listopada 2015 r., nr 1233 w dniu 30 listopada 2015 r., nr 1400 w dniu 24 grudnia 2015 r., nr 1419 w dniu 7 listopada 2016 r., nr 1672 w dniu 10 listopada 2016 r., nr 1399 w dniu 16 listopada 2016 r., nr 1386 w dniu 22 listopada 2016 r., nr 1355 w dniu 23 listopada 2016 r., nr 1355 w dniu 2, 6, 7 i 21 grudnia 2016 r., nr 1211 w dniu 13 grudnia 2016 r., nr 1386 w dniu 15 grudnia 2016 r., nr 1399 w dniu 22 grudnia 2016 r., nr 1400 w dniu 27 i 28 grudnia 2016 r.

⁴⁹ Pojazd nr 1386 w dniu 20 listopada 2015 r., nr 1419 w dniu 23 listopada 2015 r., nr 1419 w dniu 22 grudnia 2015 r.

Spośród 37 ankietowanych osób 30 (81,1%) wskazało, że obowiązujące rozwiązania organizacyjne w zakresie naprawy i obsługi technicznej pojazdów służbowych są niewłaściwe, m.in. z uwagi na długi czas przeprowadzania przeglądów/napraw pojazdów służbowych w policyjnych stacjach obsługi (22 osoby) oraz opóźnienia w przekazywaniu pojazdów do naprawy (15 osób).

(dowód: akta kontroli str. 615-620)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Zaniechanie prowadzenia ewidencji sprzętu transportowego w księdze ewidencji indywidualnej sprzętu transportowego.

Zgodnie z przepisami § 10 ust. 1 pkt 1 zarządzenia w sprawie zasad użytkowania pojazdów, jednostka użytkująca sprzęt transportowy zobowiązana była do prowadzenia ewidencji sprzętu transportowego w księdze ewidencji indywidualnej sprzętu transportowego, której wzór stanowi załącznik nr 4 do ww. zarządzenia. W latach 2015-2017⁵⁰ w KPP nie prowadzono takiej ewidencji. Specjalista ds. Finansów i Zaopatrzenia⁵¹ wyjaśnił powyższe zaniechanie mylną interpretacją ww. przepisu, który jego zdaniem sugerował, że: *ewidencja prowadzona na szczeblu KWP jest wystarczająca*. W trakcie kontroli księga ewidencji indywidualnej sprzętu transportowego została założona.

(dowód: akta kontroli str. 155-156, 745-748)

2. Zaniechanie prowadzenia analiz potrzeb i stanu wykorzystania sprzętu transportowego oraz analiz stanu majątku ruchomego.

W świetle przepisów § 13 ust. 6 w związku z § 3 pkt 1 lit. a zarządzenia w sprawie norm z 2015 r., kierownicy jednostek Policji szczebla powiatowego zobowiązani byli do przeprowadzania bieżącej analizy potrzeb i stanu wykorzystania sprzętu transportowego. W myśl § 4 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 maja 2010 r. w sprawie sposobu i trybu gospodarowania składnikami rzeczowymi majątku ruchomego, w który wyposażone są jednostki budżetowe⁵², jednostka winna była analizować na bieżąco stan majątku ruchomego, z uwzględnieniem stanu technicznego oraz przydatności do dalszego użytkowania.

W latach 2015-2016 Komendant nie przeprowadzał takich analiz. W tej sprawie wyjaśnił: *Bieżąca analiza potrzeb i wykorzystania sprzętu transportowego jest prowadzona na szczeblu wojewódzkim, gdzie do Wydziału Transportu KWP w Opolu systematycznie są przekazywane kwartalne zestawienia z przebytych kilometrów, co miesiąc podaje się drogą elektroniczną o wykorzystaniu motorów w służbie RD, tabelę kosztów zużytych płynów eksploatacyjnych i akcesoriów pojazdów służbowych RD. Ocenę stanu technicznego i dalszą przydatność wykorzystania sprzętu transportowego w służbie jest wykonywana przez stację obsługi KWP, gdzie po przeliczeniu kosztów dalszej naprawy bądź obsługi przy OT-2 zapada decyzja o jego wycofaniu lub nie.*

(dowód: akta kontroli str. 585)

Odnosząc się do złożonych wyjaśnień NIK zwraca uwagę, iż w świetle przepisów § 13 ust. 6 ww. zarządzenia, obowiązek dokonywania takich analiz został nałożony zarówno na kierowników jednostek Policji, m.in. komend powiatowych Policji jak i kierowników komórek właściwych do spraw transportu w KWP. W związku z powyższym, fakt dokonywania takich analiz przez kierownika komórki transportu w KWP, nie zwalniał Komendanta z obowiązku przeprowadzenia wymaganych

⁵⁰ Do dnia kontroli NIK, tj. 6 czerwca 2017 r.

⁵¹ Odpowiedzialny m.in. za prowadzenie ewidencji składników majątkowych jednostki.

⁵² Dz. U. Nr 114, poz. 761 ze zm. – uchylone z dniem 1 stycznia 2017 r.

analiz. Analizy takie mają na celu m.in. zapewnienie informacji niezbędnych do optymalizacji gospodarki transportowej w jednostce.

3. Niezapewnienie części podstawowego wyposażenia POT.

W myśl przepisów § 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 podstawowe wymagane wyposażenie, określone zostało w załączniku nr 14 do tej *Instrukcji*.

W trakcie przeprowadzonych podczas kontroli oględzin w dniu 9 czerwca 2017 r. stwierdzono, iż POT działający w KPP na swoim wyposażeniu nie posiadał niektórych narzędzi i urządzeń określonych w ww. załączniku do ww. instrukcji, tj.: a/ wyposażenia: naprawczego – szlifierki i frezarki do gniazd zaworowych; b/ diagnostycznego – urządzenia-przyrządu do kontroli i ustawiania świateł, przyrządu do pomiaru zbieżności kół samochodowych oraz sprawdzianu luzu mechanizmu kierowniczego; c/ do naprawy układu elektrycznego i wskaźników – aparatu do sprawdzania i czyszczenia świec zapłonowych, kasety do sprawdzania i regulacji ustawiania zapłonu, woltomierza widelkowego do sprawdzania akumulatorów, kleszczy do czyszczenia gniazd zacisków akumulatorowych oraz przyrządu do wykręcania wkrętów prądnic i rozruszników; d/ do naprawy układu jezdnego, zawieszenia i hamulcowego – przyrządu do odpowietrzania hamulców; e/ wyposażenia do wymiany olejów i smarów – smarownicy nożnej, pompki/przebijaka do zabezpieczonych sworzni; f/ do mycia nadwozi, podwozi, czyszczenia wnętrz samochodów oraz obsługi ogumienia – zwijadła z przewodem giętkim do wody na ciśnienie do 20 atm., zwijadła z przewodem giętkim do wody na ciśnienie do 6 atm. oraz osłony ochronnej do pompowania opon.

(dowód: akta kontroli str. 171-179)

Komendant wyjaśnił: *Stwierdzone braki dotyczące podstawowego wyposażenia POT w KPP wynikają wyłącznie z faktu, iż wymienione narzędzia są obecnie nieużywane i zbędne. Tym samym takie narzędzia jak szlifierka do gniazd zaworowych, frezarki do gniazd zaworowych i inne wymienione w w/w piśmie są całkowicie zbędne. Natomiast nieposiadanie na wyposażeniu przyrządów do pomiaru zbieżności kół, kasety (urządzenia diagnostycznego) do regulacji zapłonu jest podyktowane faktem, iż cena ich zakupu wynosi ponad 100 tys. zł i w stosunku do ich użycia w ciągu roku byłoby wydatkiem nieuzasadnionym ekonomicznie. W przypadku użycia tych drogich urządzeń prace wykonywane są na SO KWP w Opolu lub korzystamy z usług świadczonych na zewnątrz. Wyposażenie POT w KPP do potrzeb jest w chwili obecnej wystarczające.*

(dowód: akta kontroli str. 584)

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 stacji obsługi, które zapewnić mają wykonywanie obsług i napraw sprzętu transportowego w podstawowym zakresie.

Jednocześnie NIK zwraca uwagę, iż sprawozdania z przeprowadzonych w latach 2015-2016 przeglądów sprzętu transportowego oraz zaplecza technicznego KPP, przez komisję składającą się z pracowników jednostki nie zawierały żadnych informacji w zakresie braków ww. wyposażenia podstawowego, co świadczyć może o ograniczonej rzetelności przeprowadzenia tych przeglądów. Zaopatrzeniowiec,

pełniący funkcję przewodniczącego komisji przeprowadzającej przegląd wyjaśnił: *W sprawozdaniach z dnia 24 września 2015 r. i 26 września 2016 r. z przeprowadzonych przeglądów sprzętu transportowego oraz zaplecza technicznego KPP, nie dokonano oceny w zakresie zgodności posiadanego wyposażenia POT w odniesieniu do wyposażenia wskazanego, jako wyposażenie podstawowe w załączniku nr 14 do ww. Instrukcji, gdyż jak wcześniej wyjaśniano jest to sprzęt obecnie zbędny. Komisja skupiła się wyłącznie oceniając porządek w miejscu pracy mechanika i zgodność posiadanego wyposażenia z istniejącym rejestrem ewidencji sprzętu w użytkowaniu.*

(dowód: akta kontroli str. 103, 119, 575)

4. Odprowadzanie ścieków z myjni pojazdów działającej w KPP do kanalizacji miejskiej bez wymaganego pozwolenia wodnoprawnego.

Zgodnie z treścią art. 122 ust. 1 pkt 11 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. *Prawo wodne*⁵³ pozwolenie wodnoprawne wymagane jest na wprowadzanie do urządzeń kanalizacyjnych, będących własnością innych podmiotów, ścieków przemysłowych zawierających substancje szczególnie szkodliwe dla środowiska wodnego określone w przepisach wydanych na podstawie art. 45a ust. 1 tej ustawy⁵⁴. W myśl przepisów art. 9 ust. 1 pkt 17 ww. ustawy, ścieki przemysłowe to ścieki niebędące ściekami bytowymi albo wodami opadowymi lub roztopowymi, powstałe w związku z prowadzoną przez zakład⁵⁵ działalnością transportową, a także będące ich mieszaniną ze ściekami innego podmiotu, odprowadzane urządzeniami kanalizacyjnymi tego zakładu.

W wyniku przeprowadzonych w dniach 9 czerwca 2017 r. oraz 3 lipca 2017 r. oględzin ustalono, iż POT wyposażony był również w stanowisko do mycia pojazdów, a woda z myjni odprowadzana była do separatorów, a następnie do urządzeń kanalizacyjnych stanowiących własność Zakładu Wodociągów i Kanalizacji w Prudniku⁵⁶.

