



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Opolu

LOP.411.001.01.2017

R/17/001

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Opolu
ul. Krakowska 28, 45-075 Opole
T +48 77 449 70 00, F +48 77 449 70 44
lop@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	R/17/001 – Użytkowanie samochodów służbowych przez funkcjonariuszy Policji
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Opolu
Kontrolerzy	1. Marzanna Wierzbicka, doradca techniczny, upoważnienie do kontroli nr LOP/16/2017 z dnia 20 stycznia 2017 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2) 2. Jarosław Pałęga, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LOP/17/2017 z dnia 20 stycznia 2017 r. oraz nr LOP/46/2017 z dnia 24 kwietnia 2017 r. (dowód: akta kontroli str. 3-4, 3354-3355)
Jednostka kontrolowana	Komenda Wojewódzka Policji w Opolu, ul. Korfantego 2, 45-077 Opole ¹
Kierownik jednostki kontrolowanej	Jarosław Kaleta, Komendant Wojewódzki Policji w Opolu ² (dowód: akta kontroli str. 5)

II. Ocena kontrolowanej działalności³

Ocena ogólna

Komendant Wojewódzki wywiązał się z obowiązku naliczenia, zatwierdzenia i przekazania do Komendy Głównej Policji⁴ norm wyposażenia w sprzęt transportowy, nie zapewnił jednak zabezpieczenia garnizonu opolskiego w sprzęt transportowy na poziomie, co najmniej wynikającym z ustalonych norm, w przypadku furgonów, przyczep i pozostałego sprzętu transportowego w 2015 r. oraz samochodów osobowych, furgonów, przyczep, pojazdów specjalistycznych oraz pozostałego sprzętu transportowego w 2016 r. Ponadto w 2015 r. 12,8% a w 2016 r. 19,9% eksploatowanych w garnizonie opolskim pojazdów spełniało kryteria do wycofania ich z eksploatacji i średnio ponad 8% użytkowanych pojazdów w 2015 r. i 9% w 2016 r. było wyłączonych z eksploatacji z powodu napraw i bieżącej obsługi technicznej, co dodatkowo wpływało na obniżenie poziomu wyposażenia niezbędnego do zapewnienia mobilności Policji. W celu zapewnienia bieżącej sprawności eksploatowanych pojazdów służbowych, w garnizonie opolskim funkcjonowało policyjne zaplecze obsługowo-naprawcze, obejmujące stację obsługi wraz ze stacją kontroli pojazdów oraz punkty obsługi technicznej⁵. Stacja obsługi nie posiadała jednak niektórego sprzętu, maszyn i urządzeń wskazanych, jako jej obligatoryjne wyposażenie podstawowe. Osoby zatrudnione w KWP przy obsłudze i naprawach pojazdów stanowiących wyposażenie Policji, posiadały wykształcenie i kwalifikacje zgodne z wykonywanymi czynnościami, jednak liczba zatrudnianych specjalistów samochodowych była niższa aniżeli wynikająca ze wskaźników pracochłonności prac obsługowo-naprawczych w stosunku do ilości użytkowanego sprzętu określonych w obowiązujących aktach wewnętrznych. Miało to wpływ na czas postoju pojazdów w naprawach i obsługach wykonywanych w stacji obsługi KWP oraz na zlecenie części napraw pojazdów podmiotom zewnętrznym. Nie zapewniono także określenia w sposób rzetelny kosztów prowadzenia gospodarki transportowej w garnizonie opolskim, podawanych w informacjach przekazywanych do KGP, ponieważ nie uwzględniały one części ponoszonych kosztów związanych z gospodarką transportową. W latach 2015-2016 poddawano

¹ Dalej: KWP.

² Od dnia 24 maja 2016 r., dalej: Komendant Wojewódzki. W kontrolowanym przez NIK okresie Komendantem Wojewódzkim była także od dnia 18 grudnia 2013 r. do dnia 15 marca 2016 r. nadinspektor Irena Doroszkiewicz, a od dnia 16 marca 2016 r. do dnia 23 maja 2016 r. pełniącym obowiązki Komendanta był inspektor Jacek Tomczak.

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

⁴ Dalej: KGP.

⁵ Dalej: POT.

pojazdy służbowe użytkowane w KWP badaniom technicznym w wymaganych terminach w stacji kontroli pojazdów funkcjonującej w KWP lub stacjach kontroli poza Policją⁶. Zlecenia takich badań dla 13 pojazdów w stacjach funkcjonujących na zasadach rynkowych, dokonano także w okresie od 1 do 17 marca 2017 r., kiedy to brak było przepisów dopuszczających możliwość zlecenia ich wykonania w stacjach nieposiadających upoważnienia do badań technicznych pojazdów służb mundurowych. Stacja kontroli pojazdów działająca w KWP posiadała wymagane upoważnienie do prowadzenia badań technicznych pojazdów, jednak część stanowiących jej wyposażenie urządzeń i przyrządów kontrolno-pomiarowych nie była poddawana legalizacji lub nie została objęta obowiązkowym dozorem technicznym⁷ oraz nie zapewniono w pełni rzetelnego dokumentowania ich okresowej kontroli eksploatacyjnej.

Komendant Wojewódzki określił organizację transportu, zasady powierzania i dysponowania służbowymi pojazdami samochodowymi, zasady dostępu do służbowego sprzętu transportowego, dokumentowania jego użycia, przechowywania i przekazywania na stację obsługi, które były przestrzegane, za wyjątkiem użycia pojazdów w celu dostarczenia ich do naprawy poza zapleczem obsługowo-naprawczym Policji. Wprowadził również regulacje dotyczące postępowania po zaistnieniu zdarzenia z udziałem służbowego sprzętu transportowego, dokumentowania takich zdarzeń oraz likwidacji szkód. Ustalone zasady w ww. zakresie były przestrzegane, za wyjątkiem ujawnionych w trakcie kontroli przypadków nieprzekazywania informacji o zdarzeniach przez dyżurnych KWP zgodnie z obowiązującym rozdzielnikiem oraz obiegu dokumentacji związanej ze szkodami spowodowanymi przez inne niż policjanci i pracownicy Policji osoby, co skutkowało nieujmowaniem wartości części szkód w księgach rachunkowych KWP.

Jakkolwiek wykorzystywano w pełni otrzymywane limity miejsc na kursach i szkoleniach z zakresu doskonalenia techniki kierowania pojazdami, realizowanych w ramach doskonalenia centralnego oraz podejmowano działania w celu udziału policjantów w szkoleniach zewnętrznych, to nadal znikomy był udział przeszkolonych w tym zakresie policjantów garnizonu wśród kierujących pojazdami służbowymi. W kontrolowanym okresie wzrosła w garnizonie o 16,3% liczba zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego, w tym także o 16,5% liczba zdarzeń powstałych z winy policjantów i pracowników Policji, co wskazuje na ograniczoną skuteczność dotychczasowych działań.

Inne stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły w szczególności:

- ujawnionych podczas kontroli przypadków nierzetelnego dokumentowania wyboru wykonawców usług napraw pojazdów przy zamówieniach, których wartość nie przekraczała kwoty, o której mowa w art. 4 pkt 8 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. *Prawo zamówień publicznych*⁸ oraz nieterminowej zapłaty za takie usługi, a także przypadków zaciągania przez Naczelnika Wydziału Transportu⁹ na rzecz KWP zobowiązań z przekroczeniem zakresu posiadanego upoważnienia do dysponowania środkami finansowymi;
- nieopisania przedmiotu zamówienia na dostawę części i akcesoriów do pojazdów służbowych KWP w sposób wyczerpujący i zakupu części i akcesoriów bez stosowania przepisów o zamówieniach publicznych;
- niegospodarnego wydatkowania środków publicznych na zakup części do pojazdów służbowych objętych umowami zawartymi w wyniku przeprowadzonych przetargów od innych dostawców po cenach wyższych od wynikających z zawartych umów;
- niezapewnienia rzetelnego prowadzenia dokumentacji dotyczącej obsług i napraw pojazdów służbowych oraz nieprzestrzegania ustalonych limitów czasu ich wykonania w stacji obsługi KWP;
- wykonywania obsług technicznych pojazdów OT-2 po przekroczeniu ustalonych terminów ich przeprowadzenia;

⁶ W przypadkach uzasadnionych względami służbowymi, organizacyjnymi lub ekonomicznymi.

⁷ Analizator spalin samochodowych, który nie posiadał wymaganej legalizacji, przy czym do przeprowadzania kontroli emisji zanieczyszczeń gazowych używano życzanego analizatora oraz w urządzenie do podnoszenia osi pojazdu.

⁸ Dz. U. z 2015 r. poz. 2164, ze zm.

⁹ Dalej: WT.

- nieodnotowania w dowodach technicznych pojazdów wymaganych informacji o wypadkach oraz związanych z nimi naprawach;
- niezapewnienia przekazania dyrektorowi Biura Logistyki Policji KGP informacji o zdarzeniach, w wyniku których straty w służbowym sprzęcie transportowym przekroczyły kwotę ustaloną przez to Biuro;
- nierzetelnego sporządzenia sprawozdań o stanie i pracy transportu za 2015 r. oraz za 2016 r., a także braku zatwierdzenia danych ujętych w ww. sprawozdaniu za 2016 r.

Formułując powyższą ocenę NIK uwzględniła działania podjęte w trakcie kontroli, dotyczące: a/ wznowienia postępowań administracyjnych i wydania nowych zezwoleń na kierowanie pojazdami służbowymi w sprawach, w których ujawniono braki; b/ ujęcie w księgach rachunkowych 2016 r. ujawnionych w tym roku szkód spowodowanych przez inne niż policjanci i pracownicy Policji osoby, w kwocie 191 384,85 zł; c/ legalizacji i kalibracji analizatora spalin; d/ zapewnienia rejestracji i dopuszczenia do używania przez Urząd Dozoru Technicznego dźwignika kanałowego; e/ skorygowanie zestawień pn. *Wykonanie obsługi technicznych i napraw sprzętu transportowego* oraz uzupełnienie wpisów w dowodach technicznych pojazdów użytkowanych przez Komendę Powiatową Policji w Krapkowicach o informacje o uszkodzeniach w wypadkach i wykonanych naprawach.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Wyposażenie jednostek Policji w sprzęt transportowy oraz zapewnienie obsługi technicznej i napraw pojazdów służbowych

1.1. Wyposażenie w sprzęt transportowy

Opis stanu
faktycznego

Liczba sprzętu transportowego ogółem w garnizonie opolskim Policji¹⁰ w latach 2015-2016 była niższa niż wynikająca 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 oraz norm wyposażenia naliczonych wg zasad określonych 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 transportowy¹². I tak, liczba sprzętu transportowego wg stanu na dzień:

- 1 stycznia 2015 r. wynosiła 541 szt.¹³, co stanowiło 92,8% norm należności wynoszących 583 szt.¹⁴, przy czym normy wyposażenia zostały spełnione dla następujących grup sprzętu: samochody osobowe terenowe, motocykle oraz łodzie;
- 31 grudnia 2015 r.¹⁵ wynosiła 532 szt.¹⁶, co stanowiło 98,5% norm wyposażenia wynoszących w tym czasie 540 szt.¹⁷, przy czym normy wyposażenia zostały spełnione dla następujących grup sprzętu: samochody osobowe, samochody osobowe terenowe, ciężarowe, autobusy, motocykle, sprzęt pływający i pozostały sprzęt transportowy;
- 31 grudnia 2016 r. wynosiła 518 szt.¹⁸, co stanowiło 97,0% norm wyposażenia wynoszących 534 szt.¹⁹, przy czym normy zostały spełnione dla następujących grup sprzętu: samochody osobowe terenowe, samochody ciężarowe, autobusy, motocykle oraz sprzęt pływający.

(dowód: akta kontroli str. 1229-1239, 1264-1273, 2502)

¹⁰ Tj. w jednostkach Policji w województwie opolskim podległych Komendantowi Wojewódzkiemu.

¹¹ Dz. Urz. Komendy Głównej Policji Nr 8, poz. 42 ze zm.; dalej: zarządzenie w sprawie norm z 2006 r.

¹² Dz. Urz. KGP poz. 29, ze zm.; dalej: zarządzenie w sprawie norm z 2015 r.

¹³ Z tego: samochody osobowe 347 szt.; osobowe terenowe 9 szt.; furgony 110 szt.; specjalne 6 szt.; wsparcia logistycznego 13 szt.; motocykle 34 szt.; łodzie 12 szt.; sprzęt transportowy wsparcia 10 szt.

¹⁴ Z tego: samochody osobowe 388 szt.; osobowe terenowe 9 szt.; furgony 120 szt.; specjalne 8 szt.; wsparcia logistycznego 20 szt.; motocykle 18 szt.; łodzie 7 szt.; sprzęt transportowy wsparcia 13 szt.

¹⁵ Z dniem 2 czerwca 2015 r. zmieniły się zasady naliczania norm wyposażenia, wskutek czego zmniejszyły się normy dla garnizonu opolskiego z 583 szt. wg stanu na 1 stycznia 2015 r. do 540 szt. wg stanu na 1 stycznia 2016 r.

¹⁶ Z tego: samochody osobowe 337 szt.; osobowe terenowe 10 szt.; furgony 102 szt.; ciężarowe 3 szt.; autobusy 2 szt.; przyczepy 8 szt.; specjalistyczne 18 szt.; pozostały sprzęt transportowy 4 szt.; motocykle 35 szt.; sprzęt pływający 13 szt.

¹⁷ Z tego: samochody osobowe 337 szt.; osobowe terenowe 10 szt.; furgony 102 szt.; ciężarowe 2 szt.; autobusy 2 szt.; przyczepy 10 szt.; specjalistyczne 27 szt.; pozostały sprzęt transportowy 3 szt.; motocykle 27 szt.; sprzęt pływający 7 szt.

¹⁸ Z tego: samochody osobowe 331 szt.; osobowe terenowe 9 szt.; furgony 100 szt.; ciężarowe 2 szt.; autobusy 2 szt.; przyczepy 6 szt.; specjalistyczne 24 szt.; pozostały sprzęt transportowy 2 szt.; motocykle 33 szt.; sprzęt pływający 9 szt., co stanowiło odpowiednio: 97,6%; 100%; 88,5%; 100%, 100%; 75%; 96%, 66,7%, 117,9% i 180% norm wyposażenia.

¹⁹ Z tego: Z tego: samochody osobowe 339 szt.; osobowe terenowe 9 szt.; furgony 113 szt.; ciężarowe 2 szt.; autobusy 2 szt.; przyczepy 8 szt.; specjalistyczne 25 szt.; pozostały sprzęt transportowy 3 szt.; motocykle 28 szt.; sprzęt pływający 5 szt.

Uwzględniając sprzęt transportowy nadal użytkowany w garnizonie, ale spełniający kryteria do wycofania²⁰, poziom zabezpieczenia w sprzęt, w odniesieniu do ustalonych norm, wynosił odpowiednio: 62,6%; 85,9% i 77,7%²¹.

(dowód: akta kontroli str. 1226-1231, 1266-1274, 2502)

W latach 2015-2016 Komendant Wojewódzki korzystał z uprawnienia wynikającego z przepisów § 6 ust. 1 zarządzenia w sprawie norm z 2015 r. i naliczał dodatkowe normy wyposażenia dla podległej KWP²². W związku z powyższym w 2015 r. oraz w 2017 r. zwiększono normy o dziewięć pojazdów (sześć osobowych nieoznakowanych oraz trzy furgony), a w 2016 r. normy zwiększono o 10 pojazdów (siedem osobowych nieoznakowanych i trzy furgony).

(dowód: akta kontroli str. 2904-2907)

Komendant Wojewódzki wywiązał się z obowiązku określonego w przepisach § 14 ust. 1 zarządzenia w sprawie norm z 2015 r. i w dniu 2 czerwca 2015 r., tj. z zachowaniem terminu 30 dni od dnia wejścia w życie tego zarządzenia, przedstawił Dyrektorowi Biura Logistyki Policji KGP zatwierdzone normy wyposażenia. Zatwierdzone i zaktualizowane normy wyposażenia przekazał również w dniu 15 października 2015 r.²³, w dniu 7 marca 2016 r.²⁴ oraz w dniu 28 marca 2017 r., przez co terminowo wypełnił obowiązek określony w § 14 ust. 3 ww. zarządzenia.

(dowód: akta kontroli str. 1231-1237, 1260-1264, 1266-1274, 2501-2502)

Zastępca Komendanta Wojewódzkiego insp. Zbigniew Białostocki wyjaśnił, iż normatywny stan wyposażenia ustalany dla KWP w oparciu o normy obowiązujące od 5 maja 2015 r. jest wystarczający dla zapewnienia realizacji zadań Policji, jednak z uwagi na braki normatywne oraz stan wyeksploatowania sprzętu realizacja tych zadań jest utrudniona.

(dowód: akta kontroli str. 2906)

W latach 2015-2016 KWP przyjęła do eksploatacji odpowiednio 23²⁵ i 39²⁶ pojazdów o łącznej wartości 1 892,3 tys. zł oraz 3 661,6 tys. zł. Przyjęte pojazdy zostały rozdysponowane do poszczególnych jednostek organizacyjnych Policji, z tym, że w przypadku 18 pojazdów, pojazdy przydzielono jednostkom, które dysponowały liczbą sprzętu transportowego zgodną z naliczonymi normami lub od nich wyższą. Naczelnik WT wyjaśnił, iż przed podjęciem decyzji o przyznaniu pojazdu przeprowadzana była analiza pojazdów użytkowanych przez daną jednostkę pod kątem średniego wieku pojazdu, liczby pojazdów kwalifikujących się do wycofania, stopnia zużycia pojazdów oraz warunków zawartych w umowach o dofinansowanie ze środków Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Ponadto uwzględniano stopień zapewnienia norm wyposażenia na sprzęt w danej kategorii pojazdów, przebiegi pojazdów, liczbę komórek i jednostek organizacyjnych (komisariatów, posterunków, rewirów) w strukturze jednostki użytkującej, ilość ważnych ciągów komunikacyjnych (autostrad i dróg krajowych) w przypadku służb ruchu drogowego oraz aktywność jednostek terenowych w pozyskiwaniu środków finansowych przeznaczonych na współfinansowanie zakupów sprzętu transportowego przy współdziałaniu samorządów lokalnych w ramach tzw. „sponsoringu”. Naczelnik WT w wyjaśnieniach podał także, że: *aktywność jednostek samorządowych województwa opolskiego w tym obszarze, na przestrzeni ostatnich*

²⁰ Na podstawie sprawozdań o stanie i pracy transportu KWP ustalono, iż liczba pojazdów spełniających kryteria do wycofania wynosiła:

- 176 szt. (32,5% ogółu użytkowanego sprzętu transportowego) wg stanu na 31 grudnia 2014 r.;

- 68 szt. (12,8% ogółu użytkowanego sprzętu transportowego) wg stanu na 31 grudnia 2015 r.;

- 103 szt. (21,1% ogółu użytkowanego sprzętu transportowego) wg stanu na 31 grudnia 2016 r.