(dowód: akta kontroli str. 171-179, 724-732)

Komendant wyjaśnił: *KPP nie wystąpiła do właściwego organu o wydanie pozwolenia wodnoprawnego z uwagi na fakt, że według stosowanej dotychczas interpretacji przepisów nie było to konieczne. Budynek KPP został oddany do użytkowania w 2009 r. Powiatowy Inspektor Nadzoru Budowlanego w powiecie prudnickim w dniu 22 grudnia 2009 r. wydał decyzję nr 103/09 udzielającą pozwolenia na użytkowanie obiektów budowlanych KPP, w tym uwzględnionym w projekcie budynkiem gospodarczym B wraz z przynależną infrastrukturą techniczną, tj. myjnią samochodową i dwoma separatorami. Myjnia samochodowa jest użytkowana od początku użytkowania budynku. KPP, od momentu oddania budynku do użytkowania, nigdy nie korzystała z usług firm zewnętrznych w zakresie mycia pojazdów. Z takich usług korzysta wyłącznie podległy Komisariat Policji w Głogówku, który nie posiada myjni. Myjnia została zaprojektowana i wykonana zgodnie z przepisami o ochronie środowiska. Separatory są opróżniane i serwisowane przez specjalistyczną firmę. Ostatnie prace z tego zakresu zostały wykonane w dniu 23 lipca 2013 r. Nie posiadam informacji, w jakiej ilości firma ta odebrała odpady i jak je przetwarza. Na terenie obiektu nie ma urządzeń pomiarowych obrazujących ilość odebranych przez tą firmę odpadów. (...)*

⁵³ Dz. U. z 2017 r. poz. 1121.

⁵⁴ Przed dniem 31 grudnia 2015 r. obowiązek uzyskania pozwolenia wodnoprawnego na wprowadzanie ścieków przemysłowych do urządzeń kanalizacyjnych będących własnością innych podmiotów wynikał z art. 122 ust. 1 pkt 10 ustawy *Prawo wodne*.

⁵⁵ Tj. przez podmiot wykonujący inne działania wymagające pozwolenia wodnoprawnego (zgodnie z definicją określoną w art. 9 ust. 1 pkt 25 ustawy *Prawo wodne*).

⁵⁶ Myjnia użytkowana w całym okresie objętym kontrolą (pozwolenie na użytkowanie obiektów budowlanych KPP zostało wydane w dniu 22 grudnia 2009 r.).

skontaktowano się z Powiatowym Inspektorem Nadzoru Budowlanego w Prudniku, który wyraził opinię, że pozwolenie wodnoprawne w przypadku budynku KPP nie jest wymagane, gdyż myjnia wykonana została zgodnie z przepisami dot. ochrony środowiska, a obiekt, zaklasyfikowany jako budynek administracji publicznej, nie jest zakładem prowadzącym działalność handlową, przemysłową, składową, transportową lub usługową w rozumieniu art. 9 ust. 1 pkt 17 ustawy Prawo wodne.

(dowód: akta kontroli str. 902)

NIK nie podziela stanowiska przedstawionego w złożonych w wyjaśnieniach, bowiem w świetle przywołanych wyżej przepisów art. 9 ust. 1 pkt 25 Prawa wodnego, przez zakład rozumie się m.in. podmiot wykonujący inne działania wymagające pozwolenia wodnoprawnego. Drugorzędne w tej sytuacji znaczenie ma rodzaj budynku, w którym prowadzona jest taka działalność oraz to czy usługi mycia pojazdów wykonywane są w związku z prowadzoną działalnością gospodarczą czy na własne potrzeby. Kluczową kwestią jest w tym wypadku fakt powstawania w związku z użytkowaniem pojazdów służbowych przez KPP w ramach prowadzonej, jako pomocnicza, działalności transportowej (i związanego z tą działalnością użytkowania myjni) ścieków przemysłowych, zawierających substancje szczególnie szkodliwe dla środowiska wodnego, np. substancji ropopochodnych czy też, związków fosforu itp. oraz wprowadzanie ich do urządzeń kanalizacyjnych innego podmiotu. Ponadto NIK wskazuje, że organem właściwym do wydawania pozwoleń wodnoprawnych jest – zgodnie z art. 140 ust. 1 ustawy Prawo wodne – starosta, a nie organ nadzoru budowlanego. Jednocześnie nie sposób przyjąć, aby ścieki powstające w związku z funkcjonowaniem w obiektach KPP myjni uznać za ścieki bytowe w rozumieniu art. 9 ust. 1 pkt 15 ww. ustawy, niewymagające uzyskania pozwolenia wodnoprawnego, tj. za ścieki z budynków użyteczności publicznej, powstające w wyniku ludzkiego metabolizmu lub funkcjonowania gospodarstw domowych, bądź też ścieki o zbliżonym składzie.

5. Nieprzedstawienie w wymaganym terminie pojazdów służbowych Policji do badań technicznych oraz dopuszczenie od ich użytkowania pomimo braku takich badań.

Zgodnie z 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 corocznie (z zastrzeżeniem postanowień ust. 6-10). Jednocześnie zgodnie z art. 38 pkt 2 ww. ustawy, kierujący pojazdem jest obowiązany posiadać przy sobie dokument stwierdzający dopuszczenie pojazdu do ruchu. W myśl Instrukcji w sprawie szczegółowych zasad organizacji gospodarki transportowej i użytkowania służbowego sprzętu transportowego, wprowadzonej w życie decyzją Opolskiego Komendanta Wojewódzkiego Policji Nr 76/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r.⁵⁷, dyspozytor lub dyżurny jednostki, przed wydaniem dokumentów pojazdu kierującemu, zobowiązany był sprawdzić m.in. ważność dowodu rejestracyjnego (ust. 8 rozdziału VI tej Instrukcji).

(dowód: akta kontroli str. 127)

W wyniku sprawdzenia terminowości przeprowadzania badań technicznych dziewięciu pojazdów służbowych KPP⁵⁸ stwierdzono, iż trzy pojazdy czterokrotnie nie zostały przedstawione do badań technicznych przed upływem wyznaczonych terminów i były one użytkowane pomimo braku ważnych badań technicznych. I tak:

⁵⁷ Dalej: Instrukcja OKWP w sprawie użytkowania sprzętu transportowego.

⁵⁸ O numerach wewnętrznych 1419, 1211, 1400, 1399, 1672, 1386, 1073, 1355, 1233.

a/ pojazd o numerze wewnętrznym 1211 użytkowany był w dniu 25 lutego 2016 r., pomimo że termin ważności badania technicznego tego pojazdu upłynął w dniu 19 lutego 2016 r.;

b/ pojazd o numerze wewnętrznym 1073 użytkowano w dniach 20, 22, 23, 24, 30 marca 2015 r. oraz 1 kwietnia 2015 r., tj. przez 6 dni, pomimo że termin badania technicznego tego pojazdu upłynął w dniu 19 marca 2015 r. oraz w dniach 4, 5, 6, 7, 8, 11, 12, 13, 14 kwietnia 2016 r., tj. przez 9 dni, pomimo że termin ważności badania technicznego upłynął w dniu 2 kwietnia 2016 r.;

c/ pojazd o numerze wewnętrznym 1399 użytkowany był w dniach 29 maja oraz 1 i 2 czerwca 2015 r., pomimo że termin ważności badania technicznego tego pojazdu upłynął w dniu 27 maja 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 494-500, 507-521)

Specjalista ds. Finansów i Zaopatrzenia odpowiedzialny za organizowanie przeglądów technicznych sprzętu oraz Zaopatrzeniowiec odpowiedzialny za nadzór nad eksploatacją pojazdów wyjaśnili: *pojazd 1211, 15 lutego 2016 r. był dostarczony do KPP celem przeprowadzenia wstępnych oględzin oraz wykonania niezbędnych prac naprawczych, polegających na wymianie zużytych podzespołów takich jak wahacze itp., co zostało wykonane 19 lutego 2016 r. W dniu 25 lutego 2016 r. udałem się pojazdem do stacji obsługi KWP z napisem JAZDA PRÓBNA mając przekonanie, że pojazd jest sprawny, nie stwarzając tym samym zagrożenia w ruchu drogowym; w przypadku Kia Ceed wew. 1399 pojazd był użytkowany w dniu 29 maja 2015 r. celem wykonania oględzin pojazdu, w dniu 1 czerwca 2015 r. celem wykonania jazdy próbnej po wykonanej naprawie. Dnia 2 czerwca 2015 r. mechanik KPP udał się w/w pojazdem do stacji obsługi KWP celem wykonania, badań technicznych. Przejazd również wykonano z napisem JAZDA PRÓBNA, mając przekonanie, że pojazd jest sprawny, nie stwarzając tym samym zagrożenia w ruchu drogowym. Nieprzedstawienie pojazdów przed upływem terminu wykonania badań technicznych nastąpił m.in. w wyniku wydłużonego czasu naprawy bieżącej.*

(dowód: akta kontroli str. 579-580)

Dyżurni odpowiedzialni za sprawdzenie ważności dowodu rejestracyjnego przed jego wydaniem wyjaśnili: *sytuacja zaistniała z powodu niezamierzonego przeoczenia, z uwagi na konieczność obsługi zgłoszenia w sprawie kradzieży, włamania, w związku z interwencją dotyczącą nietrzeźwego mężczyzny oraz wypadku drogowego.*

(dowód: akta kontroli str. 593-594, 599)

Komendant KPP wyjaśnił: *Dopuszczenie do używania wymienionych w piśmie pojazdów, które nie posiadały ważnych badań technicznych nastąpiło przez przeoczenie służb dyżurnych, które wydają pojazd do użytkowania, jak również przeoczenie służb logistycznych odpowiedzialnych za nadzór nad gospodarką transportową w KPP. Jednocześnie informuję, że badania terminowości przeprowadzania badań technicznych pojazdów służbowych było już tematem wewnętrznego sprawdzenia w maju 2016 r. Tym samym od maja 2016 r. do dnia dzisiejszego nie wystąpiła sytuacja, aby w KPP pojazd służbowy został dopuszczony do ruchu bez aktualnych badań technicznych.*

(dowód: akta kontroli str. 584)

6. Nieodnotowanie w książkach kontroli pracy sprzętu transportowego informacji o części napraw dokonanych w POT.

W myśl przepisów § 17 ust. 1 pkt 1 i ust. 2 *Instrukcji organizacji obsługi technicznych*, do stacji obsługi lub POT przekazuje się sprzęt transportowy wraz książką kontroli pracy sprzętu transportowego, w której odnotowuje się m.in. 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 za listopad i grudzień 2015 r. oraz za listopad i grudzień 2016 r. stwierdzono, iż w okresie tym wykonano w odniesieniu do dziewięciu pojazdów objętych badaniem⁵⁹ pięć obsług sezonowych, 22 naprawy bieżące oraz trzy przeglądy OT-1, z tego w książkach kontroli pracy tego sprzętu transportowego nie odnotowano jednej obsługi sezonowej (20%)⁶⁰ oraz siedmiu napraw (31,8%)⁶¹.

(dowód: akta kontroli str. 269-278, 337-358)

Mechanik samochodowy wyjaśnił, że brak wpisów wykonanych czynności nastąpił w wyniku przeoczenia. Zaopatrzeniowiec wyjaśnił natomiast: *przyczyna braku wpisów w książkach kontroli pracy sprzętu transportowego wykonanych czynności naprawczych i obsługowych dokładnie nie jest mi znana, jednakże domyślam się, że mechanik najprawdopodobniej o tych czynnościach zapomniał.*

(dowód: akta kontroli str. 602, 790-791)

7. Zaniechanie prowadzenia kart maszynowych w odniesieniu do posiadanego sprzętu obsługowo-naprawczego POT.

Zgodnie przepisami § 33 ust. 4 *Instrukcji organizacji obsług technicznych*, dla każdego sprzętu obsługowo-naprawczego oznaczonego literą (M), w wykazie podstawowego wyposażenia obiektów zaplecza obsługowo-naprawczego transportu, stanowiącego załącznik nr 14 do *Instrukcji*, zakłada się kartę maszynową, której wzór stanowi załącznik nr 15 do tej *Instrukcji*. Do dnia kontroli NIK, tj. 14 czerwca 2017 r., w KPP nie prowadzono kart maszynowych dla szlifierki elektrycznej stołowej-dwutarczowej oraz dla podnośnika elektryczno-mechanicznego czterokolumnowego. Specjalista ds. Finansów i Zaopatrzenia oraz Zaopatrzeniowiec wyjaśnili, że nie prowadzono ww. kart mylnie interpretując przepis, iż prowadzona karta ewidencyjna i księga rewizyjna urządzenia technicznego dla ww. sprzętu są wystarczające. W trakcie kontroli NIK karty maszynowe zostały założone.

(dowód: akta kontroli str. 204-205, 741-742)

8. Niezapewnienie ujmowania w *książce ewidencji sprzętu-materiału* przychodów i rozchodów wszystkich części zamiennych wykorzystywanych w POT.

Jakkolwiek w POT KPP, zgodnie z przepisami § 32 ust. 1 *Instrukcji w sprawie organizacji obsług technicznych*, prowadzono *książki ewidencji sprzętu-materiału*, to nie zawierały one żadnych zapisów dotyczących przychodu i rozchodu innych części zamiennych poza: filtrami oleju do pojazdów Opel Astra, Kia Cee'd, Fiat Ducato, filtrami powietrza do pojazdów Opel Astra, żarówkami oraz piórami wycieraczek do pojazdów Kia Cee'd, pomimo iż w latach 2015-2016 w POT wykonywano m.in. naprawy pojazdów objętych badaniem, podczas których wymieniano zużyte części na nowe. Zgodnie z ww. przepisami, w *książce ewidencji sprzętu-materiału* w jednostce go użytkującej, prowadzonej w POT, dokonywane winy być zapisy przychodów i rozchodów wyposażenia obsługowo-naprawczego, zespołów i części zamiennych, w szczególności przy wydawaniu zespołów, części zamiennych i materiałów, pobieraniu z i przekazywaniu do magazynu zespołów, części zamiennych, materiałów i wyposażenia obsługowo-naprawczego.

(dowód: akta kontroli str. 206-348)

⁵⁹ O numerach wewnętrznych 1419, 1211, 1400, 1399, 1672, 1386, 1073, 1355, 1233.

⁶⁰ Pojazdu o numerze wewnętrznym 1419 w dniu 5 listopada 2015 r.

⁶¹ Napraw bieżących: pojazdu o numerze wewnętrznym 1400 w dniu 24 grudnia 2015 r., pojazdu 1355 w dniach 2, 6 i 7 grudnia 2016 r., pojazdu nr 1386 w dniu 15 grudnia 2016 r., oraz pojazdu nr 1400 w dniach 27 i 28 grudnia 2016 r.

Specjalista ds. Finansów i Zamówień oraz Zaopatrzeniowiec wyjaśnili: w KPP nie prowadzono dokumentacji przychodowo-rozchodowej części zamiennych montowanych w pojazdach służbowych zgodnie z w/w Instrukcją, gdyż pobierane były z magazynu stacji obsługi KWP wyłącznie na dany pojazd i tam też dokumentacja przychodowo-rozchodowa pozostawała w dokumentacji naprawy danego pojazdu. Wmontowane części zamienne na szczelbu KPP były wykazywane w karcie pracy mechanika. Nie prowadzono dodatkowej dokumentacji. Jednocześnie poinformowali, że obecnie zgodnie z § 32 ww. Instrukcji wprowadzono zasadę rejestracji wszystkich otrzymanych części zamiennych w książce ewidencji sprzętu- materiału (wzór Go-10).

(dowód: akta kontroli str. 575)

9. Niezapewnienie terminowego przeprowadzenia okresowej obsługi technicznej OT-2 pojazdów służbowych.

W myśl przepisów § 2 ust. 1 pkt 1 Instrukcji organizacji obsług technicznych, jednostki użytkujące utrzymują sprzęt transportowy w należytej sprawności technicznej przez zapewnienie wykonania obsługi technicznej, którą jest m.in. obsługa okresowa (OT-1, OT-2 i wyższego rzędu). Zgodnie z § 7 ust. 1 ww. Instrukcji obsługą okresową OT-1, OT-2 i wyższego rzędu są czynności wykonywane przy sprzęcie transportowym po osiągnięciu przez niego przebiegu międzyobsługowego (kilometrów lub motogodzin).

Analiza zapisów w dowodach technicznych dziewięciu pojazdów⁶² w zakresie terminowości dokonywania przeglądów technicznych OT-2, których zakres obejmował zakres prac wchodzących w zakres obsługi OT-1, dokonanie przeglądu zgodnie z kartą przeglądu technicznego oraz czynności obsługowe monterskie wykazała, iż osiem obsług technicznych trzech pojazdów wykonano po przekroczeniu przebiegu określonego dla kolejnej obsługi, podczas poprzedniego przeglądu⁶³.

(dowód: akta kontroli str. 527-572)

Zaopatrzeniowiec odpowiedzialny za nadzór nad terminowym wykonywaniem przeglądów OT-2 wyjaśnił że: na pierwszej stronie książki kontroli pracy sprzętu transportowego widnieją wpisy, przy jakim stanie licznika jest konieczność ich wykonania. W przypadku ich niewykonania przy zmianie kontrolki dodatkowo wykrzyknikiem się o nich przypomina, co miało miejsce dwukrotnie w przypadku Kia Cee'd nr wew. 1400. Natomiast w przypadku Kia Ceed nr wew. 1233 oraz nr wew.1355 było to podyktowane istniejącym zapisem o tolerancji +/-10% przebiegu międzyobsługowego, co w przypadku Kia Ceed wynosiło 2000 km. Taki zapis był stosowany we wcześniejszych latach jednakże nie jestem w stanie określić, jakim rozporządzeniem był wprowadzony w życie i kiedy wygasł.

(dowód: akta kontroli str. 579)

Odnosząc się do ww. wyjaśnień, NIK zauważa, iż z dniem 4 stycznia 2016 r. Naczelnik Wydziału Transportu KWP ustalił okresy międzyobsługowe, przebiegi i zakresy czynności obsługowo-naprawcze dla pojazdów służbowych użytkowanych w garnizonie opolskim, znosząc jednocześnie ww. tolerancję wykonania obsług technicznych OT-2⁶⁴. Zaznaczyć przy tym należy, iż obsługa techniczna Kia Cee'd nr 1355 została wykonana przy przebiegu o 1,2 tys. km wyższym niż dopuszczalne 10% przekroczenie (tj. 2 tys. km). NIK zwraca jednocześnie uwagę,

⁶² O numerach wewnętrznych 1419, 1211, 1400, 1399, 1672, 1386, 1073, 1355, 1233.

⁶³ Dla pojazdu 1400 przekroczenia wyniosły 1,8 tys. km oraz 2,2 tys. km; dla pojazdu 1233 przekroczenia wyniosły 5,6 tys. km oraz 1,9 tys. km; dla pojazdu 1355 przekroczenia wyniosły 3,2 tys. km, 1,7 tys. km, 4,1 tys. km oraz 1,7 tys. km.

⁶⁴ W okresie od 1 stycznia 2015 r. do 4 stycznia 2016 r. możliwe było wykonanie obsługi technicznej OT-2 wskazanych pojazdów przy przebiegu wyższym lub niższym o 10% niż wynikającym z częstotliwości określonej przez Naczelnika Wydziału Transportu KWP w dniu 13 lutego 2006 r.

iż niedochowywanie terminów wykonania obsługi technicznych pojazdów w wymaganych terminach może mieć wpływ na stan techniczny tych pojazdów w dłuższej perspektywie i w konsekwencji doprowadzić do usterek tych pojazdów lub trwałego uszkodzenia, a tym samym wyłączenia ich z użytkowania i obniżenia mobilności jednostek Policji.