²¹ Przy czym uwzględniając tę przesłankę, normy wyposażenia zostały spełnione dla: a/ motocykli wg stanu na dzień 1 stycznia 2015 r.; b/ samochodów osobowych terenowych, autobusów, motocykli, sprzętu pływającego oraz pozostałego sprzętu transportowego wg stanu na dzień 1 stycznia 2016 r.; c/ samochodów osobowych terenowych, autobusów, motocykli i sprzętu pływającego wg stanu na dzień 31 grudnia 2016 r.

²² W celu utworzenia kolumny transportowej oraz zapewnienia pojazdów zastępczych, w związku z wyłączeniem sprzętu transportowego z użytkowania na skutek wykonywania obsługi technicznej i napraw.

²³ W odpowiedzi na pismo Zastępcy Dyrektora Biura Logistyki KGP Nr Ctr/D/1951/2015 z dnia 6 października 2015 r.

²⁴ Według stanu na dzień 1 stycznia 2016 r.

²⁵ W tym: pięć pojazdów na podstawie umowy o dofinansowanie ze środków Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Opolu (dalej: WFOŚiGW) sześć pojazdów w wyniku zawartych przez Komendanta Wojewódzkiego porozumień i umów o dofinansowanie, sześć pojazdów przekazanych przez jednostki Policji, które przeprowadzały postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego.

²⁶ Z tego: dwa na podstawie umowy o dofinansowanie ze środków WFOŚiGW, sześć pojazdów w wyniku zawartych przez Komendanta Wojewódzkiego porozumień i umów o dofinansowanie, 22 pojazdów przekazanych przez jednostki Policji, które przeprowadzały postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego, dziewięć zakupionych w ramach środków KWP.

dwóch lat, kształtuje się na poziomie 6-ciu pojazdów rocznie. Wynik ten pozycjonuje nasze województwo na ostatnim miejscu w kraju, spośród wszystkich garnizonów Policji współpracujących w zakupach środków transportowych w ramach tzw. „sponsoringu”. W celu zaktywizowania samorządów lokalnych, których przedstawiciele, podczas spotkań z kierownictwem KWP, zgłaszali akces do realizacji zakupów za połączone środki finansowe ustalono, iż stosownie do posiadanych możliwości, inicjatywa władz lokalnych będzie wspierana między innymi poprzez przekazywanie „sponsorowanym” jednostkom terenowym nowych pojazdów, z zasobów transportowych przekazanych tutejszej KWP na podstawie rozdzielnika z KGP.

(dowód: akta kontroli str. 1301-1302, 1949-1999, 2001, 2053-2056)

W latach 2015-2016 KWP nie uzyskiwała wpływów z tytułu zbycia wycofanego sprzętu transportowego. We wszystkich przypadkach wycofany z eksploatacji sprzęt był nieodpłatnie przekazywany innym podmiotom²⁷, co umożliwiały obowiązujące wcześniej przepisy dotyczące gospodarowania składnikami majątku ruchomego przez jednostki budżetowe²⁸ oraz przepisy § 6 ust. 1 decyzji Komendanta Głównego Policji Nr 197 z dnia 16 czerwca 2015 r. w sprawie sposobu wykonywania zadań służbowych w zakresie postępowania ze sprzętem transportowym Policji zakwalifikowanym jako zbędny lub zużyty²⁹. W 2015 r. przekazano na tych zasadach 45 pojazdów, a w 2016 r. 27.³⁰

(dowód: akta kontroli str. 1226-1228, 1304-1329)

Liczba sprzętu transportowego w garnizonie opolskim, wg stanu na dzień 31 grudnia 2016 r., wynosiła 489³¹, z tego 55 (11,2%) wyprodukowano w latach 2014-2016, 24 (4,9%) w latach 2011-2013, 318 (65%) w latach 2005-2010, a 92 (18,8%) wyprodukowanych było przed 2005 r. Z 442 pojazdów, przebieg 108 z nich (24,4%) był niższy niż 100 tys. km, 208 pojazdów (47,1%) zawierał się w przedziale od 100 do 200 tys. km, 116 pojazdów (26,2%) od 200 do 300 tys. km, a przebieg 10 pojazdów (2,3%) był wyższy niż 300 tys. km. Roczny przebieg objętych kontrolą pojazdów³² użytkowanych przez KWP, wynosił od 7,1 tys. km dla pojazdu o numerze wewnętrznym 1582, który użytkowany był przez Wydział do Spraw Walki z Korupcją, do 43,5 tys. km dla pojazdu o numerze wewnętrznym 947, który użytkowany był przez WT.

(dowód: akta kontroli str. 2020, 2022-2024)

Zgodnie z przepisami § 2 ust. 1 decyzji KGP Nr 197, w komórkach organizacyjnych Policji prowadzących gospodarkę transportową winna być stosowana analiza, o której mowa w § 4 ust. 1 rozporządzenia w sprawie sposobu i trybu gospodarowania składnikami rzeczowymi majątku ruchomego, tj. analiza stanu majątku ruchomego, z uwzględnieniem jego stanu technicznego oraz przydatności do dalszego użytkowania. W trakcie kontroli NIK nie przedłożono ww. analiz w formie pisemnej. Zastępca Naczelnika WT wyjaśnił: *każdy pojazd jest indywidualnie analizowany podczas wykonywania przeglądów rejestracyjnych, przeglądów OT-2, wykonywania napraw bieżących, czy w trakcie procesu likwidowania szkód komunikacyjnych, uwzględniając opłacalność naprawy i koszty dalszego użytkowania oraz w trakcie opracowywania sprawozdań dotyczących przebiegu oraz lat eksploatacji.* Naczelnik WT wyjaśnił: *W Wydziale na bieżąco i indywidualnie analizowany jest każdy pojazd pod względem stanu technicznego, przydatności do dalszego użytkowania, możliwości alokacji oraz możliwości wycofania z eksploatacji i zastąpienia jego braku, nowym pojazdem tego samego typu.* Efektem analiz było m.in. ustalanie pojazdów kwalifikujących się do wycofania oraz ich wycofywanie lub przemieszczanie do innych jednostek.

(dowód: akta kontroli str. 1674, 1693, 3239-3244)

²⁷ Państwowej Straży Pożarnej, Muzeum Techniki i Komunikacji w Szczecinie, Fundacji Opolska Grupa Poszukiwawczo-Ratownicza, szkole zawodowej.

²⁸ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 maja 2010 r. w sprawie sposobu i trybu gospodarowania składnikami rzeczowymi majątku ruchomego, w który wyposażone są jednostki budżetowe (Dz. U. Nr 114, poz. 761 ze zm.), uchylone z dniem 1 stycznia 2017 r., dalej: rozporządzenie w sprawie sposobu i trybu gospodarowania składnikami rzeczowymi majątku ruchomego.

²⁹ Dz. Urz. KGP poz. 41, dalej: decyzja KGP Nr 197.

³⁰ Dla części wycofanych pojazdów nie określono sposobu zagospodarowania i pozostawały one w dyspozycji kontrolowanej jednostki. I tak: na koniec 2014 r. takich pojazdów było 21, na koniec 2015 r. osiem, a na koniec 2016 r. 36.

³¹ Bez uwzględnienia 29 nowych pojazdów oczekujących na przyznanie jednostkom.

³² O numerach wewnętrznych: 1546, 1247, 61, 105, 947, 1568, 1582, 104, i 962.

W KWP nie wycofywano części pojazdów spełniających kryteria do wycofania. W wykazach takich pojazdów na koniec roku 2014, 2015 i 2016 figurowało corocznie 28 tych samych pojazdów, a koniec 2015 r. i 2016 r. – 32. Analiza wydatków, poniesionych z tytułu napraw bieżących siedmiu pojazdów³³ wykazała, iż w latach 2015-2016 wyniosły one łącznie 73,5 tys. zł, z tego najwięcej (31,8 tys. zł) wydatkowano na naprawy samochodu Alfa Romeo o nr wewnętrznym 1460 (rok produkcji 2010), niezakwalifikowanego do wycofania.

(dowód: akta kontroli str. 1226-1228, 1296-1300, 1346-1347, 1696-1697, 1700-1701, 2933)

Naczelnik WT wyjaśnił: *Przydział nowych pojazdów (odnośnie ilości i rodzaju) dla garnizonu opolskiego, dokonywany jest przez KGP, po przeprowadzonych centralnie postępowaniach przetargowych na ich dostawę. Z tego też powodu oraz mając na uwadze konieczność zachowania ciągłości wykonywania zadań nałożonych na Policję (przy wykorzystaniu sprzętu transportowego), nie jest zasadnym wyłączenie z eksploatacji wszystkich pojazdów kwalifikujących się do wycofania, zgodnie z wytycznymi w/w decyzji, nie mając zabezpieczenia ani gwarancji zastąpienia ich nowymi środkami transportowymi. W latach 2015-2016 nie zakwalifikowano do wycofania pojazdu o nr wew. 1460, ze względu na to, iż jest to pojazd oznakowany, wyposażony w videorejestrator, używany do celów specjalnych w Policji. Dla zapewnienia ciągłości realizacji zadań nałożonych na służbę ruchu drogowego w garnizonie opolskim, zwłaszcza w związku z potrzebą prowadzenia działań w obszarze bezpieczeństwa na drogach publicznych, utrzymanie sprawności przedmiotowego pojazdu i jego eksploatacja, pomimo ponoszonych kosztów naprawy (do czasu pozyskania nowego pojazdu), jest niezbędna. Naczelnik WT w wyjaśnieniach wskazał również, iż w przypadku tego pojazdu nie było możliwości zastosowania przepisów § 2 ust. 3 pkt 3 decyzji KGP Nr 197, gdyż koszt każdej pojedynczej indywidualnej naprawy w stosunku do wartości rynkowej tego pojazdu nie przekraczał 70% tej wartości.*

(dowód: akta kontroli str. 1693-1694)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

W powyższym zakresie NIK zwraca uwagę, że w myśl przepisów § 2 ust. 3 pkt 2 decyzji KGP Nr 197, sprzęt transportowy, w tym przeznaczone dla komórek organizacyjnych ruchu drogowego pojazdy wyposażone w videorejestratory (pojazdy RD-VIDEO), eksploatowany w warunkach uznanych za trudne, może być kwalifikowany jako zbędny przy stopniu przydatności dla Policji wynoszącym nie więcej niż 40%.

Opis stanu
faktycznego

Zgodnie z obowiązkami nałożonymi na jednostki prowadzące gospodarkę transportową oraz jednostki użytkujące sprzęt, wskazanymi w przepisach § 6 pkt 1 lit. a i lit. b oraz § 10 ust. 1 pkt 1-6 zarządzenia Nr 7 Komendanta Głównego Policji z dnia 26 maja 2000 r. w sprawie szczegółowych zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego w Policji³⁴, w KWP zgodnie z ustalonymi wymogami rejestrowano sprzęt transportowy do użytkowania i prowadzono skorowidz numerów rejestracyjnych sprzętu transportowego; wystawiano dowody techniczne sprzętu transportowego, prowadzono ewidencję użycia sprzętu transportowego w książce dyspozytora; wystawiano i przechowywano wypełnione miesięczne książki kontroli pracy sprzętu transportowego; przechowywano dokumentację dotyczącą sprzętu transportowego (dowody rejestracyjne, karty pojazdów, książki gwarancyjne i dowody techniczne sprzętu transportowego oraz protokoły zdawczo-odbiorcze). Nie zapewniono jednak rzetelnego i bieżącego prowadzenia dowodów technicznych w odniesieniu do uszkodzeń i napraw powypadkowych sprzętu użytkowanego w podległych jednostkach organizacyjnych Policji oraz książek kontroli pracy sprzętu transportowego, a ewidencja sprzętu transportowego nie była prowadzona w podziale na rodzaje sprzętu transportowego oraz dla rodzaju *pojazdy samochodowe* w podziale na grupy pojazdów, co opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego.

(dowód: akta kontroli str. 968-969, 1603-1610, 2517-2522, 3780)

³³ Pojazdy zakwalifikowane do wycofania wg stanu na 1 stycznia 2015 r. i nie wycofane do dnia 31 grudnia 2016 r.: nr wew. 47, 962, 1055 i 1543. Pojazdy zakwalifikowane do wycofania wg stanu na 1 stycznia 2016 r. i nie wycofane do dnia 31 grudnia 2016 r.: nr wew. 1202 i 1235. Pojazd niezakwalifikowany do wycofania – nr wewnętrzny 1460.

³⁴ Dz. Urz. KGP Nr 4, poz. 39 ze zm., dalej: zarządzenie w sprawie zasad przyznawania i użytkowania sprzętu.

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

1. Stan wyposażenia KWP w Opolu oraz jednostek podległych w sprzęt transportowy odbiegał od poziomu wynikającego z obowiązujących w tym zakresie norm wyposażenia.

Zgodnie z art. 71 ust. 1 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o *Policji*³⁵ jednostki i komórki organizacyjne Policji oraz policjanci otrzymują wyposażenie niezbędne do wykonywania czynności służbowych. Normy wyposażenia³⁶, w tym w sprzęt transportowy, szczegółowe zasady jego przyznawania i użytkowania określone zostały przez Komendanta Głównego Policji (na podstawie art. 71 ust. 2 ww. ustawy) w zarządzeniu w sprawie norm z 2006 r. oraz w zarządzeniu w sprawie norm z 2015 r.

W trakcie kontroli NIK ustalono, iż stan wyposażenia garnizonu opolskiego w sprzęt transportowy nie osiągał poziomu wynikającego z obowiązujących norm w przypadku:

- samochodów osobowych, furgonów, pojazdów specjalnych, wsparcia logistycznego i sprzętu transportowego wsparcia, który wynosił odpowiednio: 89,4%; 91,7%; 75%, 65% i 76,9% norm należności wg stanu na dzień 1 stycznia 2015 r.;
- furgonów, przyczep oraz pojazdów specjalistycznych; który wynosił odpowiednio: 88,7%; 80% i 66,7% norm wyposażenia wg stanu na dzień 31 grudnia 2015 r.;
- samochodów osobowych, furgonów, przyczep, pojazdów specjalistycznych oraz pozostałego sprzętu transportowego, który wynosił odpowiednio: 97,6%; 88,5%; 75%; 96% i 66,7% norm wyposażenia wg stanu na dzień 31 grudnia 2016 r.

Zastępca Naczelnika WT wyjaśnił, iż przydział nowych pojazdów dla garnizonu opolskiego dokonuje KGP i KWP nie ma wpływu na decyzje odnośnie rodzaju i ilości przydzielonych pojazdów. Jedynie w przypadku możliwości dofinansowania zakupu pojazdów oraz pojedynczych przypadków, pod koniec roku budżetowego KWP zwracała się z wnioskiem o akceptację zakupu. Ze względu na realizację przydziału nowych pojazdów przez KGP oraz na dokonywaną bieżącą analizę stanu taboru przez WT, nie występowała potrzeba dodatkowego zgłaszania zapotrzebowania przez podległe jednostki. Ewentualne wnioski przekazywane są przez te jednostki na odprawach, w trakcie szkoleń lub drogą telefoniczną. Zastępca Komendanta Wojewódzkiego insp. Zbigniew Białostocki wyjaśnił, iż KWP nie ma wpływu na przydział pojazdów dokonywany przez KGP, który umożliwiłby uzupełnienie taboru garnizonu opolskiego oraz wymianę sprzętu spełniającego kryteria do wycofania.

(dowód: akta kontroli str.1229-1239, 1264-1273, 2502, 2906)

2. Nierzetelne sporządzenie sprawozdań o stanie i pracy transportu za 2015 r. i 2016 r. oraz niezatwierdzenie danych zawartych w sprawozdaniu o stanie i pracy transportu za 2016 r.

W sprawozdaniach o stanie i pracy transportu za 2015 r. i 2016 r. przekazanych do KGP przy wykorzystaniu Systemu Elektronicznej Sprawozdawczości w Policji³⁷, wykazano niezgodną ze stanem faktycznym liczbę pojazdów wycofanych z eksploatacji (wiersz nr 3 sprawozdania). W sprawozdaniu za 2015 r. wykazano, iż wycofano 53 pojazdy³⁸, pomimo iż w roku tym wycofano ich 29³⁹, natomiast w sprawozdaniu za 2016 r. wykazano, iż wycofano 61 pojazdów⁴⁰, pomimo faktycznego wycofania 55 pojazdów⁴¹.

³⁵ Dz. U. z 2016 r. poz. 1782 ze zm.

³⁶ Normy wyposażenia w sprzęt transportowy stanowią wskaźniki wyposażenia w sprzęt transportowy jednostek i komórek organizacyjnych Policji, oznaczające liczbę etatów policjantów i pracowników Policji pełniących służbę i zatrudnionych w jednostkach lub komórkach organizacyjnych Policji przypadających na jednostkę sprzętu transportowego oraz należności sprzętu transportowego, oznaczające liczbę sprzętu transportowego przypadającego na jednostkę lub komórkę organizacyjną ustalone dla jednostek i komórek organizacyjnych Policji, wycieczone według wskaźnika i przyznane dodatkowo według potrzeb (komentarz Wojciecha Kotowskiego do art. 71 ustawy o Policji).

³⁷ Dalej: SESPol.

³⁸ Z tego: 4 przekazane innym jednostkom Policji; 37 przekazanych innym jednostkom resortu spraw wewnętrznych i administracji (rswia); 4 przekazane nieodpłatnie jednostkom poza rswia oraz 8 oczekujących na upływnienie.

³⁹ Z tego: 22 przekazano nieodpłatnie innym jednostkom resortu spraw wewnętrznych i administracji (rswia), a 7 oczekiwało na upływnienie.

⁴⁰ Z tego: 8 przekazanych innym jednostkom rswia; 17 przekazanych nieodpłatnie jednostkom poza rswia oraz 36 oczekujących na upływnienie.

⁴¹ Z tego: 8 przekazano innym jednostkom rswia; 14 przekazano nieodpłatnie jednostce spoza rswia oraz 33 oczekiwało na upływnienie.

Naczelnik WT wyjaśnił, iż w sprawozdaniach tych w wierszach 4-10, jako pojazdy wycofane z eksploatacji w danym roku, wykazywano również pojazdy wycofane w poprzednich latach, które zostały upłynnione w danym roku sprawozdawczym.