(dowód: akta kontroli str. 603-604, 818-824)

10. Nieobjęcie przeglądem technicznym w 2015 r. wymaganej liczby pojazdów.

Decyzją Nr 148/2015 z dnia 26 czerwca 2015 r. Komendant Wojewódzki Policji w Opolu zobowiązał kierowników podległych jednostek Policji do przeprowadzenia w okresie od 1 lipca do 21 września 2015 r. przeglądu technicznego sprzętu transportowego oraz zaplecza technicznego. Zakresem przeglądu należało objąć minimum 70% sprzętu transportowego eksploatowanego w poddanej przeglądowi jednostce. Na podstawie sprawozdania z przeglądu ustalono, iż objęto nim 17 z 25 pojazdów, co stanowiło 68% sprzętu eksploatowanego w KPP. Przewodniczący Komisji, powołanej do przeprowadzenia przeglądu sprzętu transportowego oraz zaplecza technicznego wyjaśnił: *niektóre pojazdy były poddane przeglądowi dwukrotnie, a tym samym komisja źle zinterpretowała przelicznik matematyczny uznając, że osiągnęła wymagane minimum 70% (brak jednego pojazdu). Ponadto przekazane do KWP sprawozdanie nie budziło zastrzeżeń.*

(dowód: akta kontroli str. 99, 102-112, 789)

Ocena częściowa

W KPP prowadzono, za wyjątkiem ewidencji sprzętu transportowego, wymaganą dokumentację dla użytkowanych pojazdów oraz dokumentację ich obsługi i napraw wykonywanych w POT. Nie zapewniono jednak odnotowania części takich prac w książkach kontroli pracy sprzętu transportowego. Dopuszczono także do użytkowania pojazdów służbowych nieposiadających ważnych badań technicznych. Pomimo iż w KPP zorganizowano POT, to nie zapewniono jego wymaganego wyposażenia, nie prowadzono również kart maszynowych oraz nierzetelnie prowadzono *książkę ewidencji sprzętu-materiału*. Ponadto ścieki z myjni pojazdów działającej w KPP odprowadzono do kanalizacji miejskiej bez wymaganego pozwolenia wodnoprawnego. Komendant wywiązał się z obowiązku przeprowadzenia okresowych przeglądów stanu sprzętu transportowego oraz zaplecza technicznego, nie wskazały one jednak braków wyposażenia POT, a w 2015 r. przeglądem nie objęto wymaganej ilości pojazdów. Komendant nie prowadził również analiz potrzeb i stanu wykorzystania sprzętu transportowego, a także analiz stanu technicznego majątku ruchomego w odniesieniu do użytkowanych pojazdów.

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 2015 r., stan kadrowy KPP wynosił 115 policjantów, na 31 grudnia 2015 r. – 112, a na 31 grudnia 2016 r. – 111 funkcjonariuszy. KPP dysponowała aktualnymi i kompletnymi informacjami o uprawnieniach policjantów do kierowania pojazdami. Komendant wyjaśnił: *Informacje o posiadanych uprawnieniach do kierowania są podawane przy przyjęciu do służby, a następnie na etapie wstępnym przy wydawaniu zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi. Dane te są możliwe do potwierdzenia w Centralnej Ewidencji Kierowców. Ponadto zgodnie z § 13 pkt 3, 4 i 5 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 14 maja 2013 r. w sprawie*

szczegółowych praw i obowiązków oraz przebiegu służby policjantów⁶⁵, funkcjonariusze zobowiązani są do poinformowania przełożonego o postępowaniach karnych, ukaraniu za wykroczenie lub utracie uprawnień, które pozostają w bezpośrednim związku z zajmowanym stanowiskiem.

(dowód: akta kontroli str. 166-168, 935)

Na dzień 31 grudnia 2016 r. wszyscy funkcjonariusze pełniący służbę w KPP posiadali uprawnienia do kierowania pojazdami, przy czym 28 policjantów posiadało uprawnienia do kierowania pojazdami kategorii A (25,2%), 111 (100%) kategorii B, 18 (16,2%) kategorii C, trzech (2,7%) kategorii D oraz 15 pozostałych kategorii (13,5%). Liczba policjantów kierujących pojazdami wg stanu na dzień 31 grudnia 2016 r. wynosiła 90 (81,1% funkcjonariuszy), z tego 81 (73,0%) posiadało zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi. Według wyjaśnień Komendanta, w latach 2015-2016 nie wystąpiły przypadki odmowy przez policjantów podjęcia działań dotyczących uzyskania zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi.

(dowód: akta kontroli str. 166-168, 372-373)

Zgodnie *Instrukcją OKWP w sprawie użytkowania sprzętu transportowego*, zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi wydawane były na wniosek funkcjonariusza. Komendant wyjaśnił: *przed wydaniem pierwszego zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi, każdy z policjantów przechodzi obowiązkową jazdę próbną. W trakcie otrzymywania uprawnień zapoznaje się z wewnętrznymi przepisami dotyczącymi używania służbowych środków transportu oraz podstawowymi informacjami o eksploatacji pojazdu. W praktyce wymogi służby powodują, że każdy z funkcjonariuszy musi kierować pojazdem służbowym i nie jest to traktowane jako wyróżnienie czy kara. Powierzenie pojazdu nie było uzależnione od posiadania przez funkcjonariusza ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej obejmującego szkody powstałe w służbowym sprzęcie transportowym. Ponadto Komendant wyjaśnił: żaden z policjantów kierujących pojazdem służbowym, nie otrzymywał z tego tytułu jakiegokolwiek dodatkowej gratyfikacji finansowej. Przyjęcie ryzyka odpowiedzialności za szkody, jak również wykonywanie tzw. obsługi codziennej pojazdu było wliczone w wykonywaną służbę. Konieczność dbania o powierzony sprzęt transportowy jest taka sama jak o inny powierzony sprzęt np. radiostacje, alkotesty czy też broń. Decyzję, który z policjantów ma kierować samochodem podejmuje bezpośrednio kierownik komórki organizacyjnej, np. Kierownik Ognia Patrolowo-Interweniującego. W pierwszej kolejności kierownik wyznacza na kierowcę policjanta, który ma przydzielony pojazd służbowy na stan. Jeżeli obaj posiadają przydzielony dany pojazd to kierownik wyznacza kierowcę wg swojego uznania kierując się predyspozycjami poszczególnych funkcjonariuszy.*

(dowód: akta kontroli str.363, 586-589, 935)

Zasady i tryb powierzenia mienia Skarbu Państwa (w tym także środków transportu), zostały określone przez Komendanta Wojewódzkiego Policji w Opolu w zarządzeniu Nr 26/05 z dnia 11 maja 2005 r. w sprawie *zasad i trybu powierzenia mienia Skarbu Państwa policjantom albo pracownikom Policji woj. opolskiego*. Powierzenie pojazdów następowało na podstawie protokołów zdawczo-odbiorczych, a także na podstawie zgody na jednorazowe użycie pojazdu wraz z wpisem w książce kontroli pracy sprzętu transportowego, jako mienie z obowiązkiem zwrotu albo wyliczenia się (tzw. mienie powierzone), za szkodę, w którym policjanci odpowiadali w pełnej wysokości wyrządzonej szkody.

(dowód: akta kontroli str. 151-154, 349-358, 621-624)

⁶⁵ Dz. U. poz. 644 ze zm.

2.1.2. Komendant nie ustalał regulacji wewnętrznych dotyczących wydawania zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi oraz zasad użycia pojazdów służbowych jako uprzywilejowanych. W kontrolowanym przez NIK okresie obowiązywały w tym zakresie regulacje określone w *Instrukcji OKWP w sprawie użytkowania sprzętu transportowego*.

(dowód: akta kontroli str. 122-135)

Zgodnie z obowiązkiem określonym w pkt 6 rozdz. IV *Instrukcji OKWP w sprawie użytkowania sprzętu transportowego*, w KPP prowadzono rejestr wydanych zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi, w którym zaewidencjonowano 10 takich zezwoleń w 2015 r. oraz 19 w 2016 r. W wyniku sprawdzenia dokumentacji 10 postępowań⁶⁶ (34,5%) stwierdzono, że:

a/ we wszystkich przypadkach policjanci złożyli wnioski o przedłużenie ważności zezwoleń, zgodne 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 pieniężne*⁶⁷ wraz z orzeczeniami lekarskimi i psychologicznymi o braku przeciwwskazań do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi;

b/ wnioski te, zgodnie z wymogiem określonym w pkt 4 rozdz. IV *Instrukcji OKWP w sprawie użytkowania sprzętu transportowego*, zostały pozytywnie zaopiniowane przez bezpośrednich przełożonych policjantów;

c/ według zgromadzonych w aktach spraw dokumentów, wszyscy funkcjonariusze, którym wydano zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi, spełniali wymogi określone w art. 106 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o *kierujących pojazdami*⁶⁸;

d/ zakres wydanych zezwoleń na kierowanie pojazdami odpowiadał zakresowi badań lekarskich i psychologicznych zawartych w przedłożonych orzeczeniach, a ich ważność ustalono zgodnie z zasadami określonymi w art. 109 ust. 2 pkt 2 ustawy o *kierujących pojazdami*.

(dowód: akta kontroli str. 126, 361-363)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

W siedmiu⁶⁹ z 10 zbadanych przypadków, nie została zapewniona ciągłość posiadania przez funkcjonariuszy zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi, gdyż procedurę wydania nowego zezwolenia rozpoczęto po upływie ważności poprzednio posiadanego przez policjanta uprawnienia. Skutkowało to przerwami w posiadaniu przedmiotowych zezwoleń przez pięciu policjantów przez okres od 10 do 126 dni. Podkreślenia wymaga, że w przeprowadzonej wśród policjantów ankiecie wskazywano przypadki (trzy spośród 37 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 (dwa przypadki). Specjalista ds. Finansów i Zaopatrzenia oraz Zaopatrzeniowiec wyjaśnili: *brak zachowania ciągłości posiadania przez policjantów zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi, wynika z dwóch czynników. Pierwszym jest fakt, iż nadanie uprawnień uzależnione jest od złożenia wniosku wraz z odpowiednią dokumentacją przez samego funkcjonariusza. Jeżeli policjant nie złoży wniosku, nie ma podstaw do nadania uprawnień. Drugim czynnikiem jest niepokrywanie się daty wypełnienia wniosku i dokumentacji z faktycznym dniem ich*

⁶⁶ Po pięć z 2015 r. i 2016 r.

⁶⁷ Dz. U. z 2017 r. poz. 140 ze zm., dalej rozporządzenie w sprawie kursów dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych.

⁶⁸ Dz. U. z 2017 r. poz. 978.

⁶⁹ Sprawa FC.T.241.4.2016; FC.T.241.6.2016; FC.T.241.8.2016; FC.T.241.1.2015; FC.T.241.3.2015; FC.T.241.5.2015; FC.T.241.9.2015; FC.T.241.4.2016; FC.T.241.6.2016; FC.T.241.8.2016; FC.T.241.1.2015; FC.T.241.3.2015; FC.T.241.5.2015; FC.T.241.9.2015.

złożenia przez policjanta. Z uwagi na inne wykonywane zadania, jak również brak skarg policjantów na opieszałość w postępowaniu dotyczącym wydania zezwolenia, nie przywiązywano wagi do dokonywania odpowiednich adnotacji na dokumentach dotyczącej daty wpływu dokumentów.

(dowód: akta kontroli str. 126, 361-363, 365)

2.2. Użytkowanie pojazdów służbowych

2.2.1. Komendant nie określał odrębnych zasad używania pojazdów służbowych i w kontrolowanym okresie obowiązywały w tym zakresie regulacje określone przez Komendanta Wojewódzkiego w Opolu w *Instrukcja OKWP w sprawie użytkowania sprzętu transportowego*. Pojazdy służbowe w KPP wykorzystywane były przez wskazaną komórkę organizacyjną lub wskazane osoby.

Na podstawie sprawdzenia dziesięciu przypadków użycia pojazdów służbowych KPP⁷⁰ stwierdzono, iż:

a/ użycie służbowego sprzętu transportowego zaewidencjonowano w książce dyspozytora, za wyjątkiem dwóch przypadków, co opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego;

b/ użycie pojazdów miało miejsce na obszarze działania KPP;

c/ kierujący pojazdami służbowymi byli uprawnieni do ich użycia na podstawie przydziału sprzętu transportowego lub zgody na jego jednorazowe użycie, posiadali aktualne uprawnienia do kierowania pojazdami odpowiedniej dla rodzaju pojazdu służbowego kategorii oraz ważne zezwolenie na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi;

d/ żaden z funkcjonariuszy kierujących tymi pojazdami nie miał orzeczonych przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami służbowymi.

(dowód: akta kontroli str. 664, 858-866)

2.2.2. Zespół ds. Kadr i Szkolenia, zgodnie z obowiązками określonymi w § 6 zarządzenia Nr 21/2012 Komendanta Wojewódzkiego Policji w Opolu z dnia 22 października 2012 r. w *sprawie organizacji profilaktycznej opieki zdrowotnej policjantów i pracowników cywilnych w Komendzie Wojewódzkiej Policji w Opolu, Samodzielnym Pododdziale Prewencji Policji w Opolu oraz komendach powiatowych (miejskiej) Policji garnizonu opolskiego* oraz § 6 zarządzenia Nr 2/2016 z dnia 2 lutego 2016 r. w tej samej sprawie⁷¹, prowadził ewidencję skierowań oraz zrealizowanych badań funkcjonariuszy i pracowników cywilnych KPP, nie pozostawiał natomiast w posiadanej dokumentacji, żadnego z egzemplarzy skierowań na badania profilaktyczne i kontrolne, wystawianych funkcjonariuszom, z uwagi na brak takiego wymogu w ww. regulacjach. W związku z powyższym brak było możliwości sprawdzenia, czy w skierowaniach tych wskazano, iż funkcjonariusze kierują pojazdami służbowymi.

(dowód: akta kontroli str. 98, 606-608)

2.3. Zapewnienie policjantom szkoleń z zakresu kierowania pojazdami

2.3.1. W latach 2015-2016 Komendant przeprowadzał analizy potrzeb szkoleniowych funkcjonariuszy pełniących służbę w KPP dla oferowanych kursów i szkoleń organizowanych w ramach doskonalenia zawodowego centralnego w oparciu o kryteria określone dla poszczególnych oferowanych kursów. Analizę taką przeprowadzono także w związku ze szkoleniem zorganizowanym w 2016 r. w ramach projektu *Razem dla Bezpieczeństwa – kompleksowe działania na rzecz społeczności lokalnych Powiatu Prudnickiego*, dofinansowanego ze środków Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem

⁷⁰ Podczas których uszkodzeniom uległy użytkowane pojazdy.

⁷¹ Ze zmianami wprowadzonymi zarządzeniem Komendanta Wojewódzkiego Policji w Opolu Nr 10/2016. z dnia 5 grudnia 2016 r., dalej: zarządzenie KWP Nr 2/2016.

*Bezpieczniej im Władysława Stasiaka na lata 2016 i 2017*⁷², zrealizowanym przez Starostwo Powiatowe w Prudniku. Zgodnie z wyjaśnieniem Specjalisty ds. Kadr i Szkolenia otrzymane oferty kursów realizowanych centralnie były przekazywane kierownikom komórek KPP w celu rozpoznania w tym zakresie potrzeb wśród podległych funkcjonariuszy. Imienne propozycje osób wytypowanych do odbycia szkolenia, po zweryfikowaniu w zakresie spełnienia przez policjantów warunków określonych w ofercie, były zatwierdzane przez Komendanta i przekazywane do Wydziału Kadr i Szkolenia KWP. W przypadku przydzielenia miejsca na dany kurs specjalistyczny, pracownik Wydziału Kadr i Szkolenia KWP potwierdzał udział zgłoszonego wcześniej policjanta.

(dowód: akta kontroli str. 392-405)

W 2015 r. w odpowiedzi na zgłoszone przez KPP zapotrzebowanie na kursy w zakresie kierowania motocyklem szosowym oraz doskonalenia techniki kierowania pojazdami służbowymi dla odpowiednio dwóch i czterech osób, KPP otrzymała jedynie dwa miejsca (po jednym na każdy z ww. kursów⁷³), co stanowiło odpowiednio 50% i 25% zaspokojenia zgłoszonych potrzeb szkoleniowych w tym zakresie w ramach doskonalenia zawodowego centralnego. W 2016 r. KPP nie uzyskała żadnego miejsca na szkolenia i kursy w zakresie doskonalenia techniki kierowania pojazdami, pomimo że zgłosiła do KWP zapotrzebowanie dla jednej osoby na kurs w zakresie kierowania motocyklem szosowym oraz dla dwóch osób na kurs doskonalenia techniki jazdy samochodem. Na 2017 r. KPP nie zgłaszała KWP potrzeb w zakresie ww. kursów i szkoleń, przy czym zidentyfikowano potrzebę przeszkolenia jednej osoby w zakresie kierowania motocyklem szosowym. Specjalista ds. Kadr i Szkoleń wyjaśniła: *nie wykazano ww. potrzeb szkoleniowych, ponieważ trwały przygotowania do realizacji, wspólnie ze Starostwem Powiatowym w Prudniku, projektu „Razem dla Bezpieczeństwa” w ramach którego 20 policjantów miało uczestniczyć w szkoleniu w zakresie kierowania pojazdem. (...) Z dziewięciu osób wymagających przeszkolenia w 2016 r. osiem zostało objętych szkoleniem w ramach ww. projektu (jedna nie mogła uczestniczyć z uwagi na długotrwałe zwolnienie lekarskie).*

(dowód: akta kontroli str. 370-371, 663)

Liczba przeszkolonych funkcjonariuszy KPP w zakresie kierowania pojazdami wg stanu na dzień 31 grudnia 2016 r. wynosiła 24 osoby, co stanowiło 26,7% użytkujących pojazdy służbowe, z tego jedna osoba ukończyła kurs kierowania motocyklem szosowym, trzy kurs doskonalenia techniki jazdy samochodem oraz 20 inne szkolenia dotyczące kierowania pojazdami.

(dowód: akta kontroli str. 370-371, 393-405)

2.3.2. W 2016 r. w ramach *Projektu Razem Bezpieczniej*, w grudniu 2016 r. odbył się kurs doskonalenia techniki jazdy w połączeniu z bezpieczną jazdą w zakresie prawa jazdy kategorii B dla 20 funkcjonariuszy. Szkolenie obejmowało jedną godzinę zajęć teoretycznych oraz trzy godziny zajęć praktycznych. W ramach szkolenia przedstawione zostały ogólne zasady techniki i taktyki jazdy pojazdem, a w ramach zajęć praktycznych doskonalone były elementy hamowania na łuku oraz na prostym odcinku drogi, wyprowadzania pojazdu z poślizgu w warunkach symulowanych na płycie poślizgowej oraz zajęcia na troleju⁷⁴. Szkolenie zostało zakończone wręczeniem certyfikatów potwierdzających jego ukończenie. KPP nie poniosła wydatków z ww. tytułu. Opolski Urząd Wojewódzki zarekomendował Ministerstwu Spraw Wewnętrznych i Administracji realizację II etapu ww. Projektu,

⁷² Dalej: Projekt Razem Bezpieczniej.

⁷³ Przyznane limity zostały wykorzystane przez KPP.

⁷⁴ Urządzenie instalowane zamiast tylnych kół samochodu, umożliwiające imitowanie jazdy po lodzie i kontrolowany poślizg.

w ramach którego zaplanowano przeszkolenie kolejnych 20 funkcjonariuszy w zakresie doskonalenia techniki jazdy samochodem.

(dowód: akta kontroli str. 383-387)

Spośród 37 ankietowanych funkcjonariuszy, 22 osoby wskazały (59,5%), iż potrzebują przeszkolenia w zakresie doskonalenia techniki jazdy samochodem, w tym pojazdem uprzywilejowanym, a siedem osób podało, że zgłosiło ten fakt przełożonemu.

(dowód: akta kontroli str. 615-620)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Niedokonanie w aktach postępowań administracyjnych dotyczących wydawania zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi, adnotacji o przeprowadzonej weryfikacji złożonych przez policjantów dokumentów, w zakresie poprawności ich wypełnienia i kompletności, a także spełnienia wymogów niezbędnych do wydania zezwolenia oraz wydawanie zezwoleń z przekroczeniem ustalonych terminów.

W myśl art. 109 ust. 5 ustawy o *kierujących pojazdami*, funkcjonariuszom oraz pracownikom Policji zezwolenie na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym wydaje nieodpłatnie odpowiedni organ jednostki, w której osoby te pełnią służbę lub są zatrudnione⁷⁵. Zasady wydawania ww. zezwoleń określone zostały także w rozdziale 4 rozporządzenia w *sprawie kursów dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych*. Zgodnie z przepisami § 13 pkt 1 i pkt 3 ww. rozporządzenia, w celu wydania zezwolenia należało przeprowadzić niezwłocznie weryfikację złożonych dokumentów w zakresie poprawności ich wypełnienia oraz kompletności i spełnienia określonych w ustawie o *kierujących pojazdami* przesłanek do wydania zezwolenia, a w przypadku, gdy wynik weryfikacji dokumentów był pozytywny – niezwłocznie wypełnić druk zezwolenia w terminie nie dłuższym niż dwa dni robocze od dnia, w którym dokonano pozytywnego wyniku weryfikacji wymaganych dokumentów. W świetle przepisów art. 72 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego*⁷⁶, czynności organu administracji publicznej, z których nie sporządza się protokołu, a które mają znaczenie dla sprawy lub toku postępowania, utrzuca się w aktach w formie adnotacji podpisanej przez pracownika, który dokonał tej czynności.

W aktach wszystkich dziesięciu objętych kontrolą postępowań administracyjnych⁷⁷, dotyczących wydania zezwoleń za kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi, brak było adnotacji o przeprowadzeniu ww. weryfikacji oraz jej wyniku. Ponadto zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi dla pięciu osób⁷⁸ wypełniono i wydano po upływie od trzech do dziewięciu dni roboczych od dnia wydania decyzji zezwalającej na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi.