(dowód: akta kontroli str. 1228-1229, 1304, 1311, 1698-1699, 1702-1703, 2064)

W powyższym zakresie NIK zwraca uwagę, że w myśl załącznika Nr 8 (*Terminy wprowadzania i zatwierdzania danych dla zestawień sprawozdawczych gromadzonych w SESPol poz. 48*) do zarządzenia Nr 71 Komendanta Głównego Policji z dnia 19 grudnia 2014 r. w sprawie planowania strategicznego, sprawozdawczości oraz systemu kontroli zarządczej w Policji⁴², sprawozdanie o stanie i pracy transportu, powinno zawierać dane wprowadzone sumarycznie za cały rok. W myśl regulacji określonych w załączniku Nr 9 do tego zarządzenia (*zakresy danych zestawień sprawozdawczych gromadzonych w SESPol poz. 48*), ww. zestawienie zawierać powinno dane m.in. nt.: liczby sprzętu transportowego spełniającego kryteria do wycofania oraz wycofanego z eksploatacji i przekazanego innym jednostkom resortu spraw wewnętrznych bądź poza te jednostki. Ten sam zakres danych wymaganych w ww. sprawozdaniu, określony został w załącznikach Nr 3 i Nr 4 do zarządzenia Nr 3 Komendanta Głównego Policji z dnia 6 lutego 2017 r. w sprawie metod i form prowadzenia sprawozdawczości w Policji⁴³, ponadto w myśl przepisów § 17 tego zarządzenia, dane w SESPol za 2016 r. miały być gromadzone według przepisów dotychczasowych.

Zgodnie z załącznikiem Nr 3 do zarządzenia w sprawie sprawozdawczości z 2017 r., (*Terminy wprowadzania i zatwierdzania danych dla zestawień sprawozdawczych gromadzonych w SESPol, poz. 45*) termin zarówno wprowadzenia, jak i zatwierdzenia danych dla zestawienia nr XI/1 – *Sprawozdanie o stanie i pracy transportu*, określono na okres od 1 do 31 stycznia roku następnego. Do dnia kontroli NIK, tj. 17 marca 2017 r., wprowadzone dane w tym sprawozdaniu nie zostały zatwierdzone, gdyż żaden z pracowników KWP nie posiadał uprawnień do ich zatwierdzenia. W świetle przepisów § 6 ust. 1 ww. zarządzenia, za poprawność danych, kompletność oraz terminowość ich wprowadzania i zatwierdzania w SESPol odpowiada kierownik jednostki organizacyjnej Policji, która jest obowiązana wprowadzić dane. W myśl przepisów § 6 ust. 2 tego zarządzenia sprawuje on również nadzór nad realizacją zadań w zakresie określonym w ust. 1.

Zastępca Komendanta Wojewódzkiego insp. Zbigniew Białostocki oraz Naczelnik WT wyjaśnili: (...) ww. sprawozdanie określone zostało jako nr XI/1 w obu zarządzeniach o sprawozdawczości. Dlatego też wystosowano wnioski o nadanie uprawnień do wprowadzania i zatwierdzania tego formularza XI/1 – *Sprawozdanie o stanie i pracy transportu za rok 2016*. Uprawnienia zostały nadane. Jednak w SESPol, znajdującym się na serwerze KGP (będącej jej administratorem) pod nr XI/1 znajduje się formularz innego sprawozdania, tj. sprawozdania z działalności inwestycyjnej, natomiast formularz sprawozdania o stanie i pracy transportu przyporządkowany ma nr XI/4. Stanowi to niespójność pomiędzy zarządzeniami Komendanta Głównego w przedmiotowym zakresie, a oprogramowaniem znajdującym się na serwerze KGP. Zgodnie z uzyskanymi informacjami z Wydziału Łączności i Informatyki KWP, nie ma możliwości technicznej uzyskania upoważnienia do wprowadzania i zatwierdzania właściwego formularza XI/4. Ze względu na powyższe sprawozdanie o stanie i pracy transportu XI/4 za rok 2016 nie zostało zatwierdzone.

(dowód: akta kontroli str. 2052-2053, 3697-3706)

3. Niezgodne z przepisami prowadzenie ewidencji sprzętu transportowego.

W świetle przepisów § 10 ust. 1 pkt 1 zarządzenia w sprawie zasad przyznawania i użytkowania sprzętu, jednostka użytkująca sprzęt transportowy prowadzi jego ewidencję w księdze ewidencji indywidualnej sprzętu transportowego, której wzór stanowi załącznik nr 4 do zarządzenia. Zgodnie z tym wzorem, księgę należy prowadzić w podziale na rodzaje sprzętu transportowego, a dla rodzaju "pojazdy samochodowe" dodatkowo w podziale na grupy pojazdów.

KWP prowadziła ewidencję sprzętu transportowego w księdze ewidencji indywidualnej sprzętu transportowego nie uwzględniając podziału na rodzaje sprzętu

⁴² Dz. Urz. KGP poz. 142 – obowiązujące do dnia 31 grudnia 2016 r.

⁴³ Dz. Urz. KGP poz. 8 – obowiązujące od dnia 1 stycznia 2017 r. dalej: zarządzenie w sprawie sprawozdawczości z 2017 r.

transportowego, a dla rodzaju "pojazdy samochodowe" dodatkowo podziału na grupy pojazdów. Wpisów do ewidencji dokonywano sukcesywnie, w kolejności przyjmowanych na stan pojazdów.

(dowód: akta kontroli str. 2517-2522)

W ocenie Naczelnika Wydziału Transportu dane ewidencjonowane w księdze indywidualnej sprzętu transportowego były prowadzone w sposób właściwy. Naczelnik wyjaśnił również, że: *wpisy uwzględniają rodzaj pojazdu oraz grupę sprzętu transportowego np. osobowy nieoznakowany. Każdy wpis dokonywany jest z zachowaniem chronologii przyjęcia. Pojazdy wpisywane są do księgi (kolumna nr 2 załącznika nr 4) kolejno, zgodnie z datą dokonania wpisu i przyporządkowany jest im kolejny, następujący numer wewnętrzny, dzięki czemu utrzymana jest czytelność tworzonych zapisów.*

(dowód: akta kontroli str. 3778-3779)

NIK nie może podzielić stanowiska przedstawionego w powyższych wyjaśnieniach, ponieważ dokonywanie wpisów w tej ewidencji z zachowaniem chronologii przyjęcia pojazdu, z określeniem rodzaju/grupy sprzętu transportowego, co jest wymagane we wzorze tej ewidencji, nie wypełnia obowiązku prowadzenia tej ewidencji w podziale na rodzaje sprzętu transportowego oraz na grupy pojazdów dla rodzaju *pojazdy samochodowe*.

1.2. Obsługa techniczna i naprawy pojazdów

Opis stanu
faktycznego

W garnizonie opolskim zapewniono funkcjonowanie zaplecza obsługowo-naprawczego dla służbowego sprzętu transportowego, w skład którego wchodziła stacja obsługi działająca w KWP (wraz ze stacją kontroli pojazdów) oraz 10 POT⁴⁴ zlokalizowanych przy KWP oraz przy KPP⁴⁵. Stacja obsługi funkcjonowała w godzinach od 7:00 do 15:00 od poniedziałku do piątku i zlokalizowana była na zamkniętym terenie Policji, na który nie miały wstępu osoby postronne. Na dzień 1 stycznia 2015 r. i 2016 r. w stacji obsługi zatrudnionych było 20 osób (19,5 etatów), z tego czterech pracowników korpusu służby cywilnej⁴⁶, czterech pracowników nieprodukcyjnych⁴⁷ oraz 12 pracowników produkcyjnych⁴⁸. Na koniec 2016 r. stan zatrudnienia zmniejszył się o jedną osobę – mechanika samochodowego (0,5 etatu). Do dnia 29 lutego 2016 r. w WT zatrudnionych było dwóch funkcjonariuszy na stanowisku Naczelnika i Zastępcy Naczelnika, a od dnia 1 marca 2016 r. zatrudniony był jeden funkcjonariusz na stanowisku Naczelnika WT. Osoby zatrudnione na stanowiskach związanych z obsługą pojazdów posiadały wykształcenie i udokumentowane kwalifikacje zgodne z wykonywanymi czynnościami. W latach 2015-2016 ww. pracownicy uczestniczyli w szkoleniach: z zakresu obsługi pojazdu Opel Astra oraz obsługi pozostałego wyposażenia (jeden pracownik); w zakresie systemów klimatyzacyjnych wykorzystywanych w niektórych pojazdach (czterech pracowników); w zakresie spawania blach i rur spoinami pachwinowymi metodą 131 MAG (dwóch pracowników).

(dowód: akta kontroli str. 1425-1427, 2045, 2078-2150, 2910)

Zgodnie ze wskaźnikami pracochłonności prac obsługowo-naprawczych określonymi w załączniku nr 2 do *Instrukcji w sprawie organizacji usług 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 usług technicznych i napraw sprzętu transportowego w Policji*⁴⁹, moc produkcyjna dla zaplecza obsługowo-naprawczego KWP ustalona w odniesieniu do będących w eksploatacji samochodów osobowych i osobowych terenowych, furgonów, pojazdów ciężarowych i specjalistycznych, autobusów oraz motocykli powinna wynosić, co najmniej 127,7 tys. roboczogodzin dla przeglądów OT-2 i napraw bieżących w 2015 r. oraz 121,1 tys. roboczogodzin w 2016 r.⁵⁰

⁴⁴ W których zatrudniano po jednym specjalistę samochodowym.

⁴⁵ W Brzegu, Głubczycach, Kędzierzynie-Koźlu, Kluczborku (tylko w 2015 r. – w 2016 r. nie zatrudniano specjalisty samochodowego), Krapkowicach, Namysłowie, Nysie, Oleśnie i Prudniku.

⁴⁶ Kierownik, dwóch kontrolerów technicznych oraz starszy referent.

⁴⁷ Starszy mistrz, magazynier, zaopatrzeniowiec oraz diagnosta.

⁴⁸ Dziewięciu mechaników samochodowych (9,5 etatu), elektryk samochodowy oraz dwóch blacharzy.

⁴⁹ Dz. Urz. KGP Nr 4, poz. 42 ze zm., dalej: *Instrukcja organizacji usług technicznych*.

⁵⁰ W 2015 r. samochody osobowe KWP przejechały łącznie 7 548,6 tys. km, furgony, ciężarowe oraz pojazdy specjalistyczne 2 803,1 tys. km, autobusy 32,8 tys. km, motocykle 119,3 tys. km. W 2016 r. przebiegi ww. pojazdów wynosiły odpowiednio 7 034,8 tys. km, 2 785,2 tys. km, 26,1 tys. km, 119,1 tys. km.

Moc produkcyjna zaplecza obsługowo-naprawczego KWP wynosiła natomiast w tych latach odpowiednio 41,7 tys. i 39,3 tys. roboczogodzin. Zastępca Komendanta Wojewódzkiego insp. Zbigniew Białostocki oraz Naczelnik WT wyjaśnili: *w celu zwiększenia mocy produkcyjnej zaplecza obsługowo-naprawczego, w latach 2015-2016 podejmowano próby zatrudnienia nowych pracowników, którzy charakteryzowałiby się odpowiednimi kwalifikacjami oraz doświadczeniem. (...) Zgłaszający się w tym okresie kandydaci, po wstępnych rozmowach rezygnowali, podając za przyczynę swoich decyzji zbyt niskie uposażenie względem tego, które oferowane jest przez podmioty sektora prywatnego. W trakcie kontroli nie przedłożono dokumentów potwierdzających wskazane w wyjaśnieniach działania na rzecz zatrudnienia pracowników w stacji obsługi.*

(dowód: akta kontroli str. 1345-1346, 1544, 1570, 3645, 3696, 3700)

W myśl przepisów § 3 ust. 1 i ust. 2 *Instrukcji organizacji obsług technicznych*, komendy wojewódzkie wykonują obsługi i naprawy użytkowanego przez te jednostki sprzętu transportowego oraz wykonują obsługi i naprawy sprzętu transportowego użytkowanego przez podległe im jednostki organizacyjne Policji. Zgodnie z przepisami § 4 ust. 1 ww. *Instrukcji*, jeżeli wykonanie obsługi technicznej lub naprawy sprzętu transportowego w policyjnym zapleczu obsługowo-naprawczym nie jest możliwe ze względów technicznych, organizacyjnych lub nie jest ekonomicznie uzasadnione, kierownik jednostki lub osoba przez niego upoważniona zleca jej wykonanie poza Policją. W 2015 r. wykonano łącznie 6 589 napraw i obsług pojazdów użytkowanych w KWP i jednostkach podległych, z tego: 1 366 obsług technicznych, 5 199 napraw bieżących oraz 24 naprawy powypadkowe. W 2016 r. liczba napraw i obsług zmniejszyła się i wyniosła 6 121, z tego: 1 107 obsług technicznych, 4 988 napraw bieżących oraz 26 napraw powypadkowych. Spośród ww. napraw KWP zleciła w latach 2015-2016 podmiotom zewnętrznym wykonanie odpowiednio 219 (4%) i 191 (3,7%) napraw bieżących oraz jedną naprawę powypadkową (w 2016 r.), na które wydatkowano w tych latach odpowiednio 237 004,11 zł i 214 656,51 zł. Zobowiązania z tytułu wykonanych napraw pojazdów poza zapleczem obsługowo-naprawczym Policji w kwocie 56 417,85 zł (86,7% objętych badaniem) wynikające z 13 spośród 20 objętych kontrolą faktur uregulowano z zachowaniem ustalonych terminów. Ujawnione przypadki nieterminowego regulowania zobowiązań opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego.

(dowód: akta kontroli str. 29, 846-847, 850-851, 875-876, 1050-1051, 1057, 2021)

W KWP nie ustalono procedur dotyczących zlecenia obsług technicznych i napraw służbowego sprzętu transportowego poza Policją oraz obowiązku sporządzania dokumentacji potwierdzającej wystąpienie przesłanek wymienionych w § 4 ust. 1 *Instrukcji organizacji obsług technicznych*⁵¹. Naczelnik WT wyjaśnił, że zlecenie obsług technicznych oraz napraw bieżących poza Policją realizowane było w oparciu w ww. przepis *Instrukcji*. Decyzja w zakresie zlecenia usługi na zewnątrz była każdorazowo poprzedzona analizą rynku zewnętrznego napraw oraz potencjału policyjnego zaplecza usługowo-naprawczego⁵², a także wynikała z potrzeb minimalizacji okresów wyłączenia służbowego środka transportu z eksploatacji. Naczelnik WT wyjaśnił także, że analiz zewnętrznego rynku napraw dokonują kierownik i starszy mistrz stacji obsługi, a w przypadku jednostek terenowych, osoba prowadząca gospodarkę transportową w danej jednostce. Pracownicy ci dokonują wyboru wykonawcy i wnoszą do Naczelnika WT lub jego zastępcy o wyrażenie zgody na proponowany sposób realizacji usługi, a akceptacja przekazywana jest ustnie (bezpośrednio lub w rozmowie telefonicznej). Naczelnik WT oraz jego zastępca posiadali upoważnienia wydane przez Zastępcę Komendanta Wojewódzkiego do zlecenia wykonania obsług lub napraw sprzętu transportowego poza Policją. Ponadto zgodnie z przepisami § 1 *Procedury zarządzania i kontroli realizacji celów oraz zadań z zakresu gospodarki finansowej w Komendzie*

⁵¹ Jedyne w § 1 ust. 8 *Instrukcji w sprawie obiegu dokumentów finansowych w WT* – część szczegółowa – udokumentowanie wydatków w WT wskazano, że jednostki terenowe dokonują wydatków w uzasadnionych przypadkach (np. awaria) po wcześniejszym uzgodnieniu z Naczelnikiem WT, jego zastępcą lub osobą przez niego upoważnioną.

⁵² W szczególności względami technicznymi, organizacyjnymi i ekonomicznymi.

Wojewódzkiej Policji i w jednostkach podległych⁵³, Naczelnikowi WT i jego zastępcy powierzono obowiązki w zakresie gospodarki finansowej w odniesieniu do wskazanych w tym zarządzeniu pozycji klasyfikacji budżetowej, przy czym zakres upoważnienia dotyczył wydatków dokonywanych jednorazowo do kwoty 2 tys. zł. Zarządzanie środkami finansowymi przewyższającymi tę kwotę, wymagało akceptacji Komendanta Wojewódzkiego lub jego zastępców. W odniesieniu do objętych kontrolą napraw wykonanych poza zapleczem obsługowo-naprawczym Policji⁵⁴, Naczelnik WT wyjaśnił, że wynikały one każdorazowo z braku możliwości technicznych wykonania takich napraw w stacji obsługi m.in. ze względu na brak stanowiska do naprawy autobusów, specjalistyczną i skomplikowaną budowę pojazdów o podwyższonych parametrach np. Alfa Romeo, Opel Insignia oraz brak odpowiedniego oprogramowania diagnostycznego, a także problemy ze zdiagnozowaniem usterki oraz zmniejszone moce produkcyjne zaplecza obsługowo-naprawczego w związku z urlopami mechaników.

(dowód: akta kontroli str. 865-907, 945-947, 1050-1053, 1060-1068)

W latach 2015-2016 stacja obsługi wykonywała odpłatne czynności obsługowo-naprawcze pojazdów spoza Policji (odpowiednio 16 i siedem). Z tego tytułu osiągnięto przychody ogółem w kwocie 1 162,29 zł netto. Naprawy te zostały wykonane na podstawie wniosków policjantów i pracowników Policji, zatwierdzonych przez Zastępcę Komendanta Wojewódzkiego. W rozliczeniach napraw pojazdów spoza Policji obowiązywały stawki roboczogodziny w wysokości 42,50 zł netto⁵⁵ oraz 36,74 zł netto⁵⁶. Naczelnik WT wyjaśnił, iż w latach 2009-2015 nie występowała potrzeba aktualizacji stawki roboczogodziny, gdyż koszty funkcjonowania zaplecza obsługowo-naprawczego, w tym zasoby kadrowe utrzymywały się na zbliżonym poziomie. Przy wyliczeniu stawki roboczogodziny obowiązującej od 29 lutego 2016 r. wzięto pod uwagę koszty utrzymania i eksploatacji (190,8 tys. zł), koszty utrzymania i zakupu sprzętu warsztatowego (45,2 tys. zł), koszty personalne (711,8 tys. zł), zakup odzieży i środków ochrony osobistej (14 tys. zł) oraz opłaty z tytułu ochrony środowiska (5,9 tys. zł). WT (z uwagi na upływ czasu) nie dysponował informacjami na temat składowych wartości kosztów, stanowiących podstawę do wyliczenia stawki roboczogodziny określonej w 2009 r.