(dowód: akta kontroli str. 359-363)

Specjalista ds. Finansów i Zaopatrzenia oraz Zaopatrzeniowiec wyjaśnili: *dokonywano weryfikacji złożonych dokumentów. Weryfikacja polegała na sprawdzeniu przekazanych dokumentów, a z pozytywnej weryfikacji sporządzana jest decyzja. Jeżeli weryfikacja byłaby negatywna wówczas występowano o uzupełnienie dokumentacji. Ponadto wyjaśnili: Zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi dla wymienionych w piśmie policjantów nie wydawano w terminie do dwóch dni roboczych od dnia wydania decyzji, z uwagi*

⁷⁵ Przepisy art. 109 ust. 1, ust. 1a i ust. 2-4b ww. ustawy stosuje się odpowiednio.

⁷⁶ Dz. U. z 2017 r. poz. 1257 ze zm., dalej: *Kpa*.

⁷⁷ FC.T.241.4.2016; FC.T.241.6.2016; FC.T.241.2.2016; FC.T.241.8.2016; FC.T.241.10.2016; FC.T.241.1.2015; FC.T.241.3.2015; FC.T.241.5.2015; FC.T.241.7.2015; FC.T.241.9.2015

⁷⁸ I. P. (sprawa FC.T.241.4.2016), M. C. (sprawa FC.T.241.8.2016), L. M. (sprawa FC.T.241.10.2016), J. L. (sprawa FC.T.241.7.2015), R. L. (sprawa FC.T.241.9.2015).

na nieznajomość w/w przepisu. Zezwolenia wydawane były po wydaniu decyzji zezwalającej na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi. Po przekazaniu decyzji policjantowi, który nie wnosił uwag wydawane były zezwolenia.

(dowód: akta kontroli str. 364-369)

W powyższym zakresie NIK zwraca uwagę, że wynikający z art. 72 § 1 Kpa obowiązek utrwalenia w aktach czynności prowadzonych przez organ administracji publicznej, nie jest uzależniony tylko od ich wyników, ale przede wszystkim od ich znaczenia dla sprawy lub toku postępowania, co z uwagi na wynikający z § 13 pkt 3 ww. rozporządzenia termin do wypełnienia druku zezwolenia powoduje konieczność odnotowania wyniku także pozytywnej weryfikacji.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonej nieprawidłowości działalność kontrolowanej jednostki w badanym obszarze.

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 2015 r. w KPP wystąpiło pięć kolizji oraz innych zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych Policji, z tego dwa zdarzenia (40,0%) powstały z winy funkcjonariuszy Policji. W 2016 r. miało miejsce 16 takich zdarzeń, z tego za postanie ośmiu (50,0%) odpowiedzialni byli policjanci. Wskaźnik zdarzeń w kontrolowanej jednostce, liczony jako iloraz liczby zdarzeń z udziałem sprzętu transportowego w danym roku do liczby ogółem użytkowanego sprzętu transportowego wynosił 0,21 w 2015 r. oraz 0,76 w 2016 r. W latach 2015-2016, w przypadku dwóch z 21 zdarzeń, czterech policjantów KPP odniosło obrażenia ciała. Dwóch funkcjonariuszy, którzy spowodowali kolizję zostało ukaranych mandatami karnymi. W okresie objętym kontrolą nie wystąpiły zdarzenia z udziałem służbowego sprzętu transportowego spowodowane przez policjantów lub pracowników Policji pod wpływem alkoholu, a jeden pojazd został wycofany z eksploatacji w wyniku spalenia.

(dowód: akta kontroli str. 406-419, 797-798, 825-846)

KPP prowadziła ewidencję wypadków i kolizji dotyczących służbowego sprzętu transportowego, w książce ewidencji tych zdarzeń, zgodnej ze wzorem określonym w załączniku nr 8 do zarządzenia w sprawie zasad użytkowania pojazdów. W ewidencji, zawierającej rzetelne i kompletne dane, poza wypadkami i kolizjami drogowymi, ujmowano również inne zdarzenia z udziałem służbowego sprzętu transportowego. Najczęstszą przyczyną zdarzeń drogowych spowodowanych przez funkcjonariuszy Policji w latach 2015-2016 było niezachowanie należytej ostrożności podczas jazdy, manewru cofania oraz skrętu (90%) oraz niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami (10%).

(dowód: akta kontroli str. 409-419)

W kontrolowanym okresie obowiązywały zasady postępowania w przypadku zaistnienia zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego określone przez Komendanta Wojewódzkiego Policji w Opolu⁷⁹. Dodatkowo Komendant określił zasady postępowania policjantów i pracowników Policji uczestniczących w zdarzeniach drogowych z udziałem sprzętu transportowego będącego na stanie

⁷⁹ Decyzja Nr 18/2010 Opolskiego Komendanta Wojewódzkiego Policji z dnia 18 lutego 2010 r. w sprawie postępowania policjantów i pracowników policji uczestniczących w zdarzeniu drogowym z udziałem sprzętu transportowego będącego na stanie KWP w Opolu oraz przeciwdziałania powstawaniu zdarzeń drogowych z udziałem tego sprzętu (dalej: decyzja OKWP w sprawie postępowania w przypadku zdarzeń drogowych) oraz Instrukcja OKWP w sprawie użytkowania sprzętu transportowego.

KPP oraz przeciwdziałaniu powstawania zdarzeń drogowych z udziałem tego sprzętu⁸⁰.

(dowód: akta kontroli str. 122-150)

Zgodnie z § 1 *decyzji KPP w sprawie postępowania w przypadku zdarzeń drogowych*, Naczelnik Wydziału Prewencji i Ruchu Drogowego oraz Kierownik Ogniw Ruchu Drogowego zobowiązani byli do przeprowadzenia, co najmniej dwa razy w roku, szkoleń z zakresu bezpieczeństwa w ruchu drogowym w oparciu o analizę przyczyn zdarzeń drogowych powstałych w komórkach organizacyjnych KPP z udziałem sprzętu transportowego. Obowiązek ten realizowano poprzez organizowanie szkoleń oraz omawianie zaistniałych zdarzeń podczas odpraw.

(dowód: akta kontroli str. 149, 705-721)

3.1.2. Na podstawie 10 objętych badaniem zdarzeń z udziałem sprzętu transportowego KPP⁸¹ stwierdzono, iż:

a/ za wyjątkiem dwóch przypadków, dyżurny KPP otrzymał niezwłocznie informacje o zdarzeniach z udziałem służbowego sprzętu transportowego i odnotował je w książce przebiegu służby prowadzonej w SWD oraz zapewnił właściwy obieg informacji o zdarzeniach z udziałem służbowego sprzętu transportowego, zgodnie z katalogiem wydarzeń i w trybie określonym przez Komendanta Wojewódzkiego Policji w Opolu⁸²;

b/ nie wystąpiły przesłanki zobowiązujące KPP do przekazania do jednostki prowadzącej gospodarkę transportową meldunku, o którym mowa w § 10 ust. 1 pkt 6 lit. a *zarządzenia w sprawie zasad użytkowania pojazdów*;

c/ za wyjątkiem jednego przypadku, dla zdarzeń drogowych z udziałem służbowego sprzętu transportowego zostały sporządzone karty zdarzeń drogowych i zdarzenia te zostały zarejestrowane w SEWIK oraz KSIP;

d/ za wyjątkiem dwóch przypadków, informację o zdarzeniach, które spełniały przesłanki do zakwalifikowania ich, jako wydarzenia nadzwyczajne podlegające sprawozdawaniu, terminowo oraz zgodnie z wytycznymi wprowadzono i zatwierdzono w systemie SESPOL;

e/ po wystąpieniu objętych kontrolą zdarzeń, przeprowadzono na miejscu ich powstania czynności dotyczące ustalenia przebiegu tych zdarzeń, przyczyn oraz osób odpowiedzialnych za ich powstanie;

f/ sprawdzano stan trzeźwości kierujących pojazdami służbowymi (za wyjątkiem dwóch zdarzeń, które ujawniono po dniu ich zaistnienia);

g/ w momencie zdarzenia pojazdy służbowe nie były wykorzystywane, jako uprzywilejowane;

h/ żaden z kierujących pojazdami służbowymi funkcjonariuszy, przed dniem zaistnienia zdarzenia drogowego, nie uczestniczył w szkoleniu z zakresu doskonalenia techniki kierowania pojazdami;

i/ wszystkie objęte kontrolą pojazdy służbowe KPP w dniu zdarzenia drogowego posiadały ważne badania techniczne.

(dowód: akta kontroli str. 797-798)

3.1.3. Po wystąpieniu zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego, niezwłocznie podejmowano działania w celu naprawy uszkodzonych pojazdów

⁸⁰ Decyzja nr 15/2013 z dnia 23 maja 2013 r. w sprawie postępowania policjantów i pracowników Policji uczestniczących w zdarzeniach drogowych z udziałem sprzętu transportowego będącego na stanie KPP oraz przeciwdziałaniu powstawaniu zdarzeń drogowych z udziałem tego sprzętu. Dalej: *decyzja KPP w sprawie postępowania w przypadku zdarzeń drogowych*.

⁸¹ Po pięć z 2015 r. i 2016 r.

⁸² Decyzja nr 42/2013 Opolskiego Komendanta Wojewódzkiego Policji z dnia 14 marca 2013 r. w sprawie określenia katalogu wydarzeń i trybie ich meldowania dyżurnemu KWP o wydarzeniach przez dyżurnych jednostek Policji województwa opolskiego oraz ich dalszego przekazywania naczelnikom wydziałów/samodzielnym sekcjom i zespołom w KWP przez dyżurnego KWP oraz decyzja Nr 89/2016 Komendanta Wojewódzkiego Policji w Opolu z dnia 14 kwietnia 2016 r. w tej samej sprawie.

i przywrócenia ich do użytkowania. Łączny czas wyłączenia pojazdów z użytkowania z ww. powodów w 2015 r. wyniósł 107 dni, a w 2016 r. 329 dni⁸³.