(dowód: akta kontroli str. 2025-2043, 2286-2289, 2291, 3241-3242)

Zastępca Komendanta Wojewódzkiego insp. Zbigniew Białostocki wyjaśnił: *W latach 2015-2016 na bieżąco analizowana była efektywność funkcjonowania zaplecza obsługowo-naprawczego. Z poczynionych czynności wynikało, iż zasadnym jest utrzymanie funkcjonowania istniejącej stacji obsługi pojazdów oraz POT. Na stacji obsługi wykonuje się wiele napraw pojazdów wynikających z bieżącej eksploatacji (usuwanie awarii i usterek), naprawy powypadkowe oraz naprawy wynikające z reżimu przeglądów narzuconych przez producentów pojazdów. Wykonywane są także naprawy sprzętu specjalistycznego, stanowiącego wyposażenie pojazdów używanych do celów specjalnych Policji. Ze względu na różnorodność marek pojazdów użytkowanych przez Policję, nie wszystkie warsztaty zewnętrzne są w stanie właściwie wykonać zlecone prace i obsłużyć wszystkie użytkowane pojazdy przez Policję. Jednocześnie należy mieć na uwadze, iż warsztaty zlokalizowane na terenie garnizonu opolskiego, nie posiadają odpowiedniej ilości stanowisk warsztatowych oraz nie mają właściwej zdolności mocy produkcyjnej, aby usuwać wszystkie zgłaszane usterki w pojazdach służbowych w krótkim czasie. Uwzględniając powyższe, przy zlecaniu zewnętrznym podmiotom napraw pojazdów służbowych, czas ich obsługi oraz związany z tym czas wyłączenia pojazdów ze służby znacznie się wydłuży, co negatywnie wpłynie na realizację ustawowych zadań Policji. Istotną przesłanką, jest także wysokość stawek roboczogodziny oferowanych przez podmioty zewnętrzne, które znacznie przewyższają stawkę ustaloną w KWP. Po ewentualnym zlikwidowaniu resortowych stacji obsługi*

⁵³ Stanowiącej załącznik do zarządzenia Nr 13/2015 Komendanta Wojewódzkiego z dnia 27 czerwca 2013 r. w sprawie procedur zarządzania i kontroli realizacji celów oraz zadań z zakresu gospodarki finansowej w Komendzie Wojewódzkiej Policji w Opolu i jednostkach podległych.

⁵⁴ Szczegółowym badaniem objęto 20 wydatków poniesionych na naprawy sprzętu transportowego poza Policją w kwocie 63 695,64 zł (14,1% wydatków poniesionych w tych latach). Wydatki te dotyczyły napraw lub wymiany poszczególnych części lub podzespołów w pojazdach samochodowych m.in. układu łożkowo-korbowego silnika, turbosprężarki, katalizatora, pompy wtryskowej, przekładni kierowniczej, wspomaganie układu kierowniczego, alternatora, układu hamulcowego, rozrządu.

⁵⁵ W okresie od 15 września 2009 r. do 29 lutego 2016 r.

⁵⁶ Od 29 lutego 2016 r.

pojazdów oraz POT, konieczne będzie utrzymanie etatów pracowników, którzy koordynowaliby naprawy w podmiotach zewnętrznych oraz dokonywaliby sprawdzenia pojazdów po wykonanej usłudze. Z ekonomicznego punktu widzenia oraz mając na uwadze czas wyłączenia pojazdów z eksploatacji na czas wykonania obsługi i napraw zasadnym jest utrzymywanie resortowej stacji obsługi, przy równoczesnym powierzaniu części napraw podmiotom zewnętrznym. Kontrolerom nie przedłożono pisemnych analiz w ww. zakresie.

(dowód: akta kontroli str. 2152-2154)

Na podstawie ewidencji księgowej⁵⁷ ustalono, iż na zakup części, materiałów i wyposażenia w 2015 r. wydatkowano 969,3 tys. zł⁵⁸, a w 2016 r. 1 055,5 tys. zł⁵⁹. Zaopatrzenie zaplecza obsługowo-naprawczego w opony, części i akcesoria następowało na podstawie umów zawartych z dostawcami wyłonionymi w wyniku przeprowadzonych przetargów⁶⁰ oraz zakupów od dostawców, którzy nie zostali wyłonieni w tym trybie, co opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego. W załącznikach do umów wymieniono części wraz z ceną jednostkową, która miała być niezmienna w okresie obowiązywania tych umów. Wydatki na zakup części, materiałów i wyposażenia od kontrahentów wybranych w przetargach wyniosły w 2015 r. 590,9 tys. zł (62,6%) i w 2016 r. 732,5 tys. zł (70,6%).

(dowód: akta kontroli str. 2301-2409)

W ramach zaplecza obsługowo-naprawczego funkcjonował magazyn części zamiennych. Wartość zgromadzonych w nim zapasów na koniec 2015 r. i 2016 r. wynosiła odpowiednio 239 tys. zł oraz 323,4 tys. zł, co stanowiło 24,6% i 30,6% wydatków poniesionych na części i akcesoria w tych latach.

(dowód: akta kontroli str. 2292-2295)

W wyniku przeprowadzonych w dniu 22 lutego 2017 r. oględzin stwierdzono, iż stacja obsługi w KWP nie posiadała niektórych elementów wyposażenia podstawowego, określonych w załączniku nr 14 do *Instrukcji organizacji obsługi technicznych*, co opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego. Część wymaganego i posiadanego wyposażenia podstawowego (dwie tokarki uniwersalne) nie była użytkowana m.in. ze względu na brak pracowników posiadających uprawnienia niezbędne do obsługi takich urządzeń. Ponadto 70% sprzętu i wyposażenia będącego na wyposażeniu stacji obsługi⁶¹, użytkowana była przez okres istotnie dłuższy (od dwóch do 142 lat), niż normatywny okres eksploatacji tego sprzętu obsługowo-naprawczego, określony załączniku nr 17 do *Instrukcji organizacji obsługi technicznych*. Zastępca Naczelnika WT oraz Kierownik stacji obsługi wyjaśnili: *sprzęt obsługowo-naprawczy, dla którego upłynął normatywny okres użytkowania charakteryzuje się wysoką sprawnością i nie nosi znamion zużycia, ze względu na powyższe, mając również na uwadze aspekt ekonomiczny, przedmiotowe urządzenia i narzędzia są wykorzystywane przy naprawach i przeglądach taboru do dnia dzisiejszego. Pomimo przekroczenia normatywnego okresu użytkowania nie ulegał awariom i usterkom powodującym wyłączenie go z eksploatacji oprócz czasu koniecznego na wykonanie konserwacji lub regulacji. Na dzień dzisiejszy przedmiotowy sprzęt jest w pełni sprawny. W związku z upływem normatywnego okresu użytkowania sprzętu obsługowo-naprawczego, rozważano możliwość wycofania go z eksploatacji. Jednak ze względu na dobry stan techniczny oraz kierując się ekonomią postępowania, podejmowano decyzję o jego dalszym użytkowaniu, do czasu zaistnienia awarii, której koszt usunięcia byłby ekonomicznie nieuzasadniony. Wycofanie sprzętu związane byłoby również*

⁵⁷ W rozdziałach: 75401 – Centralne Biuro Śledcze Policji (CBŚP), 75402 – Komenda Główna Policji, 75404 – Komendy wojewódzkie Policji i 75405 – Komendy powiatowe Policji (tj. jednostek, dla których KWP była jednostką prowadzącą gospodarkę transportową). Paragraf 4210.

⁵⁸ 22,7 tys. zł CBŚP, 2,6 tys. zł KGP, 191,6 tys. zł KPP, 752,4 tys. zł KWP.

⁵⁹ 14,3 tys. zł CBŚP, 3 tys. zł KGP, 240,6 tys. zł KPP, 797,6 tys. zł KWP.

⁶⁰ W 2015 r. wyłoniono dwóch dostawców opon (z którymi zawarto trzy umowy) oraz dwóch dostawców: filtrów, części układu hamulcowego, akumulatorów oraz części zamiennych do pojazdów Fiat Brava, Fiat Ducato, Kia Ceed, Opel Vectra, Opel Astra, Opel Vivaro, VW T-4 (z którymi zawarto 13 umów). W 2016 r. wyłoniono dwóch dostawców opon (z którymi zawarto trzy umowy) oraz trzech dostawców: filtrów, części układu hamulcowego, akumulatorów oraz części zamiennych do pojazdów Fiat Brava, Fiat Ducato, Kia Ceed, Opel Vectra, Opel Astra, Opel Vivaro, VW T-4 (z którymi zawarto dziewięć umów).

⁶¹ Dwie tokarki, wiertarka kolumnowa, cztery wiertarki (szlifierki) stołowe (ręczna), sześć podnośników śrubowych (hydr.) stacjonarnych, przyrząd do kontroli ustawienia świateł, przyrząd do ustawienia, urządzenie rolkowe do kontroli hamulców samochodów, smarownica pneumatyczna, smarownice nożne, napełniacze oleju, urządzenie do badania drogomiczery i szybkościomierzy, urządzenie do sprawdzania zawieszenia, urządzenie do zdejmowania opon, rozpiercz hydrauliczny do nadwozia, analizator spalin, sprężarki powietrzne, prostowniki do ładowania akumulatorów, wózek z akumulatorami do rozruchu silników, wycinak pneumatyczny, piła, szlifierka do blach, prasy, piły ramowe do metalu.

z koniecznością ponoszenia kosztów w związku z potrzebą uzupełnienia braków o nowo zakupione urządzenia i narzędzia.

(dowód: akta kontroli str. 1451-1473, 1513, 2292-2295)

Na podstawie dokumentacji trzech dźwigników⁶² stanowiących wyposażenie stacji obsługi stwierdzono, iż urządzenia te były objęte w kontrolowanym okresie dozorem pełnym Urzędu Dozoru Technicznego, który zezwalał na eksploatację tych urządzeń wydając w tym zakresie stosowne decyzje.

(dowód: akta kontroli str. 1705-1723)

Komendant Wojewódzki, realizując obowiązek wskazany dla jednostek prowadzących gospodarkę transportową w § 6 pkt 2 zarządzenia w sprawie zasad przyznawania i użytkowania sprzętu, określił sposób dokonywania przeglądów stanu utrzymania sprzętu transportowego i zaplecza obsługowo-naprawczego jednostek i komórek organizacyjnych, dla których prowadził gospodarkę transportową⁶³. W wyniku przeglądu przeprowadzonego w 2015 r. nie ujawniono pojazdów bez ważnych badań technicznych, a w 2016 r. ujawniono jeden taki pojazd. Naczelnik WT wyjaśnił, iż *kierownictwo jednostki zwiększyło nadzór w tym zakresie obligując dyżurnego, aby przed wydaniem pojazdu sprawdzał ważność badań technicznych. Polecono również, aby data ważności badań technicznych znajdowała się na pierwszej stronie książki kontroli pracy sprzętu transportowego.* Utrzymanie pojazdów służbowych pod względem technicznym i estetycznym uznano za odpowiednie. Corocznie w protokołach z przeprowadzonych przeglądów w garnizonie opolskim zwracano uwagę, iż należałoby zabezpieczyć środki finansowe na poprawę stanu technicznego zaplecza obsługowo-naprawczego⁶⁴.

(dowód: akta kontroli str.1348, 1353, 1384, 1391, 2913-2914)

W celu zapewnienia wymaganej sprawności technicznej pojazdów służbowych Policji, Zastępca Dyrektora Biura Logistyki KGP zobowiązał m.in. zastępców komendantów wojewódzkich Policji⁶⁵ do comiesięcznego przekazywania danych dotyczących pojazdów wyłączonych z eksploatacji w jednostce, wg stanu na ostatni dzień miesiąca⁶⁶. W piśmie tym polecono również dokonywanie bieżącego monitoringu poziomu pojazdów wyłączonych z eksploatacji w jednostkach Policji i podejmowanie działań w celu utrzymywania tego poziomu poniżej 10%. Zarekomendowano także zapoznanie się z działaniami, które realizowane są w innych garnizonach, w których poziom pojazdów wyłączonych z eksploatacji jest najniższy. Na podstawie ww. informacji⁶⁷ ustalono, iż liczba pojazdów wyłączonych z powodu napraw bieżących i obsługi technicznej w 2015 r. wahała się od 29 wg stanu na 31 lipca 2015 r. do 59 wg stanu na 31 stycznia 2015 r., a w 2016 r. od 38 wg stanu na 30 września 2016 r. do 59 wg stanu na 30 czerwca 2016 r. Średnio na koniec każdego miesiąca, liczba pojazdów przyjętych do naprawy lub obsługi technicznej wynosiła 42 w 2015 r. (8,3% pojazdów ogółem) oraz 48 w 2016 r. (9,4%). Średnia liczba pojazdów oczekujących na naprawę w serwisie zewnętrznym wynosiła osiem w 2015 r.⁶⁸ oraz niespełna 11 w 2016 r.⁶⁹

(dowód: akta kontroli str. 1519, 1532-1543)

Komendant Wojewódzki wyjaśnił, iż w celu utrzymania ww. wskaźnika na jak najniższym poziomie *na bieżąco dokonywana jest weryfikacja zgłaszanych usterek w pojazdach przekazywanych na stację obsługi WT. W przypadku awarii w pojazdach służbowych, których usunięcie nie wiąże się z dużym nakładem czasu oraz nakładem finansowym, przekazywane one są bezpośrednio do specjalisty samochodowego celem ich wyeliminowania. Zabieg ten pozwala na ograniczenie okresu postoju pojazdu na stacji obsługi i skrócenie czasu wyłączenia go z eksploatacji. Po weryfikacji awarii w pojeździe na stacji obsługi część napraw realizowanych jest w zewnętrznych podmiotach gospodarczych, po uprzednim rozpoznaniu rynku usług warsztatowych oraz po dokonaniu sondażu cen, a także z uwzględnieniem aktualnej mocy produkcyjnej służbowego zaplecza obsługowo-*

⁶² Nr fabryczny 509 – rok budowy 1975, nr fabryczny 257 – rok budowy 1982 oraz nr fabryczny 283 – rok budowy 1982.

⁶³ Decyzja nr 148/2015 z dnia 26 czerwca 2015 r. oraz decyzja nr 1238/2016 z dnia 30 maja 2016 r.

⁶⁴ Doposażenie warsztatu w podnośnik w KPP w Głubczycach oraz prace remontowo-konserwacyjne w KPP w Głubczycach, Brzegu (tylko w 2015 r.), Nysie, Kędzierzynie-Koźlu, Kluczborku, Namysłowie, Opolu, Niemodlinie.

⁶⁵ Pismo nr CTR/D-2224/14 z dnia 20 października 2014 r.

⁶⁶ W wersji elektronicznej Excel na wskazany adres e-mail.

⁶⁷ Pojazdy użytkowane przez KWP oraz jednostki podległe (KPP, SPPP, SAT) bez pojazdów BSW i CBŚP.

⁶⁸ Od 2 pojazdów wg stanu na 29 maja 2015 r. do 13 pojazdów wg stanu na 31 stycznia 2015 r.

⁶⁹ Od 6 pojazdów wg stanu na dzień 29 lipca 2016 r. do 19 pojazdów wg stanu na dzień 31 sierpnia 2016 r.

naprawczego. Część napraw w pojazdach służbowych, po konsultacji z WT, realizowana jest w POT zlokalizowanych w jednostkach użytkujących sprzęt transportowy garnizonu opolskiego. Naprawy pojazdów służbowych realizowane są także w podmiotach gospodarczych spoza resortu, a które znajdują się w rejonie działania jednostek użytkujących sprzęt transportowy. Zgoda na zlecenie wykonania usługi poprzedzona jest rozpoznaniem rynku i sondażem cen. W celu usprawnienia i skrócenia czasu obsługi sprzętu transportowego typu motocykle oraz łódzie motorowe, podpisano z podmiotami zewnętrznymi umowy dot. wykonania usługi w zakresie ich naprawy. Wprowadzone do realizacji wskazane wyżej przedsięwzięcia zostały podjęte również w wyniku wymiany doświadczeń i informacji pomiędzy kierownikami komórek transportowych wszystkich garnizonów Policji w ramach kontaktów roboczych, jak i podczas odpraw służbowych w zakresie prowadzenia gospodarki transportowej. Podejmowane działania w innych garnizonach były podobne do tych realizowanych w KWP (np. zwiększenie ilości usług zlecanych w podmiotach spoza Policji, większe zaangażowanie w proces naprawczy POT w jednostkach użytkujących).

(dowód: akta kontroli str. 1085-1089)

Na podstawie zestawienia pn. Wykonanie obsługi technicznych i napraw sprzętu transportowego, którego wzór stanowi załącznik nr 5 do Instrukcji organizacji obsługi technicznych ustalono, iż bilans wykorzystania mocy produkcyjnej w 2015 r. dla zaplecza obsługowo-naprawczego KWP wynosił 85,9%, z tego stacja obsługi 92,3% a POT 76,9%. W 2016 r. bilans ten wynosił odpowiednio 86,0%, 93,5% oraz 75,8%. Naczelnik WT wyjaśnił, iż brak wykorzystania pełnej mocy produkcyjnej przez pracowników stacji związany był z wykonywaniem przez tych pracowników prac gospodarczych, prac nieewidencjonowanych, prac przy innym sprzęcie transportowym – innych jednostek policyjnych oraz udziałem w szkoleniach i korzystaniem ze zwolnień oraz urlopów okolicznościowych.

(dowód: akta kontroli str. 1544-1545, 1570-1571, 1611-1615, 1724-1948, 2913-2914)

Komendant Wojewódzki wyjaśnił, że najistotniejszymi problemami związanymi z obsługą techniczną i naprawami pojazdów, które utrudniają zapewnienie prawidłowego stanu technicznego pojazdów służbowych oraz ograniczenie czasu postoju tych pojazdów w naprawach i obsługach, a także wpływają na mobilność jednostki, są: ogólny stopień zużycia pojazdów służbowych, długi okres użytkowania, różnorodność marek oraz ich skomplikowana i specjalistyczna budowa, wymagająca użycia w procesie technologicznym usuwania awarii dedykowanego i wyspecjalizowanego oprzyrządowania diagnostycznego.

(dowód: akta kontroli str. 1085-1089)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Nierzetelne ustalanie kosztów gospodarki transportowej.

Zastępca Dyrektora Biura Logistyki KGP zobowiązał komendantów wojewódzkich do comiesięcznego przedkładania informacji dotyczących m.in. kosztów gospodarki transportowej⁷⁰. Według tych informacji, koszt jednego przejechanego kilometra przez pojazdy służbowe Policji w garnizonie opolskim w 2015 r. wynosił od 0,67 zł w styczniu do 0,82 zł w okresie od stycznia do kwietnia⁷¹, a w 2016 r. wynosił od 0,69 zł (sierpień) do 1,02 zł (grudzień). Ustalając ww. koszt nie uwzględniano jednak części kosztów związanych z gospodarką transportową, tj. kosztów osobowych pracowników komórek transportu jednostek podległych KWP oraz kosztów zapewnienia im odzieży roboczej, środków higieny, napojów posiłków regeneracyjnych oraz badań profilaktycznych, kosztów osobowych pracowników komórek innych niż transportu, również zaangażowanych (w części) w realizację zadań z zakresu gospodarki transportowej wraz z pochodnymi (np. kadry, księgowość, zamówienia publiczne, zaopatrzenie), usług teleinformatycznych, kosztów amortyzacji, utrzymania czystości. Powyższych kosztów oraz kosztów osobowych pracowników WT innych niż zatrudnionych bezpośrednio na stacji obsługi KWP w Opolu, nie uwzględniono także przy kalkulacji w 2016 r. stawki

⁷⁰ Pismo nr Ctr/D/2148/13 z dnia 18 listopada 2013 r.

⁷¹ Koszt ten obliczono narastająco za cztery miesiące 2015 r.

roboczo godzinę. Szczegółowe dane dotyczące kosztów utrzymania obiektów oraz koszty umundurowania, odzieży roboczej, środków ochrony osobistej, środków higieny oraz posiłków i napoi ustalane były przez Wydział Zaopatrzenia KWP⁷², koszty wynagrodzeń przez Wydział Finansów KWP, natomiast pozostałe koszty przez pracowników WT.

(dowód: akta kontroli str. 2067-2068, 2151-2285, 3231-3238, 3781-3784)

Naczelnik WZ wyjaśnił: *przekazywane do WT wykazy kosztów sporządzane są w oparciu o wymogi i na tabelach udostępnionych przez WT. WZ nie wnika w zakres jaki obejmują przedmiotowe koszty, tylko realizuje w sposób możliwie rzetelny zlecenie wyliczenia kosztów określonych w w/w tabelach. Wyliczane przez WZ koszty miesięczne związane z funkcjonowaniem WT obejmują tylko pracowników tego Wydziału. Koszty te wyliczane są zgodnie z wymaganiami określonymi w druku „Analiza kosztów prowadzenia gospodarki transportowej w KWP w Opolu”. Nie obejmują natomiast pracowników komend miejskich i powiatowych, zajmujących się zadaniami związanymi z gospodarką transportową, ponieważ od początku wykonywania tych wyliczeń nie było takiego wymogu. Do wykonywania wyliczeń przyjęto współczynnik procentowy zajmowanej przez WT powierzchni w stosunku do całkowitej powierzchni użytkowej mierzonej i zasilanej z danego węzła, orientacyjne zużycie mediów wynikające z oceny działalności komórek organizacyjnych włączonych do danego węzła (ciepłego, energetycznego, wodnego, odbioru nieczystości). Podobnie wylicza się podatek od nieruchomości, a także utrzymania czystości. W przypadku kosztów remontów i konserwacji, sumowane są rzeczywiste wydatki w danym miesiącu. Nie ujmowane są koszty wynagrodzenia sprzątaczek i konserwatorów zatrudnionych w WZ. Obiekty nie są ubezpieczone. W przypadku kosztów ogrzewania, energii elektrycznej, wody i ścieków oraz wywozu odpadów obliczenia dokonuje się proporcjonalnie do powierzchni. Koszty przypadku poszczególnych komend powiatowych Policji⁷³ są obliczane razem z jednostkami podległymi w ten sposób, że z całkowitej sumy faktur za: ogrzewanie, prąd, odpady, wodę i ścieki oraz podatki KPP z jednostkami podległymi, oblicza się 0,5% jako koszty na administrację i 2% na koszty zaplecza gospodarki transportowej.*

Naczelnik WT wyjaśnił, iż w zestawieniach przekazywanych do KGP nie ujęto specjalistów samochodowych oraz innych pracowników zajmujących się gospodarką transportową w podległych KPP i KMP w związku z faktem, iż nie wykonują oni wyłącznie prac związanych z prowadzeniem gospodarki transportowej (wykonują również prace gospodarcze i konserwatorskie związane z użytkowaniem nieruchomości w tych jednostkach). Dodatkowo wskazał, iż koszty funkcjonowania zaplecza obsługowo-naprawczego KWP (wraz z POT) w 2015 r. wyniosły 1 291,2 tys. zł, z tego stacja obsługi 923,7 tys. zł, a w 2016 r. wyniosły 1 271,4 tys. zł, z tego stacja obsługi 890,8 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 2067-2068, 3233-3238)

NIK zwraca uwagę, iż ustalanie kosztów gospodarki transportowej KWP w Opolu z pominięciem niektórych rodzajów kosztów z nią związanych nie odzwierciedla rzeczywistych kosztów jej prowadzenia.

2. Zaciąganie przez Naczelnika WT w imieniu KWP zobowiązań związanych z wykonaniem napraw pojazdów służbowych Policji poza zapleczem obsługowo-naprawczym Policji, z przekroczeniem zakresu posiadanego upoważnienia w zakresie gospodarki finansowej.

Pomimo iż zgodnie z przepisami § 1 ust. 3 załącznika do zarządzenia Komendanta Wojewódzkiego Nr 13/2013 z dnia 27 czerwca 2013 r. w sprawie procedur zarządzania i kontroli realizacji celów oraz zadań z zakresu gospodarki finansowej w Komendzie Wojewódzkiej Policji w Opolu i jednostkach podległych, Naczelnik WT i jego zastępca byli upoważnieni do dysponowania środkami finansowymi dla wydatków dokonywanych jednorazowo do kwoty 2 tys. zł, to w 8 z 10 objętych kontrolą przypadkach zlecenia wykonania napraw pojazdów, o wartości przekraczającej ww. kwotę, zlecono wykonanie tych usług i zaciągnięto zobowiązania bez wymaganej zgody Zastępcy Komendanta Wojewódzkiego. Wnioski o wyrażenie zgody na zlecenie usług napraw pojazdów, skierowano

⁷² Dalej: WZ.

⁷³ Dalej: KPP.

bowiem do Zastępy Komendanta Wojewódzkiego, dopiero po wykonaniu tych napraw i wystawieniu faktur przez wykonawców.

(dowód: akta kontroli str. 945-947, 877-883, 896-897, 1060-1065, 1067-1068, 1160, 2850-2861)

K.K. – zaopatrzeniowiec w WT zeznał, że Naczelnik lub Zastępca Naczelnika WT ustnie wyrażali zgodę na naprawy poza zapleczem obsługowo-naprawczym. Wnioski do Zastępy Komendanta Wojewódzkiego o wyrażenie zgody na zlecenie ww. napraw, podpisywane następnie przez Naczelnika Wydziału, sporządzał po wykonaniu usług, z uwagi na fakt, iż we wnioskach tych musiała być podana dokładna kwota za wykonanie usługi. Taki sposób postępowania, tj. sporządzanie wniosku do Komendanta po wykonanej naprawie, był uzgodniony w Naczelnikiem WT.

Naczelnik WT wyjaśnił, że wnioski o wyrażenie zgody na zlecenie wykonania usług zostały skierowane do Zastępy Komendanta Wojewódzkiego po ich realizacji, ponieważ dopiero wtedy znana była ostateczna kwota usługi, którą należało wskazać we wniosku. Wartości napraw i usług nie można było precyzyjnie określić przed przystąpieniem do jej realizacji, a dopiero po jej całkowitym zakończeniu. W wyjaśnieniach podał także, że w każdym ze wskazanych przypadków, zlecenie poprzedzone było wstępnym rozpoznaniem możliwości ulokowania zamówienia oraz przeprowadzony został sondaż cen u potencjalnych wykonawców, a podczas przeprowadzania wstępnego rozpoznania i sondażu cen posługiwano się wartością szacunkową usługi. Wyjaśnił także, że w przypadku tego typu napraw, polegających często na wielokrotnym montażu i demontażu podzespołów, trudnym do przewidzenia jest fakt pojawienia się dodatkowych okoliczności mających wpływ na cenę ostateczną usługi.

(dowód: akta kontroli str. 1159, 1186-1192)

W ocenie NIK, stosowana w WT praktyka wnioskowania o wyrażenie zgody na zlecenie usług po ich wykonaniu i wystawieniu faktury, uniemożliwia skuteczne sprawowanie nadzoru nad zaciąganiem zobowiązań powyżej kwoty, do dysponowania którą upoważniony został Naczelnik WT.

3. Nierzetelne dokumentowanie rozeznania rynku przy udzielaniu zamówień na usługi naprawy sprzętu transportowego, których wartość nie przekraczała kwoty określonej w art. 4 pkt 8 ustawy *Prawo zamówień publicznych*.

Jakkolwiek w przypadku wszystkich objętych kontrolą wydatków dotyczących zlecenia usług napraw pojazdów poza stacją obsługi KWP, w opisach umieszczonych na fakturach lub w notatkach służbowych, a także w złożonych wyjaśnieniach i zeznaniach, potwierdzono dokonywanie przed zleceniem usług rozpoznania rynku oraz sondażu cen u potencjalnych wykonawców zamówienia, a także dokonywanie analizy celowości zlecenia, najkorzystniejszej ceny, jakości usługi oraz najkorzystniejszych warunków realizacji zamówienia, o których mowa w przepisach § 19 pkt 5 i 6 oraz § 20 i § 21 *Regulaminu udzielania zamówień publicznych w Komendzie Wojewódzkiej Policji w Opolu*⁷⁴, to jak ustalono w przypadku siedmiu z 20 objętych kontrolą napraw pojazdów poza zapleczem obsługowo-naprawczym Policji, w ww. dokumentach nierzetelnie udokumentowano podjęte działania oraz ich wyniki.

I tak:

a/ w sześciu przypadkach, w opisach na fakturach lub w notatkach służbowych nie podano faktycznej daty przeprowadzenia rozpoznania rynku, lecz inne daty m.in. wskazano, że rozpoznania rynku dokonano w dniu zakończenia realizacji usługi i wystawienia faktury;

b/ w trzech przypadkach, w sporządzonych notatkach służbowych podano, że wskazane w nich podmioty są jedynymi wykonawcami usług, pomimo iż jak wynika ze złożonych zeznań, tylko ci wykonawcy podczas rozeznania rynku podjęli się wykonania usług (w notatkach nie podano pozostałych podmiotów, z którymi kontaktowano się w ramach rozeznania rynku i dokonanych w jego wyniku ustaleń);

⁷⁴ Stanowiącego załącznik nr 1 do zarządzenia Nr 30/2010 Opolskiego Komendanta Wojewódzkiego Policji z dnia 1 lipca 2010 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania regulaminu udzielania zamówień publicznych oraz regulaminu pracy komisji powołanych w sprawach udzielania zamówień publicznych w Komendzie Wojewódzkiej Policji w Opolu ze zmianami wprowadzonymi zarządzeniem Nr 23/2012 z dnia 13 listopada 2012 r., dalej: Regulamin udzielania zamówień publicznych.

c/ w jednym przypadku nie udokumentowano przeprowadzenia rozeznania rynku dotyczącego zlecenia wykonania diagnostyki usterki w pojeździe służbowym nr wew. 1461, a jedynie rozeznanie rynku związane z wykonaniem usługi naprawy zdiagnozowanej usterki, przeprowadzone po wykonaniu diagnostyki⁷⁵.

(dowód: akta kontroli str. 876-883, 887-888, 890-894, 896-897, 929, 1060-1068, 1127-1132, 1141-1145, 1153-1160, 1180-1192, 1200-1225)

Sporządzający ww. dokumenty pracownicy WT zeznali, że daty rozeznania rynku wpisali błędnie lub nie pamiętali i nie potrafili wyjaśnić przyczyny niewpisania lub wpisania innych dat rozpoznania rynku w tych dokumentach, od podawanych w zeznaniach. Powyższe w ocenie NIK wskazywać może na nierzetelne realizowanie obowiązków dotyczących ustalenia najkorzystniejszej oferty i świadczy o niezapewnieniu przez Naczelnika WT skutecznego nadzoru nad przeprowadzaniem rozeznania rynku, wyborem najkorzystniejszej oferty oraz sporządzaniem wymaganych dokumentów w ww. zakresie i wskazuje na potrzebę wzmocnienia nadzoru w tym obszarze.

(dowód: akta kontroli str. 1180-1192)

Podkreślić należy, że także podczas przeprowadzonego w I kw. 2017 r. audytu wewnętrznego w KWP, dotyczącego oceny procesu zakupów rzeczowych, audytor zwróciła uwagę na zamieszczanie informacji o dokonaniu sondażu cen na rynku i wyborze najkorzystniejszej oferty po otrzymaniu dokumentów częściowej dostawy, co wzbudziło wątpliwości audytora w zakresie rzetelnego rozpoznania rynku. Ponadto audytor zwróciła uwagę, że jakkolwiek na każdej z 18 faktur sprawdzonych przez audytora, w WT umieszczono zapis z podpisem osoby zaopatrującej i wskazaniem daty tej czynności, to informacja ta nie przedstawiała pozostałych zweryfikowanych ofert ewentualnych dostawców (obowiązku takiego nie określał *Regulamin udzielania zamówień publicznych*).

(dowód: akta kontroli str. 2580-2581)

4. Niezapewnienie terminowej zapłaty za usługi naprawy służbowego sprzętu transportowego.

W wyniku kontroli 30 wydatków poniesionych w latach 2015-2016 na usługi w zakresie badań technicznych oraz napraw pojazdów, na które wydatkowano ogółem 65 102,67 zł (12,8% wydatków na ten cel) stwierdzono, że siedmiu wydatków w kwocie ogółem 8 684,82 zł za wykonanie napraw pojazdów, dokonano po terminach płatności ustalonych przez wykonawców w fakturach za wykonane usługi. Opóźnienia wyniosły od 4 do 89 dni. KWP nie zapłaciło odsetek za zwłokę z tytułu zapłaty ww. zobowiązań po terminie.

Zastępca Naczelnika Wydziału Finansów wyjaśniła, że Wydział ten nie przetrzymuje faktur, lecz niezwłocznie realizuje zapłaty, a opóźnienia musiały wynikać z późniejszego przekazania faktur przez WT⁷⁶. W wyjaśnieniach wskazała także, że pracownicy Wydziału Finansów nie podejmowali działań w celu wyjaśnienia przyczyn wpływu faktur po terminie zapłaty wskazanym w tych dokumentach, nie ustalali także z wykonawcami innego terminu zapłaty, gdyż obowiązek ten spoczywa na wydziałach merytorycznych. Z tytułu nieterminowej zapłaty za wykonane usługi nie wypłacano odsetek za zwłokę, ponieważ jak wyjaśniła, żaden z kontrahentów takich odsetek nie naliczył.

(dowód: akta kontroli str. 876-907, 933, 947-948)

Zgodnie z przepisami § 16 ust. 3 zarządzenia Nr 38/2011 Komendanta Wojewódzkiego z dnia 3 listopada 2011 r. w sprawie obiegu i kontroli dokumentów finansowo-księgowych w Komendzie Wojewódzkiej Policji w Opolu, dla zachowania dyscypliny rozliczeń ustalono, że wszelkie dowody powodujące skutki finansowe, powinny być ostatecznie złożone w Wydziale Finansów do realizacji, nie później niż trzy dni przed wymaganym terminem płatności. Także *Instrukcja w sprawie obiegu dokumentów finansowych w WT*⁷⁷ w § 7 wskazywała na ww. termin złożenia dokumentów w Wydziale Finansów. W sześciu opisanych powyżej przypadkach, faktury przekazane zostały przez WT do Wydziału Finansów po terminie zapłaty

⁷⁵ Usługa została zlecona podmiotowi, który dokonał diagnostyki usterki.

⁷⁶ W ww. przypadkach Wydział Finansów dokonywał zapłaty od jednego do 10 dni od dnia otrzymania z WT opisanych i sprawdzonych faktur.

⁷⁷ Bez daty wydania, data wpływu do sekretariatu WT 9 luty 2015 r.

wskazanych w tych dokumentach, a w jednym przypadku jeden dzień przed terminem zapłaty.

Naczelnik WT wyjaśnił, że przyczyną nieprzekazania faktur do Wydziału Finansów w wymaganych terminach, w trzech przypadkach było dostarczenie faktur do WT po upływie terminów zapłaty, w jednym przypadku faktura została przekazana przez wykonawcę do Wydziału Finansów na siedem dni przed terminem zapłaty, następnie trafiła do WT, skąd niezwłocznie po jej weryfikacji została przekazana do zapłaty do Wydziału Finansów, na jeden dzień przed ustalonym terminem zapłaty. W trzech przypadkach zwłokę w przekazaniu faktur do zapłaty Naczelnik WT wyjaśnił koniecznością uprzedniej weryfikacji poprawności wykonania naprawy i ustaleniem z wykonawcą i za jego zgodą, iż płatność faktury może zostać wstrzymana do czasu sprawdzenia wykonanej usługi przez kontrolerów technicznych na stacji obsługi oraz podczas eksploatacji pojazdu w służbie. W wyjaśnieniach nadmienił także, że ww. przypadki nie rodziły dodatkowych skutków finansowych dla KWP z tytułu zmiany terminu zapłaty.

(dowód: akta kontroli str. 731, 948, 1078-1079, 1164)

W powyższym zakresie NIK zwraca uwagę, że zgodnie z przepisami art. 44 ust. 3 pkt 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o *finansach publicznych*⁷⁸, wydatki publiczne powinny być dokonywane w wysokości i w terminach wynikających z wcześniej zaciągniętych zobowiązań. Nie kwestionując działań mających na celu sprawdzenie prawidłowości wykonania usługi, uzgodnienia dokonywane w tym zakresie z wykonawcami powinny mieć odzwierciedlenie w ustalanych przez nich terminach zapłaty za usługi. Także w przypadku otrzymania faktur po upływie terminów zapłaty w nich określonych, nie podjęto skutecznych działań w celu ustalenia przez wykonawców nowych terminów zapłaty również, gdy odbiór faktury potwierdził pracownik Wydziału. Wobec braku zachowania pisemności wskazywanych w wyjaśnieniach uzgodnień z wykonawcami, zapłata za wykonane usługi po terminie określonym w fakturach, stwarza ryzyko wystąpienia przez wykonawców z żądaniem zapłaty odsetek za czas opóźnienia, zgodnie z uprawnieniami określonymi w art. 481 § 1 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. *Kodeks cywilny*⁷⁹.