(dowód: akta kontroli str. 847-857)

Komendant wyjaśnił: *KPP dysponuje obecnie 2 motocyklami, skuterem i 21 samochodami. Taka ilość zapewnia ciągłość pracy KPP i jednostek podległych, w tym także w sytuacjach, gdy część pojazdów jest uszkodzona. Z dotychczasowej praktyki wynika, że każdego roku część pojazdów jest czasowo wyłączona z użytkowania, ale pozostała ilość jest wystarczająca dla bieżącej realizacji zadań. Utrudnienia mogą się pojawić w sytuacji, gdy uszkodzenia pokolizyjne i awarie zaistnieją w jednym czasie lub też dotyczą jednego rodzaju pojazdów (np. busów potrzebnych przy wyjazdach w razie powołania Nieetatowych Pododdziałów Prewencji lub pojazdów nieoznakowanych służby kryminalnej). W takiej sytuacji można wnioskować o wsparcie KWP lub jednostek sąsiednich. Z posiadanej przeze mnie wiedzy wynika, że w latach 2015 i 2016 nie było takich trudnień i nie wnioskowaliśmy o czasowe przydzielenie pojazdów. Odwrotnie, były przypadki wykorzystania przez KWP pojazdów będących na stanie tej jednostki.*

(dowód: akta kontroli str. 911)

We wszystkich przypadkach, w celu naprawy uszkodzeń powstałych w wyniku zdarzeń drogowych, pojazdy przekazywane były do stacji obsługi KWP. Cztery pojazdy o numerach wewnętrznych 1355, 1419, 1211 oraz 1399 wyłączone były z użytkowania przez okres dłuższy niż 30 dni, tj. odpowiednio przez 33, 65, 83 oraz 104 dni. Zastępca Komendanta Wojewódzkiego Policji w Opolu insp. Zbigniew Białostocki poinformował: *po przeprowadzonej likwidacji uszkodzeń powstałych w wyniku zdarzeń drogowych pojazdy były kontrolowane przez specjalistów samochodowych stacji obsługi Wydziału Transportu KWP. W wyniku tych kontroli ujawniano kolejne usterki (niezwiązane ze zdarzeniem drogowym), które należało usunąć w celu przywrócenia pojazdom pełnej sprawności. Przeprowadzono również naprawy bieżące, co także wpłynęło na wydłużenie czasu naprawy i przekazanie pojazdu jednostce użytkującej po zakończeniu czynności naprawczych, łącznie z usunięciem usterek powstałych w wyniku zdarzenia drogowego. Ponadto: W przypadku pojazdu nr wew. 1399 ze względu na rozległość uszkodzeń oraz stosunkowo małą wartość kwoty odszkodowania (zgodnej z kosztorysem przedstawionym przez ubezpieczyciela), znaczna część warsztatów naprawczych nie wyrażała woli na podjęcie realizacji naprawy. W przypadku pojazdu nr wew. 1211 w trakcie realizacji naprawy przedmiotowego pojazdu ujawniono kolejne uszkodzenia powstałe w wyniku zdarzenia drogowego. Konieczne było przeprowadzenie kolejnych oględzin przez rzeczoznawcę oraz ich akceptację przez ubezpieczyciela. Wszystkie powyżej wymienione aspekty wpłynęły na ostateczny czas realizacji naprawy powstałej w wyniku zdarzenia drogowego.*

(dowód: akta kontroli str. 847-857, 923)

Wszystkie objęte badaniem dowody techniczne pojazdów⁸⁴ zawierały adnotacje o uszkodzeniach tych pojazdów w wypadkach, które skracaly okres ich użytkowania oraz naprawy po wypadkach.

(dowód: akta kontroli str. 527-528)

Zgodnie z przepisami § 13 ust. 1 i ust. 4 *Instrukcji organizacji obsługi technicznych*, naprawa powypadkowa stanowi ogół czynności polegających na usunięciu wszelkich uszkodzeń sprzętu transportowego powstałych w zdarzeniach na drogach publicznych albo w innych przypadkach, a sprzęt transportowy, którego naprawę

⁸³ W przypadku pojazdów objętych badaniem łączny czas wyłączenia tych pojazdów z użytkowania wyniósł odpowiednio 107 dni i 301 dni.

⁸⁴ Dowody techniczne pojazdów o numerach wewnętrznych: 1419, 1211, 1400, 1399, 1672, 1386, 1073, 1355, 1233.

powypadkową wykonano poza Policją, może być dopuszczony do dalszej eksploatacji po skontrolowaniu go przez kontrolera technicznego policyjnej stacji obsługi. Dopuszczenie sprzętu transportowego do eksploatacji, kontroler techniczny odnotowuje i potwierdza w karcie kontroli pracy sprzętu transportowego. W ośmiu⁸⁵ z 11 skontrolowanych przypadków, książki kontroli pracy sprzętu transportowego nie zawierały adnotacji kontrolera technicznego stacji obsługi KWP o dopuszczeniu tych pojazdów do dalszej eksploatacji.

(dowód: akta kontroli str. 498-499, 513-514, 781-782, 784-785)

Specjalista ds. Finansów i Zaopatrzenia wyjaśnił: *Dopuszczenie do używania wymienionych pojazdów nastąpiło w związku z informacją ze stacji obsługi KWP o możliwości odbioru pojazdu jako naprawionego. Wszystkie samochody naprawione na zewnątrz przechodzą sprawdzenie na stacji diagnostycznej KWP. Odbierając pojazd z naprawy brak było podstaw przypuszczać, że pojazd służbowy nie nadaje się do dopuszczenia do użytkowania, a wszystkie naprawy są nadzorowane przez Wydział Transportu KWP. Zastępca Komendanta Wojewódzkiego Policji w Opolu, insp. Zbigniew Białostocki poinformował, iż: (...) pojazdy te przed ich przekazaniem jednostce użytkującej po przeprowadzonych naprawach, każdorazowo były poddawane kontroli przed dopuszczeniem do eksploatacji. Sprawność pojazdów po realizowanych naprawach potwierdzona i odnotowana została w dokumentacji (w teczce pojazdu) na stacji obsługi Wydziału Transportu KWP w Opolu.*

(dowód: akta kontroli str. 803, 924)

3.2. Szkody w służbowym sprzęcie transportowym

Wartość szkód powstałych w służbowym sprzęcie transportowym w wyniku kolizji i innych zdarzeń wyniosła w 2015 r. 15,7 tys. zł, z tego 8,8 tys. zł z winy funkcjonariuszy, a w 2016 r. odpowiednio: 69,1 tys. zł i 26,1 tys. zł. Szkody powstałe z winy funkcjonariuszy pokryte zostały w całości w ramach posiadanych przez policjantów polis ubezpieczeniowych. Pozostałe szkody pokryto z polis ubezpieczeniowych pojazdów sprawców kolizji i wypadków, którymi byli inni uczestnicy ruchu drogowego (17,3 tys. zł) oraz spisano w koszty Policji (30,5 tys. zł). W latach 2015-2016 w zakresie postępowania w przypadku powstania szkód w mieniu, w tym szkód w służbowym sprzęcie transportowym obowiązywały regulacje wprowadzone przez Opolskiego Komendanta Wojewódzkiego Policji decyzją nr 164/2010 z dnia 15 listopada 2010 r. w sprawie zasad postępowania w przypadku szkód w mieniu Skarbu Państwa, którego dysponentem jest Komenda Wojewódzka Policji w Opolu⁸⁶ oraz decyzją OKWP w sprawie postępowania w przypadku zdarzeń drogowych.

Na podstawie dokumentacji dotyczącej skontrolowanych zdarzeń z udziałem sprzętu transportowego KPP stwierdzono, iż:

a/ za wyjątkiem czterech przypadków, w których sprawcą zdarzenia była osoba spoza Policji, sporządzono protokoły szkody zgodne ze wzorem określonym w załączniku nr 1 do decyzji OKWP w sprawie postępowania w sprawie szkód. Protokoły te sporządzono w terminie 10 dni roboczych od dnia ujawnienia szkody, co było zgodne z § 4 ust. 1 tej decyzji;

b/ we wszystkich skontrolowanych przypadkach, w celu ustalenia okoliczności wyrządzenia szkody, osób odpowiedzialnych za jej powstanie oraz wykazania winy bądź braku winy tych osób, przeprowadzono postępowania wyjaśniające zakończone zwięzłym sprawozdaniem z wnioskami, co było zgodne z § 4 ust. 4 ww. decyzji;

⁸⁵ Pojazdy o numerach wewnętrznych 1355 (dwukrotnie), 1233, 1073, 1386, 1672, 1211, 1400.

⁸⁶ Dalej: decyzja OKWP w sprawie postępowania w sprawie szkód.

c/ 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. 134-148, 444-451, 847-857)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Niesporządzenie oraz niezaewidencjonowanie protokołów szkód sprzętu transportowego.

Zgodnie z przepisami § 4 ust. 1 decyzji OKWP w sprawie postępowania w sprawie szkód, Komendant był zobowiązany do sporządzenia protokołu szkody w terminie 10 dni roboczych od daty jej ujawnienia szkody. W myśl przepisów § 4 ust. 2 ww. zasad, protokoły szkód sporządzone w komórkach organizacyjnych KPP powinny być ewidencjonowane w rejestrach własnych, prowadzonych przez tę jednostkę.

We wszystkich czterech zbadanych przypadkach uszkodzeń służbowego sprzętu transportowego, powstałych z winy osób spoza Policji, do dnia kontroli NIK, w KPP nie sporządzono protokołów szkód, tj. w przypadku uszkodzenia pojazdu:

- Kia Cee'd (nr wew. 1355) w dniu 28 marca 2015 r.;
- Kia Cee'd (nr wew. 1233) w dniu 7 października 2015 r.;
- Opel Astra (nr wew. 1073) w dniu 8 grudnia 2015 r.;
- Kia Cee'd (nr wew. 1386) w dniu 5 stycznia 2016 r.

Wszystkie ww. szkody ujawniono w dniu zdarzenia.

(dowód: akta kontroli str. 138, 407-443)

Komendant wyjaśnił, że brak protokołów szkody w wynikał z mylnej interpretacji przepisów. W wyjaśnieniach wskazał: *We wszystkich wymienionych przypadkach były to szkody związane ze zdarzeniami drogowymi, których osobą odpowiedzialną za szkodę był kierowca niezwiązany z Policją. W tych przypadkach pojazdy służbowe odstawiane były do naprawy przez Wydział Transportu KWP na warsztat naprawczy z zewnątrz, a rozliczenie następowało bezgotówkowo. Mylnie interpretowano, że protokołu szkody w tych przypadkach się nie sporządza gdyż nie ma możliwości podpisania protokołu przez osobę odpowiedzialną za szkodę. Nadmieniam, że obecnie zgodnie z Decyzją 110/2017 Komendanta Wojewódzkiego Policji w Opolu z dnia 9 czerwca 2017 r. wprowadzono zmianę w treści protokołu szkody, w którym dopisano pouczenie dotyczące podpisu osób odpowiedzialnych za szkodę o treści „nie dotyczy osób niebędących funkcjonariuszami lub pracownikami Policji”.*

(dowód: akta kontroli str. 589)

Ponadto w prowadzonym przez KPP rejestrze protokołów szkód, nie zewidencjonowano protokołu z dnia 10 listopada 2015 r., dotyczącego szacunkowego kosztu naprawy pojazdu Kia Cee'd o numerze wewnętrznym 1355.

(dowód: akta kontroli str. 420-424, 427)

Specjalista ds. Finansów i Zaopatrzenia wyjaśnił: *nastąpiło to z uwagi na przeoczenie. Jednocześnie informuję, że w/w protokół jest w dokumentacji powyższej sprawy w Wydziale Finansów KWP i zostanie dopisany do rejestru KPP. Protokół ten został w trakcie kontroli zaewidencjonowany w rejestrze szkód pod pozycją nr 6.*

(dowód: akta kontroli str. 420-424, 427, 793)

2. Niezapewnienie niezwłocznego przeprowadzenia jazd kontrolnych z czterema policjantami, którzy spowodowali zdarzenia drogowe.

Przepisami § 2 ust. 1 i ust. 3 *Decyzji KPP w sprawie postępowania w przypadku zdarzeń drogowych*, wprowadzony został w KPP obowiązek niezwłocznego przeprowadzania z policjantami, sprawcami zdarzeń drogowych jazd kontrolnych przez Naczelnika Wydziału Prewencji i Ruchu Drogowego oraz Kierownika Ognia Ruchu Drogowego. Z jazd kontrolnych miały być sporządzane notatki zawierające ocenę zachowania kierowcy w typowych warunkach służby, w zakresie wykonywania podstawowych manewrów.

Na podstawie badanej dokumentacji pięciu zdarzeń drogowych powstałych z winy funkcjonariuszy Policji ustalono, iż jazdy kontrolne, w wyniku których sporządzono wymagane notatki służbowe, zostały przeprowadzone w odniesieniu do dwóch z nich, z czego w jednym przypadku jazdę przeprowadzono dopiero upływie 51 dni po spowodowaniu zdarzenia drogowego⁸⁷. W przypadku pozostałych trzech zdarzeń nie przedłożono dokumentów potwierdzających przeprowadzenie takich jazd kontrolnych z funkcjonariuszami. Jeden spośród tych funkcjonariuszy nie pamiętał, czy po spowodowanym zdarzeniu odbył jazdę kontrolną, a jeden oświadczył, iż takiej jazdy nie wykonywał.

(dowód: akta kontroli str. 149, 444-451, 474, 697-721)

Naczelnik Wydziału Prewencji i Ruchu Drogowego (w okresie od 1 stycznia 2015 r. do 15 grudnia 2016 r.) nie wyjaśnił przyczyny nieprzeprowadzania jazdy niezwłocznie po zdarzeniach i braku notatek w pozostałych przypadkach.

(dowód: akta kontroli str. 696)

Komendant wyjaśnił, iż: (...) *przeprowadził kilka rozmów dot. wywiązywania się z obowiązków Kierownika Ognia, w związku z wieloma sygnałami dot. nieprawidłowości w tym zakresie. Rozmów tych nie dokumentowano, a ponieważ wymieniony zadeklarował swoje odejście ze służby w roku 2017 roku, odstąpiłem od przeprowadzania postępowań wyjaśniających i stosowania środków dyscyplinujących. (...) Również Naczelnik Wydziału Prewencji i Ruchu Drogowego zadeklarował swoje odejście ze służby w sierpniu 2017 r. W związku z powyższym z dniem 16 grudnia 2016 r. został przeniesiony do tzw. dyspozycji. Wobec powyższych okoliczności nie stosowałem żadnych środków dyscyplinujących.*

(dowód: akta kontroli str. 912)

3. Niezapewnienie właściwego obiegu informacji oraz sprawozdawczości o zdarzeniach z udziałem sprzętu transportowego eksploatowanego przez KPP.

Zgodnie z przepisami § 21 ust. 1, ust. 2 i ust. 3 obowiązującego do dnia 31 grudnia 2016 r.⁸⁸ 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 miały być gromadzone i przetwarzane informacje jawne, 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. Dane dotyczące wydarzeń związanych z bezpieczeństwem w komunikacji powinny być ujmowane w SESPol w sprawozdaniu nr IX/1 dotyczącym wydarzeń nadzwyczajnych z udziałem policjantów i pracowników Policji nie później niż siódmego dnia po zaistnieniu zdarzenia. Ponadto w świetle przepisów § 1 ust. 1 *decyzji OKWP w sprawie postępowania w przypadku zdarzeń*

⁸⁷ Zdarzenie miało miejsce w dniu 23 stycznia 2016 r., a jazdę kontrolną przeprowadzono w dniu 14 marca 2016 r.

⁸⁸ 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.).

⁸⁹ Dz. Urz. KGP poz. 142. Dalej: zarządzenie *w sprawie sprawozdawczości z 2014 r.*

drogowych, po zaistnieniu zdarzenia drogowego z udziałem pojazdu służbowego, osoba prowadząca sprzęt transportowy zobowiązana była do niezwłocznego powiadomienia o tym dyżurnego najbliższej jednostki. W wyniku sprawdzenia 10 zdarzeń drogowych z udziałem pojazdów służbowych Policji użytkowanych przez KPP stwierdzono, iż w przypadku dwóch spośród sześciu zdarzeń (33,3%)⁹⁰ spowodowanych przez funkcjonariuszy, dotycząca tych zdarzeń ostateczna dokumentacja nie została przekazana do osoby odpowiedzialnej w KPP za wprowadzanie danych do SESPól. Wskutek powyższego te wydarzenia nadzwyczajne nie zostały ujęte w sprawozdaniu IX/1 w obowiązujących terminach.

(dowód: akta kontroli str. 444, 451, 484-486)

Komendant odpowiedzialny zgodnie z przepisami § 22 ust. 1 i ust. 2 zarządzenia w sprawie sprawozdawczości z 2014 r. za poprawność i kompletność wprowadzenia danych w SESPól oraz nadzór nad realizacją zadań w ww. zakresie w podległej jednostce oraz Specjalista ds. Kadr i Szkolenia odpowiedzialna za wprowadzanie danych do ww. systemu wyjaśnili: *brak wprowadzenia do systemu dwóch zdarzeń drogowych spowodowany był nieotrzymaniem informacji o zaistnieniu takich wydarzeń nadzwyczajnych. Z przeglądu dokumentacji archiwalnej dotyczącej postępowania szkodowego wynika, że w obu przypadkach pierwsza informacja dotycząca ujawnienia szkody w pojeździe służbowym (...) nie zawierała danych dotyczących okoliczności zdarzenia i tożsamości sprawcy. W związku z powyższym sprawa została przekazana do wyjaśnienia do Wydziału Prewencji i Ruchu Drogowego. Po wyjaśnieniu Zespół ds. Kadr i Szkolenia również nie został poinformowany o wynikach ustaleń. Dane o ww. wydarzeniach nadzwyczajnych zostały odnotowane w SESPól w trakcie kontroli NIK, w dniu 22 czerwca 2017 r., tj. z opóźnieniem wynoszącym odpowiednio 285 i 714 dni i zatwierdzone w dniu 23 czerwca 2017 r.*

(dowód: akta kontroli str. 390-391, 489-492, 584)

Ponadto w jednym z ww. przypadków⁹¹, nie powiadomiono dyżurnego KPP o zdarzeniu drogowym na drodze publicznej, wskutek czego nie została sporządzona karta zdarzenia drogowego wymagana na przepisami § 4 ust. 1 zarządzenia nr 635 Komendanta Głównego Policji z dnia 30 czerwca 2006 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych⁹² oraz zdarzenie to nie zostało odnotowane w SWD i w systemie SEWiK.

(dowód: akta kontroli str. 444, 453-473)

Funkcjonariusz kierujący ww. pojazdem wyjaśnił: *po ujawnieniu uszkodzeń przez mechanika KPP, sporządziłem stosowną dokumentację opisującą zdarzenie i przekazałem ją bezpośredniemu przełożonemu. Nie powiadomiłem dyżurnego z powodu braku stwierdzenia jakichkolwiek uszkodzeń pojazdu na miejscu zdarzenia oraz w momencie zakończenia służby tego dnia.*

Komendant wyjaśnił: (...) *nadzór merytoryczny nad funkcjonowaniem SEWiK sprawują komórki organizacyjne do spraw ruchu drogowego, co w przypadku KPP oznacza bezpośrednio Kierownika Ognia Ruchu Drogowego. W czasie zaistnienia przedmiotowego zdarzenia funkcję tę pełnił aspirant sztabowy (...)*⁹³ i zgodnie z cytowanym zarządzeniem do jego obowiązków należało kontrolowanie rzetelności wprowadzanych danych do systemu.

(dowód: akta kontroli str. 736, 911-912)

⁹⁰ Uszkodzenie pojazdu Fiat Ducato (nr wewnętrzny 1419) podczas manewru skrętu na drodze publicznej w dniu 27 czerwca 2015 r. – uszkodzenie ujawnione przez mechanika samochodowego w dniu 2 lipca 2015 r., uszkodzenie pojazdu Kia Cee'd (nr wewnętrzny 1400) podczas zawracania w dniu 2 września 2016 r. – uszkodzenie ujawnione w dniu 3 września 2016 r.

⁹¹ Zdarzenie z dnia 27 czerwca 2016 r.

⁹² Dz. Urz. KGP z 2013 r. poz. 75.

⁹³ Zwolniony ze służby w dniu 5 maja 2017 r.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność kontrolowanej jednostki w badanym obszarze.

IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

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

1. Zapewnienie prowadzenia analiz potrzeb i stanu wykorzystania sprzętu transportowego.
2. Podjęcie działań w celu uzyskania pozwolenia wodnoprawnego na wprowadzanie do urządzeń kanalizacyjnych ścieków przemysłowych z myjni pojazdów funkcjonujących w obiektach KPP.
3. Zapewnienie obiegu informacji o zdarzeniach z udziałem służbowego sprzętu transportowego, umożliwiającego kompletne oraz terminowe wprowadzanie danych o tych zdarzeniach do SWD, SEWiK i SESPol.
4. Podjęcie działań dotyczących wzmocnienia nadzoru nad gospodarką transportową w KPP, w celu zapewnienia terminowego przeprowadzenia okresowej obsługi technicznej OT-2 pojazdów służbowych, rzetelnego prowadzenia dokumentacji dotyczącej wydawania zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi, zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego oraz związanych z nimi szkód, a także ewidencji sprzętu-materiału w zakresie części zamiennych.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w 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, dnia 4 sierpnia 2017 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Opolu

Kontroler
Jarosław Pałęga
główny specjalista kontroli państwowej


podpis

DYREKTOR
Delegatury NIK w Opolu


podpis