5. Dopuszczenie do użycia sprzętu transportowego przez pracowników WT w celu przekazania go do zewnętrznych punktów naprawczych, bez dokonania wpisów o użyciu tych pojazdów w książkach kontroli pracy sprzętu transportowego.

W czterech z pięciu objętych kontrolą przypadkach przejazdów pojazdów służbowych do zewnętrznych punktów naprawczych, nie odnotowano w książkach kontroli pracy tego sprzętu, użycia pojazdów w ww. celu, pomimo iż w myśl przepisów pkt 1 rozdz. VI *Instrukcji w sprawie szczegółowych zasad organizacji gospodarki transportowej i użytkowania służbowego sprzętu transportowego*, każde użycie służbowego sprzętu transportowego powinno być odnotowane w książce kontroli pracy sprzętu transportowego, zgodnie z ujętymi w niej rubrykami.

(dowód: akta kontroli str. 1133-1140, 1148-1152, 1154-1155)

Naczelnik WT wyjaśnił, że brak zapisów wynikał z faktu, iż pojazdy te zostały przekazane na stację obsługi WT i w zależności od potrzeb wynikających z realizacji procesów obsługowo-naprawczych i/lub kontroli technicznej, pojazd eksploatowany był w ramach jazdy próbnej lub jazdy kontrolnej, przez odpowiednich pracowników stacji obsługi. W ramach takiej jazdy wykonywane były między innymi przejazdy do i z siedzib wykonawców usług, np. do zewnętrznych warsztatów naprawczych, autoryzowanych serwisów itp. Zapis o użyciu pojazdu i wykonaniu nim jazdy próbnej nanoszony był w kartach pracy lub książkach kontroli pracy sprzętu transportowego po zakończonej naprawie.

(dowód: akta kontroli str. 1128-1137)

⁷⁸ Dz. U. z 2016 r. poz. 1870 ze zm.

⁷⁹ Dz. U. z 2017 r. poz. 459 ze zm.

W powyższym zakresie NIK zwraca jednak uwagę, że zgodnie z przepisami pkt 8 i w pkt 9 rozdz. IV ww. Instrukcji przekazanie pojazdu do zewnętrznego punktu naprawczego również wymagało uzyskania stosowanego zezwolenia na użycie pojazdu i odnotowania tego faktu w książce kontroli pracy sprzętu transportowego (pkt 8 i w pkt 9 rozdz. IV ww. Instrukcji).

(dowód: akta kontroli str. 100-101)

6. Niezapewnienie części podstawowego wyposażenia w stacji obsługi KWP.

Zgodnie z przepisami § 33 ust. 1 i ust. 2 *Instrukcji organizacji obsługi technicznych*, liczba i asortyment sprzętu obsługowo-naprawczego, przyrządów i narzędzi stanowiących wyposażenie zaplecza obsługowo-naprawczego, powinny odpowiadać zakresowi wykonywanych prac oraz rodzajom obsług i napraw, przy czym podstawowe wymagane wyposażenie określone zostało w załączniku nr 14 do tej *Instrukcji*. W wyniku przeprowadzonych w dniu 22 lutego 2017 r. oględzin wyposażenia zaplecza obsługowo-naprawczego stwierdzono, iż stacja obsługi KWP nie posiadała 65 urządzeń wyposażenia podstawowego⁸⁰.

Zastępca Naczelnika WT oraz Kierownik stacji obsługi wyjaśnili że: *określone w § 33 ust. 2 Instrukcji organizacji obsługi technicznych – podstawowe wyposażenie wymagane dla obiektów zaplecza obsługowo-naprawczego stacji obsługi jest nie adekwatne do aktualnych potrzeb w zakresie narzędzi i urządzeń przy wykonywaniu napraw w pojazdach służbowych. Sprzęt wyposażenia podstawowego, który jest w posiadaniu i wykorzystywany w stacji obsługi WT KWP jest wystarczający do napraw i przeglądów w pojazdach służbowych. Ewentualne doposażenie zaplecza obsługowego do stanu określonego w ww. Instrukcji jest ekonomicznie i technologicznie nieuzasadnione. Ponadto w wyjaśnieniach wskazali, iż wyposażenie podstawowe stacji obsługi, uzupełniane jest na bieżąco, zgodnie z aktualnymi potrzebami i zgłoszeniami. Wnioski o doposażenie stacji obsługi w przypadku urządzeń, których koszt byłby większy niż 3 500 zł, również przekazywano do KGP z prośbą o ujęcie w planie finansowym jednostki.*

(dowód: akta kontroli str. 1451-1473, 1512, 2002-2019)

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 w protokołach z przeprowadzonych w latach 2015-2016 przeglądów sprzętu transportowego oraz zaplecza technicznego KWP, nie wskazano braków ww. wyposażenia podstawowego, co świadczy o ograniczonej rzetelności tych przeglądów.

(dowód: akta kontroli str. 1354-1355, 1392-1393)

7. Niezapewnienie organizacji wykonywania obsług i napraw sprzętu transportowego w stacji obsługi KWP, zapewniającej przestrzeganie ustalonych limitów czasu postoju sprzętu transportowego w obsługach i naprawach.

W myśl przepisów § 18 ust. 1 i 3 *Instrukcji organizacji obsługi technicznych*, czas postoju liczy się od momentu przyjęcia sprzętu transportowego do obsługi

⁸⁰ Dwóch szlifierek do okładzin szczęk hamulcowych; jednej szlifiarki do tarcz hamulcowych; trzech szlifierek do gniazd zaworowych; dwóch szlifierek do grzybków zaworowych; trzech docieraczek zaworów z napędem ręcznym; czterech frezarek do gniazd zaworowych; jednej wylaczarki do bębnow hamulcowych; jednej nitownicy do okładzin szczęk hamulcowych; dwóch zestawów diagnostycznych; jednego urządzenia-przyrządu do kontroli i ustawiania świateł; jednego urządzenia optycznego do pomiaru i ustawiania geometrii kół samochodowych; jednej hamowni podwozia; trzech przyrządów do pomiaru zbieżności kół samochodowych; dwóch wieloskładnikowych analizatorów spalin; dwóch urządzeń do atestowania szybkościomierzy i drogomiery; trzech przyrządów do sprawdzania szczelności łożysk wału karbowego; jednej wyważarki do kół; dwóch przyrządów do badania prądu prądu zmiennego; jednego wózka z akumulatorami i prostownikiem do uruchamiania silników; dwóch aparatów do sprawdzania i czyszczenia świec zapłonowych; czterech kaset do sprawdzania i regulacji ustawiania zapłonu; jednego przyrządu do kontroli złącza elektrycznego pojazd-przyczepa; jednego próbnika luzów przegubowych; dwóch aparatów do pomiaru zużycia paliwa w czasie jazdy; dwóch próbników podciśnienia w rurze ssącej i ciśnienia pompy paliwowej; jednego stołu spawalniczego z wyciągiem gazów; jednych nożyc do blachy dźwigniowych; jednej zgrzewarki ręcznej przenośnej; jednego urządzenia do płukania chłodnic; jednego urządzenia do sprawdzania chłodnic; jednej kabiny lakierniczej; jednego zestawu smarowniczego; jednego urządzenia do parowodnego mycia pojazdów pod ciśnieniem; dwóch kolumn powietrza; jednej myjni do mycia części; jednej wanny do mycia części; jednego paleniska kuźniczego z dmuchawą; jednego przyrządu do montażu resorów; jednego przyrządu do zwijania końców piór resorów; jednego imadła kowalskiego; jednego kowadła.

technicznej lub naprawy do momentu jej zakończenia, a limity czasu postoju sprzętu transportowego w naprawach określone zostały w załączniku Nr 4 do ww. Instrukcji⁸¹.

Na podstawie badania dokumentacji wykonanych w latach 2015-2016 napraw i przeglądów technicznych dotyczących 14 pojazdów⁸² ustalono, iż w przypadku:

a/ 25 z 33 napraw bieżących (75,7%) czas postoju pojazdów⁸³ w obsługach i naprawach przekraczał dopuszczalny limit od jednego do 40 roboczodni;

b/ 5 z 6 obsługa OT-2 (83,3%), czas postoju pojazdów⁸⁴ przekraczał dopuszczalny limit od jednego do 20 roboczodni;

c/ wszystkich objętych kontrolą 12 napraw bieżących wykonywanych wraz z obsługą OT-2. czas postoju pojazdu⁸⁵ przekraczał ustalony limit od czterech do 80 roboczodni.

(dowód: akta kontroli str. 1611-1615)

Naczelnik WT wyjaśnił że: *czas postoju jest tożsamy z czasem przyjęcia sprzętu do wykonania prac obsługowo-naprawczych oraz czasem pracy wszystkich specjalistów samochodowych (mechaników) biorących udział w naprawie, a także z czasem pracy diagnosty (rozliczanym w roboczogodzinach), a nie jest związany z czasem przebywania pojazdu na stacji obsługi WT. Czas przebywania pojazdu na stacji obsługi związany jest min. z: weryfikacją zgłaszanych usterek przez użytkowników oraz weryfikacją czynności wynikających z terminów obsług okresowych jak i terminu badań technicznych; podjęciem decyzji odnośnie naprawy oraz jej realizacją poprzedzona dokonaniem rozpoznania rynku i sondażu cen zgodnie z § 4 ww. Instrukcji; zamówieniem części zamiennych zgodnie z zawartymi umowami (termin dostawy) oraz części nie będących przedmiotem umów z uwzględnieniem ich dostępności po przeprowadzeniu rozpoznania rynku i sondażu cen; ponowną weryfikację ewentualnych dodatkowych usterek ujawnionych i zdiagnozowanych po demontażu części zakwalifikowanych do naprawy lub wymiany; przeprowadzeniem badań po wykonanej obsłudze lub naprawie. Ze względu na stopień zużycia i wyeksploatowanie użytkowanego taboru, jego awaryjność w ostatnich latach znacznie wzrosła. W związku z tym ilość pojazdów przekazywanych do naprawy bieżącej, czy też obsługi technicznej w WT KWP, w tym samym czasie również znacznie wzrosła. Pozyskiwanie dużych partii nowych pojazdów zakupionych przez inne jednostki organizacyjne KGP i przekazanie do eksploatacji w garnizonie opolskim, w tych samych terminach, również wpływają na wydłużenie czasu przebywania taboru na stacji obsługi. Przeglądy okresowe oraz rejestracyjne wszystkich nowowprowadzonych pojazdów zbiegają się w tym samym czasie. Wydłużenie czasu przebywania sprzętu transportowego na stacji obsługi jest wypadkową, której składowymi są między innymi czasy potrzebne na usunięcie awarii bieżących, napraw powypadkowych, ilość aktualnie dostępnych stanowisk naprawczych, ilość specjalistów samochodowych (mechaników) w dyspozycji w danym okresie czasu oraz realizacja zakupów części i akcesoriów (zwłaszcza spoza umów). Ze względu na powyższe, jedynym realnym miernikiem pozwalającym na faktyczne i rzeczywiste określenie czasu postoju pojazdów w celu ich usprawnienia jest czas pracy specjalisty samochodowego (mechanika) i diagnosty, poświęcony na wykonanie prac obsługowo-naprawczych, określony w roboczodniach.*

(dowód: akta kontroli str. 1682-1683)

W świetle obowiązujących przepisów § 18 ust. 3 Instrukcji organizacji obsługi technicznych, NIK nie może podzielić stanowiska przedstawionego w powyższych wyjaśnieniach, bowiem wskazany w nich sposób liczenia czasu odnosi się do czasu postoju, a nie czasu naprawy sprzętu i winien być liczony od momentu przyjęcia sprzętu transportowego do obsługi technicznej lub naprawy do momentu jej zakończenia. Ponadto NIK zwraca uwagę, iż w okresie tym przyjęty do naprawy i obsługa sprzęt jest wyłączony z użytkowania, a tym samym z wyłączony jest

⁸¹ Dla samochodów osobowych, osobowych terenowych i pochodnych: dwa roboczodni dla napraw bieżących oraz dla obsługi OT-2; trzy roboczodni w przypadku napraw bieżących wykonywanych razem z obsługą OT-2.

⁸² W tym sześciu z podległych KWP jednostek.

⁸³ O numerach wewnętrznych: 1247, 61, 105, 947, 1582, 1543, 1402, 1460, 47.

⁸⁴ O numerach wewnętrznych: 947, 1568, 1402, 1460, 47.

⁸⁵ O numerach wewnętrznych: 1247, 61, 105, 1582, 104, 1543, 1253, 1402, 47, 1432.

również z realizacji ustawowych zadań Policji. Dlatego czas postoju powinien być minimalizowany.

Ponadto pomimo przekroczenia limitów czasu postoju, Naczelnik WT nie wskazał przyczyn tych przekroczeń w kartach pracy, zarówno w przypadkach, gdy z ww. przyczyn liczenia czasu postoju nie wykazano przekroczeń czasu postoju, jak i w przypadkach, gdy je wskazano⁸⁶. W myśl § 19 ust. 1 *Instrukcji organizacji obsługi technicznych*, w stacji obsługi dokumentem warsztatowym jest karta pracy, której wzór stanowi załącznik Nr 6 do tej *Instrukcji*. Według ww. wzoru, w karcie tej powinny być odnotowane m.in. przyczyny przekroczenia dopuszczalnego czasu postoju sprzętu transportowego.

(dowód: akta kontroli str. 1724-1948)

Naczelnik WT wyjaśnił: *Informacja dotycząca przekroczenia dopuszczalnego czasu postoju każdorazowo jest przekazywana Naczelnikowi WT i/lub jego zastępcy przez kierownika bądź starszego mistrza stacji obsługi podczas bieżących spotkań. Ponadto, źródłem informacji również w tym zakresie są codzienne raporty dotyczące pojazdów na stacji obsługi WT, przekazywane w formie elektronicznej przez starszego mistrza. Na podstawie zawartych tam informacji dokonywana jest bieżąca ocena czasu postoju pojazdów na stacji obsługi i wskazywane działania, które należy przedsięwziąć by czas ten ograniczyć. Nadmieniam, iż zapisy dotyczące przekroczenia dopuszczalnego czasu postoju zostały uzupełnione. Jednocześnie dodaję, iż w Biurze Logistyki Policji KGP, aktualnie procedowany jest nowy projekt aktu prawnego, który zastąpi obowiązującą decyzję nr 34 w sprawie organizacji obsługi technicznych i napraw sprzętu transportowego w Policji. Wśród wielu proponowanych zmian, które przyczynią się do uaktualnienia treści aktu, a tym samym usprawnienia organizacji obsługi technicznych i napraw oraz uczynienia efektywniejszym funkcjonowania policyjnego zaplecza obsługowo-naprawczego, znalazła się między innymi ta, dotycząca zmian normatywów wykonywanych czynności naprawczych.*

(dowód: akta kontroli str. 1683)

8. Nierzetelne lub niezgodne z zasadami określonymi w przepisach *Instrukcji organizacji obsługi technicznych* prowadzenie dokumentów warsztatowych (kart przeglądu technicznego, kart pracy, zestawień *Wykonanie obsługi i napraw sprzętu transportowego*).

a/ zgodnie z § 19 ww. *Instrukcji*, w stacji obsługi dokument warsztatowy stanowi m.in. karta przeglądu technicznego, której wzór stanowi załącznik nr 7 do tej *Instrukcji*. Na podstawie dokumentacji dotyczącej napraw 14 pojazdów⁸⁷ wykonanych w latach 2015-2016 stwierdzono, iż we wszystkich kartach przeglądu technicznego wystawionych dla tych pojazdów nie odnotowywano: dat badania, wyników badań wstępnych, wyników badań po usunięciu usterek oraz osoby wykonującej badania.

Naczelnik WT oraz Kierownik stacji obsługi wyjaśnili: *W latach 2015-2016 w karcie przeglądu technicznego wpisywane były usterek, które dodatkowo stwierdzono podczas przeprowadzania przeglądu okresowego lub naprawy bieżącej. Usterki zgłaszane przez użytkowników oraz stwierdzone podczas badania wstępnego, odnotowywane były w zleceniu wykonania naprawy. Niesprawności ukazane w zleceniu odzwierciedlenie mają w wystawionych kartach pracy, w której wskazani są specjaliści samochodowi biorący udział w naprawie (przebiegu) oraz w drugiej części karty pracy potwierdza się wykonane prace i potwierdza się, iż sprzęt transportowy nadaje się do dalszej eksploatacji. Potwierdzenie sprawności pojazdów odnotowywane jest przez osoby uprawnione w karcie kontroli pracy sprzętu transportowego oraz w przypadku przeprowadzonej obsługi okresowej OT-2 uprawniony diagnosta potwierdza pieczęcią i podpisem diagnostykę wstępną i końcową. Wszystkie zgłaszane, zaobserwowane i zweryfikowane niesprawności*

⁸⁶ Na podstawie wykonanych w latach 2015-2016 napraw i przeglądów dotyczących 14 pojazdów o numerach wewnętrznych: 1247, 104, 1546, 1582, 1568, 947, 105, 61, 1543, 1402, 1460, 1253, 47, 1432 ustalono, iż wszystkie karty pracy – 20 nr 42/09/2016, 60/05/2015 (pojazd 1253); 56/03/2016/5/04/2016, 163/11/2015, 178/02/2015 (pojazd 1460); 1/03/2015 (pojazd 1543); 173/11/2016/160/12/2016, 157/08/2016, 165/05/2016, 167/02/2015/162/03/2015 (pojazd 47); 38/08/2016, 28/07/2015, (pojazd 1432); 29/10/2016, 174/01/2016, 10/11/2015 (pojazd 1402); 45/03/2016, 21/12/2015, (pojazd 1247); 26/01/2016 (pojazd 61); 5/08/2016, 37/10/2015 (pojazd 947), w których odnotowano przekroczenia dopuszczalnego limitu czasu postoju pojazdu w naprawie, nie zawierały informacji w zakresie przyczyn tych przekroczeń.

⁸⁷ O numerach wewnętrznych 47, 61, 104, 105, 947, 1247, 1253, 1402, 1460, 1432, 1543, 1546, 1568, 1582.

sprzętu transportowego, zostały w każdym przypadku usunięte, przywracając pojazdy w pełni sprawne do eksploatacji. Nadmieniam, iż od 1 stycznia 2017 r. w celu usprawnienia przepływu informacji, wypełnia się załącznik Nr 7 do Instrukcji organizacji obsługi technicznych.

(dowód: akta kontroli str. 1691-1692, 1724-1948)

b/w myśl przepisów § 21 ust. 1 Instrukcji w sprawie organizacji obsługi technicznych, kartę pracy wystawia się na prace produkcyjne, z wyłączeniem prac, które są ewidencjonowane zgodnie z § 20 ust. 3, tj. dopuszcza się ewidencjonowanie prac produkcyjnych, o których mowa w § 26 ust. 1 pkt 1, jeżeli czas ich wykonania nie przekracza dwóch roboczogodzin, w zestawieniu prac wykonanych w punkcie obsługi technicznej, których wzór stanowi załącznik Nr 9 do Instrukcji. Na podstawie ewidencji prowadzonych prac, na które nie wystawiono kart pracy za miesiące wrzesień 2015 r. oraz październik 2016 r. ustalono, iż w ewidencjach tych ujęto także prace, których czas wykonania przekraczał dwie roboczogodziny i wymagane było sporządzenie karty pracy. W miesiącu wrześniu 2015 r. nie wystawiono takich kart dla 22 wykonanych prac, a w miesiącu październiku 2016 r. dla 28. Ponadto prowadzone ewidencje prac nieprzekraczających dwóch roboczogodzin nie odpowiadały wzorowi określonemu w ww. załączniku nr 9 i nie zawierały niektórych wymaganych elementów, tj. przebiegu od ostatniej obsługi technicznej OT-2 pojazdu, czasu postoju pojazdu w roboczościach oraz podpisu kierowcy.

(dowód: akta kontroli str. 1619-1673)

Naczelnik WT wyjaśnił: zweryfikowane przez kontrolerów usterki techniczne w pojazdach możliwe były do usunięcia w przeciągu 2 roboczogodzin, co jest zgodne z § 20 ust. 3 Instrukcji w sprawie organizacji obsługi technicznych. Ze względu na powyższe nie wystawiano kart pracy. W trakcie naprawy usunięto przyczynę zweryfikowanej niesprawności w pojazdach, jednakże podczas kolejnego badania sprawności ujawniono kolejne usterki uniemożliwiające dopuszczenie pojazdu do ruchu drogowego (które również można było usunąć w czasie do 2 roboczogodzin). Zważywszy na powyższe, niektóre naprawy były ewidencjonowane w zestawieniu prac wykonanych w punkcie obsługi technicznej, których wzór stanowi załącznik Nr 9 do Instrukcji w sprawie organizacji obsługi technicznych i sumarycznie przekraczały 2 roboczogodziny. W wyjaśnieniach wskazał także: ze względu na to, iż przedmiotowe naprawy nie przekraczają 2 roboczogodzin, zatem zgodnie z § 18 ust. 3 pkt 1 Instrukcji w sprawie organizacji obsługi technicznych, każdorazowo czas postoju stanowi 0,5 roboczodnia. Ze względu na powyższe w żadnym przypadku, przy naprawie danej usterki ewidencjonowanej w załączniku Nr 9 do w/w Instrukcji, nie może dojść do przekroczenia czasu postoju sprzętu transportowego (zgodnie z zał. Nr 4 w/w Instrukcji). Ze względu na powyższe brak wpisu dotyczącego czasu postoju nie ma wpływu na analizę procesu naprawczego pojazdów i przyjęto przez analogię (zgodnie z rzeczywistością), iż każda naprawa stanowi 0,5 roboczodnia. W załączniku Nr 9 do Instrukcji w sprawie organizacji obsługi technicznych, po zakończeniu naprawy w POT podpis kierowcy stanowi potwierdzenie wykonania naprawy (obsługi). Ze względu na to, iż przedmiotowy załącznik zaadaptowany jest do przeprowadzanych napraw nieprzekraczających 2 roboczogodzin na stacji obsługi pojazdów KWP, wobec uproszczenia procedury podpis kierowcy nie jest składany.

(dowód: akta kontroli str. 1683, 1690-1691)

9. Niezapewnienie terminowej wymiany oleju w pojeździe oraz rzetelnego ewidencjonowania przypadków przekroczenia normy przebiegu międzyobsługowego pojazdów.

W przypadku pojazdu VW Passat o nr wewnętrznym 947 wymiany oleju silnikowego dokonano po przejechaniu 35 535 km od ostatniej wymiany, pomimo iż zgodnie z zatwierdzonymi okresami międzyobsługowymi, przebiegami i czynnościami obsługowo-naprawczymi dla pojazdów garnizonu opolskiego Policji, wymiana oleju w przypadku samochodów VW Passat, powinna nastąpić nie rzadziej, niż co 15 tys. km przebiegu. Naczelnik WT wyjaśnił, że powyższe wyniknęło z błędnego zinterpretowania, iż wyznaczony czas przeglądu OT-2 (czasookres, co 30 000 km) jest tożsamym z czasem wymiany oleju silnikowego. W wyjaśnieniach wskazał, że

ze względu na błędną interpretację wpis wymiana oleju co 30 000 km, był także ujęty w karcie kontroli pracy sprzętu transportowego, na podstawie której monitorowano czasookres kolejnych wymian oleju, oraz że błędna interpretacja nie miała wpływu na stan jednostki napędowej pojazdu, o czym świadczą długoletni okres bezawaryjnej eksploatacji pojazdu. Nieprawidłowy zapis, wymiana oleju co 30 000 km, został w trakcie kontroli skorygowany do właściwej wartości tj. co 15 000 km.

(dowód: akta kontroli str. 1499-1505, 1689,1692)

Zgodnie z § 19 pkt 1 *Instrukcji organizacji obsługi technicznych*, dokumentem warsztatowym w stacji obsługi jest m.in. zestawienie pn. *Wykonanie obsługi i napraw sprzętu transportowego*, w którego wzorze stanowiącym załącznik Nr 5 do *Instrukcji organizacji obsługi technicznych* przewidziano wskazywanie ilości sprzętu transportowego po przekroczeniu normy: limitu czasu postoju oraz przebiegu międzyobsługowego. W trakcie kontroli NIK ww. zestawienia, prowadzone w stacji obsługi, zostały skorygowane. Liczba pojazdów po przekroczeniu normy przebiegu międzyobsługowego wyniosła 169 w 2015 r., a w 2016 r. sześć. W zestawieniach tych, zwiększyła się również liczba sprzętu transportowego po przekroczeniu normy limitu czasu postoju sprzętu transportowego w naprawach z 406 do 954 w 2015 r., a w 2016 r. z 504 do 1 082. Czas postoju ponad limit wykonywania obsługi technicznych OT-2 wzrósł z 669 do 5 424 roboczogodzin w 2015 r., oraz z 1 202,5 do 9 620 roboczogodzin w 2016 r. Naczelnik WT wyjaśnił: *Przyczyną nieujęcia wszystkich przypadków sprzętu transportowego po przekroczeniu limitu czasu postoju i normy przebiegu międzyokresowego była niewłaściwa interpretacja podstawy prawnej, w której w sposób szczegółowy nie opisano właściwego sposobu wypełniania przedmiotowych zestawień.*

(dowód: akta kontroli str. 1544-1545, 1570-1571, 3644-3696)

NIK zwraca uwagę, iż niedochowywanie terminów wykonania obsługi technicznych oraz wymiany płynów w pojazdach 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.

10. Nieopisanie przedmiotu zamówienia dotyczącego zakupu części i akcesoriów do pojazdów w sposób wyczerpujący, dokonywanie zakupu części i akcesoriów z pominięciem przepisów o zamówieniach publicznych oraz niegospodarne wydatkowanie środków publicznych na ich zakup za cenę wyższą aniżeli wynikająca z zawartych umów.

W myśl art. 29 ust. 1 ustawy *Prawo zamówień publicznych*, przedmiot zamówienia opisuje się w sposób jednoznaczny i wyczerpujący, za pomocą dostatecznie dokładnych i zrozumiałych określeń, uwzględniając wszystkie wymagania i okoliczności mogące mieć wpływ na sporządzenie oferty. Zgodnie z planem zamówień publicznych na 2014 r.⁸⁸ w ramach zamówienia dotyczącego zakupu części i akcesoriów do pojazdów KWP w 2015 r., wydzielono 11 zadań, w tym osiem dotyczących zakupu części zamiennych do określonych modeli samochodów (Fiat Bravo, Fiat Ducato, Fiat Stilo, Kia Cee'd, Opel Astra H, Opel Astra G, Opel Vivaro, Volkswagen T-4) oraz trzy inne, dotyczące zakupu filtrów do pojazdów, części układu hamulcowego oraz akumulatorów. Z dniem 4 listopada 2014 r. wycofano jedno z zadań, tj. zakup części zamiennych do pojazdów Fiat Stilo⁸⁹ oraz zmieniono przedmiot zamówienia zadania nr 4 z części zamiennych do Opla Astry H⁹⁰ na części zamienne do Opla Vectry⁹¹, pomimo iż KWP posiadała w tym okresie siedem Fiatów Stilo oraz osiem Opli Astra H. Według planu zamówień publicznych na 2015 r.⁹², w ramach zakupu części i akcesoriów do pojazdów w 2016 r. również wydzielono 11 zadań, w tym osiem dotyczących konkretnych modeli samochodów (Fiat Bravo, Fiat Ducato, Fiat Stilo, Kia Cee'd, Opel Astra H, Opel Astra G, Opel Vivaro, VW T-4) oraz trzy ogólne (filtry do pojazdów, układ hamulcowy do pojazdów oraz akumulatory). Z dniem 24 sierpnia 2015 r. z planu zamówień wycofano trzy

⁸⁸ Zatwierdzonego w dniu 6 marca 2014 r.

⁸⁹ Zakup 211 części do tego pojazdu o wartości 16,6 tys. zł netto.

⁹⁰ Zakup 236 części do tego pojazdu o wartości 15,3 tys. zł netto.

⁹¹ Zakup 259 części za kwotę 75,5 tys. zł netto.

⁹² Zatwierdzonego w dniu 27 marca 2015 r.

zadania, tj. zakup części zamiennych do Opla Astry H⁹³, Fiata Stilo⁹⁴ i Opla Vivaro⁹⁵, a dodano jedno zadanie na zakup części zamiennych do Opla Vectry⁹⁶, pomimo iż w okresie tym, KWP posiadała siedem Fiatów Stilo, osiem Opli Astra H oraz jednego Opla Vivaro. W opisie przedmiotu zamówienia wskazano zamknięty katalog części dla danych marek i modeli pojazdów z określeniem ich maksymalnej ilości.

(dowód: akta kontroli str. 3356-3422, 3805-3829)

Naczelnik WT wyjaśnił, iż zadania te zostały wycofane z uwagi na przeprowadzone analizy posiadanego taboru w garnizonie opolskim, w wyniku których wytypowano pojazdy, które ze względu na wiek oraz ze względu na stopień zużycia, spełniają kryteria i są planowane do wycofania z eksploatacji, w tym przedmiotowe pojazdy marki Fiat Stilo, Opel Astra H oraz Opel Vivaro. Ze względu na powyższe pojazdy te zostały wycofane z planu zamówień publicznych na rok 2014 i 2015. Jak ustalono, pojazdy te nie zostały jednak wycofane z eksploatacji w ww. latach i co najmniej części do Fiata Stilo kupowano, z pominięciem przepisów ustawy *Prawo zamówień publicznych*, i tak: w dniach 5 maja oraz 9 czerwca 2016 r. kupiono sprężyny zwieszania za kwotę odpowiednio 51,06 zł i 38,32 zł netto; w dniu 31 marca 2015 r. poduszkę silnika za 75,88 zł netto; w dniu 18 grudnia 2015 r. wahacz za kwotę 137,16 zł netto; w dniach 16 stycznia i 23 marca 2015 r. oraz 9 lutego i 8 lipca 2016 r. poduszkę zawieszania za kwotę odpowiednio 66,89 zł, 64,53 zł, 70,41 zł, 64,61 zł netto; w dniach 22 kwietnia i 8 lipca 2016 r. wspornik silnika za kwotę 126,47 zł netto.

(dowód: akta kontroli str. 3557, 3573, 3604, 3620, 3917, 3923, 3930)

WT KWP w Opolu opisując przedmiot zamówienia pn. *Dostawa części i akcesoriów do pojazdów służbowych KWP w Opolu* uwzględniał jedynie część eksploatowanych w garnizonie pojazdów.

W opisie przedmiotu zamówienia na 2015 r. nie uwzględniono części zamiennych i akcesoriów do 85⁹⁷ modeli pojazdów garnizonu opolskiego, według stanu na dzień 15 czerwca 2014 r.⁹⁸, za wyjątkiem niektórych części do tych pojazdów w ramach następujących zadań dotyczących:

- a) zakupu filtrów, w którym poza pojazdami objętymi poszczególnymi zadaniami, uwzględniono:
 - filtry powietrza do Fiata Stilo, motocykla BMW, Land Rovera Freelander, Kia Picanto, Alfego Romeo 159 oraz Mercedesa Sprintera;
 - filtry kabinowe do Fiata Stilo, Skody Fabii, VW Golfa IV, Land Rovera Freelander, Kia Picanto, Alfego Romeo 159 oraz Mercedesa Sprintera;
 - filtry olejowe do Opla Corsy, Land Rovera Freelander, Fiata Stilo, Mercedesa Sprintera, Kia Picanto, motocykla BMW 1200;
 - filtry paliwa do Mercedesa Sprintera i Kia Picanto;
- b) zakupu części układu hamulcowego, w którym poza pojazdami objętymi poszczególnymi zadaniami, uwzględniono:
 - klocki hamulcowe do Fiata Stilo, Kia Picanto, Mercedesa Sprintera, Opla Astry H, Skody Fabii;
 - bębny hamulcowe do Skody Fabii;
 - szczyki hamulcowe do Mercedesa Sprintera, Skody Fabii;
 - tarcze hamulcowe do Fiata Stilo, Kia Picanto, Mercedesa Sprintera, Opla Astry H, Skody Fabii;
- c) zakupu akumulatorów uwzględniono akumulatory do Opla Astra, Kia Cee'd, Fiata Ducato, Alfego Romeo oraz akumulatory motocyklowe do Hondy CBF 1000, BMW R1200, Yamahy XJ900S.

(dowód: akta kontroli str. 2307-2409, 2667-2760, 3961-3971)

W opisie przedmiotu zamówienia na 2016 r. nie uwzględniono 85⁹⁹ modeli pojazdów garnizonu opolskiego, według stanu na dzień 15 czerwca 2015 r.¹⁰⁰, za wyjątkiem niektórych części do tych pojazdów w ramach następujących zadań dotyczących:

⁹³ Pierwotnie planowano zakup 236 części do tego pojazdu o wartości 15,3 tys. zł netto.

⁹⁴ Pierwotnie planowano zakup 211 części do tego pojazdu o wartości 16,6 tys. zł netto.

⁹⁵ Pierwotnie planowano zakup na 433 części do tego pojazdu o wartości 30,6 tys. zł netto.

⁹⁶ Zakup 384 części za kwotę 80,8 tys. zł netto.

⁹⁷ Z osobny model pojazdu przyjęto model pojazdu z innego roku produkcji oraz zasilany innym rodzajem paliwa.

⁹⁸ Dzień określenia potrzeb w zakresie zakupu części zamiennych i akcesoriów do pojazdów służbowych KWP.

⁹⁹ Z osobny model pojazdu przyjęto model pojazdu z innego roku produkcji oraz innego rodzaju paliwa.

¹⁰⁰ Dzień określenia potrzeb w zakresie zakupu części zamiennych i akcesoriów do pojazdów służbowych KWP.

- a) zakupu filtrów, w którym poza pojazdami objętymi poszczególnymi zadaniami, uwzględniono:
- filtry powietrza do Fiata Stilo, motocykla BMW, Land Rovera Freelander, Kia Picanto, Alfya Romeo 159 oraz Mercedesa Sprintera;
 - filtry kabinowe do Fiata Stilo, Skody Fabia, VW Golfa IV, Land Rovera Freelander, Kia Picanto, Alfya Romeo 159 oraz Mercedesa Sprintera;
 - filtry olejowe do Opla Corsy, Opla Vivaro, Land Rovera Freelander, Fiata Stilo, Mercedesa Sprintera, Kia Picanto, motocykla BMW 1200;
 - filtry paliwa do Mercedesa Sprintera, Opla Vivaro i Kia Picanto;
- b) zakupu części układu hamulcowego, w którym poza pojazdami objętymi poszczególnymi zadaniami, uwzględniono:
- klocki hamulcowe do Alfya Romeo, Fiata Stilo, Kia Picanto, Mercedesa Sprintera, Opla Astry H, Opla Vivaro, Skody Fabii;
 - bębny hamulcowe do Skody Fabii;
 - szczęki hamulcowe do Mercedesa Sprintera, Skody Fabii;
 - tarcze hamulcowe do Alfya Romeo, Fiata Stilo, Kia Picanto, Mercedesa Sprintera, Opla Astry H, Opla Vivaro, Skody Fabii;
- c) zakupu akumulatorów uwzględniono akumulatory do Opla Astra, Kia Cee'd, Fiata Ducato, Alfya Romeo oraz akumulatory motocyklowe do Hondy CBF 1000, BWM R1200, Yamahy XJ900S.

(dowód: akta kontroli str. 2410-2489, 2667-2771, 3246-3353, 3356-3422, 3972-3989)

KWP dokonywała w 2015 r. zamówień na części zamienne do pojazdów na podstawie 13 umów¹⁰¹, a w 2016 r. na podstawie 9 umów¹⁰². Łączna maksymalna wartość zamówień wynikająca z ww. umów wynosiła odpowiednio 562,2 tys. zł netto oraz 621,5 tys. zł netto. Wykonawcy zobowiązywali się do dostawy części zamiennych do pojazdów w rodzaju i ilości określonej w umowie. Treść umów nie zobowiązywała KWP do udzielenia zamówień w pełnym zakresie¹⁰³, a jedynie wyznaczały zakres maksymalny zamówienia (rodzaj i ilość danych części) oraz okres obowiązywania, co zdaniem NIK wskazywało na cechy umowy ramowej, o której mowa w art. 2 pkt 9a ustawy *Prawo zamówień publicznych*.

(dowód: akta kontroli str. 2324-2409, 2421-2489)

Na podstawie ewidencji księgowej oraz dokumentów źródłowych ustalono, iż w latach 2015-2016 WT KWP dokonywał zakupu części i akcesoriów do pojazdów służbowych także od kontrahentów innych, niż wybranych w wyniku ww. postępowań o udzielenie zamówień publicznych przeprowadzonych w trybie przetargu nieograniczonego, zarówno do pojazdów nieobjętych¹⁰⁴, jak i objętych przedmiotem zamówień. W 2015 r. poniesiona kwota wydatków na ten cel wyniosła co najmniej 165,8 tys. zł netto¹⁰⁵, co stanowiło 29,5% wartości netto wynikającej z zawartych umów, a w 2016 r. co najmniej 172,5 tys. zł netto¹⁰⁶, co stanowiło 27,7% wartości netto wynikającej z zawartych umów.

(dowód: akta kontroli str. 2296-2306, 2970-3012, 3014-3191, 3292-3353)

Niektóre z zakupionych części do pojazdów nieobjętych przedmiotem zamówień, zdaniem NIK były częściami eksploatacyjnymi, których zużycie i konieczność wymiany wynikała z bieżącej eksploatacji i można było ją przewidzieć w opisie przedmiotu zamówienia, a w szczególności: żarówki do pojazdów¹⁰⁷, klocki

¹⁰¹ 1/CZ/2015 z dnia 20 stycznia 2015 r. na dostawę 65 różnego rodzaju części, 2/CZ/2015 z dnia 23 stycznia 2015 r., 3/CZ/2015 z dnia 9 marca 2015 r., 4/CZ/2015 z dnia 3 lutego 2015 r., 6/CZ/2015 z dnia 5 lutego 2015 r., 7/CZ/2015 z dnia 26 stycznia 2015 r., 8/CZ/2015 z dnia 12 stycznia 2015 r., 9/CZ/2015 z dnia 13 stycznia 2015 r., 10/CZ/2015 z dnia 27 stycznia 2015 r., 11/CZ/2015 z dnia 2 lutego 2015 r., 13/CZ/II/2015 z dnia 10 listopada 2015 r., 14/CZ/II/2015 z dnia 17 listopada 2015 r., 15/CZ/II/2015 z dnia 26 października 2015 r.

¹⁰² 1/CZ/II/2015 z dnia 17 listopada 2015 r., 2/CZ/II/2015 z dnia 17 listopada 2015 r., 3/CZ/II/2015 z dnia 17 listopada 2015 r., 6/CZ/II/2015 z dnia 9 listopada 2015 r., 8/CZ/II/2015 z dnia 10 listopada 2015 r., 9/CZ/II/2015 z dnia 10 listopada 2015 r., 10/CZ/II/2015 z dnia 10 listopada 2015 r., 11/CZ/II/2015 z dnia 7 grudnia 2015 r., 12/CZ/II/2015 z dnia 9 listopada 2015 r.

¹⁰³ W ramach umów przewidywano możliwość odstąpienia przez KWP od realizacji przedmiotu w całości bez prawa do rozszczeń po stronie wykonawcy, jeżeli nie otrzyma z budżetu w pełnej wysokości planowanych środków finansowych na realizację zamówienia.

¹⁰⁴ M.in. części układu hamulcowego (klocki, tarcze) oraz filtry do Fiata Panda, Volvo S40, Toyoty Avensis, Forda Mondeo, VW Golfa, VW Polo, Citroena Berlingo, Fiata Punto, Opla Insignia.

¹⁰⁵ Wydatki na zakup części i akcesoriów od kontrahenta nr 50 (10,7 tys. zł netto), nr 646 (86,4 tys. zł netto), nr 1558 (22,5 tys. zł netto), nr 1017 (25,3 tys. zł netto), nr 1854 (20,9 tys. zł netto).

¹⁰⁶ Wydatki na zakup części i akcesoriów od kontrahenta nr 50 (7,4 tys. zł netto), nr 646 (57,5 tys. zł netto), nr 1558 (9,5 tys. zł netto), nr 1017 (29,3 tys. zł netto), nr 1854 (33,7 tys. zł netto), nr 1026 (4,6 tys. zł netto), nr 1029 (4,9 tys. zł netto), nr 744 (11,8 tys. zł netto), nr 656 (13,8 tys. zł netto).

¹⁰⁷ Zakupiono m.in. 100 szt. H7 w dniu 23 czerwca 2015 r.; 120 szt. C5W, 100 szt. R5W, 60 szt. R10W oraz 30 szt. H1 w dniu 14 maja 2016 r.; 150 szt. R5W, 60 szt. R10W, 100 szt. P21/5W oraz 20 szt. H1 w dniu 10 lipca 2015 r.; 30 szt. H1 oraz 30 szt.

hamulcowe¹⁰⁸, tarcze hamulcowe¹⁰⁹, filtry oleju¹¹⁰, filtry powietrza¹¹¹, filtry kabinowe¹¹².

Jak ustalono, w latach 2015-2016, WT KWP zakupił od Auto Partner S.A. Filia w Opolu¹¹³ bez stosowania przepisów ustawy *Prawo zamówień publicznych* m.in. części do pojazdów innych niż objęte przedmiotem zamówienia, w tym części eksploatacyjne: klocki hamulcowe za kwotę 6,4 tys. zł, tarcze hamulcowe za kwotę 5,9 tys. zł; filtry powietrza, oleju, paliwa i kabiny za łączną kwotę 7,5 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 3036, 3042, 3047, 3065, 3073, 3918-3946)

Na podstawie informacji uzyskanych w trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o *Najwyższej Izbie Kontroli*¹¹⁴ od czterech dostawców części i akcesoriów samochodowych dla KWP ustalono, iż od kontrahentów tych (niewyłonionych w wyniku przeprowadzonych postępowań o udzielenie zamówień publicznych), dokonywano również zakupu części do poszczególnych modeli pojazdów wskazanych w zadaniach objętych postępowaniami przetargowymi, spoza katalogów części i akcesoriów określonych w zawartych umowach, a w szczególności w latach 2015-2016 zakupiono 14 szt. wspornika mocowania silnika¹¹⁵ oraz cztery przelączniki zespolone do Fiata Ducato, co wskazuje na niewyczerpujący opis zamówienia objętego zadaniem nr 2 i nr 14 w 2015 r. oraz zadaniem nr 2 w 2016 r.

(dowód: akta kontroli str. 3499, 3502, 3517, 3534, 3540, 3543, 3552, 3554, 3559, 3561, 3572-3573, 3585, 3590, 3595, 3610, 3642)

Naczelnik WT wyjaśnił, iż *podczas opisu zamówienia nie uwzględniono wszystkich pojazdów będących w użytkowaniu KWP, ponieważ wśród tych pojazdów były pojazdy, które zgodnie z obowiązującym podstawami prawnymi w przedmiotowym okresie kwalifikowały się do wycofania z eksploatacji i planowano zastąpienie je nowymi (83 pojazdy w 2015 r. i 94 pojazdy w 2016 r. oraz pojazdy, które będą spełniać kryteria do wycofania w trakcie trwania roku (13 pojazdów w 2015 r. oraz dziewięć w 2016 r.); w przypadku samochodów Renault Trafic znaczna ilość części tożsamy jest z bliźniaczą konstrukcją Opel Vivaro, dla którego zakup części ujęto w postępowaniu przetargowym. Ponadto Naczelnik WT wyjaśnił, iż w przypadku pojazdów min. Alfa Romeo 159, Nissan Pathfinder, które charakteryzują się dużą awaryjnością różnych podzespołów, specyfiką przeznaczenia, intensywne użytkowanie oraz ze względu na skomplikowaną budowę (w celu usunięcia awarii konieczne było zastosowanie specjalistycznych dedykowanych urządzeń oraz narzędzi), dlatego planowano ich ewentualne naprawy w wyspecjalizowanych serwisach posiadających odpowiedni zasób ludzki oraz sprzętowy, a pozostałe pojazdy stanowiły pojedyncze egzemplarze, które charakteryzowały się stosunkowo niską awaryjnością.*

(dowód: akta kontroli str. 3764-3772)

NIK nie podziela stanowiska przedstawionego w powyższych wyjaśnieniach. Fakt, iż pojazdy spełniały kryteria do wycofania w danym roku nie był tożsamy z faktycznym ich wycofaniem z eksploatacji. Jak ustalono, w garnizonie opolskim użytkowano przez cały kontrolowany okres 26 pojazdów, których nie wycofano z eksploatacji, pomimo iż wg stanu na koniec lat 2014-2016 spełniały one kryteria do wycofania. Podkreślenia wymaga także, że po podjęciu decyzji o niewycofaniu z eksploatacji części pojazdów planowanych do wycofania oraz przeprowadzaniu napraw pojazdów o skomplikowanej budowie i wymagających specjalistycznej obsługi w zapleczu obsługowo-naprawczym Policji, nie podjęto działań na rzecz

H3 w dniu 30 października 2015 r.; 20 szt. H4, 100 szt. H7, 60 szt. C10W, 80 szt. R10W, 100 szt. R5W oraz 150 szt. W5W w dniu 11 grudnia 2015 r.

¹⁰⁸ Zakupiono m.in. do Forda Mondeo w dniu 1 lutego 2016 r., Toyoty Avensis w dniu 25 marca 2016 r.; Hondy Civic w dniu 13 kwietnia 2016 r.; Opla Insigni w dniu 2 września 2015 r.; Renault Master w dniu 16 czerwca 2015 r.

¹⁰⁹ Zakupiono m.in. do Citroena Berlingo w dniu 16 września 2016 r.; do Toyoty Corolly w dniu 25 marca oraz 23 grudnia 2016 r.; Peugeota 406 w dniu 28 sierpnia 2015 r.

¹¹⁰ Zakupiono m.in. do Citroena w dniu 28 czerwca i 28 grudnia 2016 r.; Toyoty Avensis w dniu 16 września 2016 r.; Kia Carnival w dniu 6 sierpnia 2015 r.; Nissana Primera w dniu 15 stycznia 2015 r.

¹¹¹ Zakupiono m.in. do Toyoty Yaris w dniu 4 listopada 2016 r.; Forda Transita w dniu 17 października 2016 r.; Opla Corsy w dniu 30 września 2015 r. Opla Vivaro w dniu 30 lipca 2015 r.

¹¹² Zakupiono m.in. do Hyundai Accent w dniu 10 listopada 2016 r.; Opla Insigni w dniu 3 marca 2016 r.; Mitsubishi Colta w dniu 30 grudnia 2016 r.; Fiata Doblo w dniu 10 lipca 2015 r., Nissana Navary w dniu 15 stycznia 2015 r.

¹¹³ Kontrahent, który nie został wybrany w wyniku postępowania o udzielenie zamówienia publicznego.

¹¹⁴ Dz. U. z 2017 r. poz. 524, dalej: ustawa o NIK.

¹¹⁵ W dniach 18 i 28 grudnia 2015 r., 8 października 2015 r., 28 lipca 2015 r., 16 czerwca 2015 r., 28 maja 2015 r., 2 i 14 kwietnia 2015 r., 9 marca 2015 r., 24 lutego 2015 r., 22 stycznia 2015 r., 9 grudnia 2016 r., 13 października 2016 r., 12 września 2016 r., 13 czerwca 2016 r., 19 lutego 2016 r.

przeprowadzenia postępowań na zakup części i akcesoriów do tych pojazdów. Zdaniem NIK, dokonywane w latach 2015-2016 z pominięciem przepisów ustawy *Prawo zamówień publicznych* zakupy części zamiennych do pojazdów nieobjętych przedmiotem zamówienia, jak i części, w tym eksploatacyjnych, spoza katalogu objętego umowami, świadczą również o niepełnym, nieadekwatnym do rzeczywistych potrzeb KWP opisaniu przedmiotu zamówień.

(dowód: akta kontroli str. 1300-1303)

Ponadto stwierdzono przypadki zakupu części zamiennych stanowiących przedmiot zamówienia określonego w zawartych umowach, od kontrahentów innych, niż wybranych w wyniku przeprowadzonych postępowań o udzielenie zamówienia publicznego i za ceny wyższe od ustalonych w umowach, co w ocenie NIK było działaniem niegospodarnym. I tak zakupiono:

- w dniu 28 kwietnia 2015 r. ramię wycieraczki tylnej z piórem do Fiata Bravo za kwotę 105,85 zł netto, pomimo iż w okresie tym pióro wycieraczki było objęte umową nr 1/CZ/2015 z dnia 20 stycznia 2015 r. z gwarancją ceny w wysokości 18,89 zł netto;

(dowód: akta kontroli str. 2329, 3548)

- w dniu 30 czerwca 2016 r. jarzmo zacisku hamulca przedniego do Fiata Bravo za kwotę 548,18 zł netto, pomimo iż w okresie tym część ta była objęta umową nr 1/CZ/II/2015 z dnia 17 listopada 2015 r. z gwarancją ceny w wysokości 480,00 zł netto;

(dowód: akta kontroli str. 2434, 3606)

- w dniu 8 października 2015 r. cztery śruby głowicy (504081543) za 6,65 zł netto za sztukę oraz sześć śrub głowicy (504081515) za 9,69 zł netto za sztukę do Fiata Ducato, pomimo iż części te były objęte umową nr 2/CZ/2015 z dnia 23 stycznia 2015 r. z gwarancją ceny w wysokości 6,01 zł netto za sztukę oraz 8,03 zł netto za sztukę;

(dowód: akta kontroli str. 2340, 3517)

- w dniu 22 lipca 2015 r. pasek napędowy klimatyzacji, rolkę paska klimatyzacji, pasek napędowy alternatora, napinacz paska alternatora do Fiata Ducato za odpowiednio 80,96 zł, 81,09 zł, 79,64 zł i 169,96 zł netto, pomimo że części te były objęte umową nr 2/CZ/2015 z dnia 23 stycznia 2015 r. z gwarancją ceny w wysokości 13,57 zł, 23,11 zł, 19,62 zł oraz 72,32 zł netto;

(dowód: akta kontroli str. 2338, 3535)

- w dniu 30 czerwca 2015 r. pasek napędowy klimatyzacji, rolkę paska klimatyzacji, pasek napędowy alternatora, napinacz paska alternatora do Fiata Ducato za odpowiednio 79,76 zł, 79,89 zł, 78,46 zł i 167,45 zł netto, pomimo że części te były objęte umową nr 2/CZ/2015 z dnia 23 stycznia 2015 r. z gwarancją ceny w wysokości 13,57 zł, 23,11 zł, 19,62 zł oraz 72,32 zł netto;

(dowód: akta kontroli str. 2338, 3537)

- w dniu 15 lipca 2016 r. oraz w dniu 5 sierpnia 2016 r. podnośnik szyby drzwi przednich lewych do Fiata Ducato za kwotę 552,19 zł netto każdy, pomimo że podnośnik ten był objęty umową nr 2/CZ/II/2015 z dnia 17 listopada 2015 r. z gwarancją ceny w wysokości 235,00 zł netto;

(dowód: akta kontroli str. 2442, 3598, 3601)

- w dniu 9 grudnia 2016 r. dwie tuleje wahacza do KIA Cee'd za kwotę 29 zł, pomimo iż w okresie tym część ta była objęta umową nr 13/CZ/II/2015 z dnia 10 listopada 2015 r. z gwarancją ceny w wysokości 25,52 zł.

(dowód: akta kontroli str. 2449, 3453)

Naczelnik WT wyjaśnił, iż *ramię wycieraczki tylnej z piórem nr 51780994 do Fiata Bravo nie było ujęte w umowie 1/CZ/2015 z dnia 20 stycznia 2015 r.; (...) jarzmo zacisku hamulca nie było objęte umową nr 1/CZ/II/2015 z dnia 17 listopada 2015 r., a przedmiotowa część zamienna została zakupiona i zamontowana w pojeździe Fiat Stilo; (...) zakup śrub głowicy o nr katalogu 504081543 oraz 504081515 zrealizowano po ich wyczerpaniu z umowy 2/CZ/2015 z dnia 23 stycznia 2015 r.; (...) zakup paska napędowego klimatyzacji, rolki paska klimatyzacji, paska alternatora, napinacza paska alternatora do Fiata Ducato zrealizowano po wyczerpaniu powyższego asortymentu z umowy 2/CZ/2015 z dnia 23 stycznia*

2015 r. (...); podnośniki szyby drzwi przednich lewych nie były objęte umową nr 2/CZ/II/2015 z dnia 17 listopada, a przedmiotowe części zamiennne zostały zakupione i zamontowane odpowiednio w pojazdach: w lipcu 2016 r. – do autobusu marki Kapena; w sierpniu 2016 r. – ciężarówki marki Iveco EuroCargo; (...) sworzeń wahacza nie był objęty umową 2/CZ/2015 z dnia 23 stycznia 2015 r., a przedmiotowa część zamienna zakupiona i zamontowana została do samochodu marki Toyota Rav4; (...) zakup tulei wahacza do Kia Cee'd zrealizowano po ich wyczerpaniu z umowy 13/CZ/II/2015 z dnia 10 listopada 2015 r. Dodatkowo Zastępca Naczelnika WT wyjaśnił: Po wyczerpaniu asortymentu (części zamiennych) z umów zawartych z wykonawcami wyłonionymi w postępowaniu przetargowym w trybie przetargu nieograniczonego tzw. „unijnego” na dany rok, realizowano zakupy zgodnie z obowiązującym Regulaminem zamówień publicznych Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu oraz zgodnie z dyspozycją ustawy Prawo zamówień publicznych, w przedmiotowym zakresie. Zgodnie z w/w podstawami prawnymi, zakup części realizowany był na podstawie art. 4 pkt 8 ustawy Prawo zamówień publicznych, w celu usunięcia usterki w danym pojeździe. Przed udzieleniem zamówienia publicznego każdorazowo, przeprowadzano rozpoznanie rynku w przedmiotowym zakresie oraz sondaż cen u potencjalnych wykonawców. Zakup części u dotychczasowego wykonawcy (pomimo wyczerpania asortymentu z zawartych umów, skutkującym wygaśnięciem stosownej umowy), bez przeprowadzenia rozpoznania rynku oraz bez przeprowadzenia sondażu cen byłby niezgodny z Regulaminem zamówień publicznych Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu. Jednocześnie informuję, iż po zakończeniu umowy na dostawę części i akcesoriów do pojazdów służbowych KWP w Opolu, dotychczasowy wykonawca nie jest w żaden sposób zobligowany do zagwarantowania i utrzymania cen, które oferował w umowie.

(dowód: akta kontroli str. 3991-4004)

NIK nie podziela stanowiska przedstawionego w powyższych wyjaśnieniach. Jakkolwiek ramię wycieraczki do Fiata Bravo nie było objęte umową na dostawę części, to jednak pióro wycieraczki do tego pojazdu było ujęte w tej umowie i zdaniem NIK powinno być zakupione od dostawcy wyłonionego w wyniku przeprowadzonego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego. NIK zwraca uwagę, iż jazmo zacisku hamulca do Fiata Bravo oraz podnośniki szyby drzwi przednich lewych do Fiata Ducato były objęte przywołanymi umowami, o czym świadczą identyczne numery katalogowe tych części zawarte w umowie oraz na fakturze zakupu¹¹⁶ i bez znaczenia pozostaje fakt, w jakim pojeździe zostały one zamontowane. NIK zwraca również uwagę, iż fakt wykorzystania wszystkich ww. części do Fiata Ducato zawartych w umowie¹¹⁷ przed 30 czerwca 2015 r. w sytuacji, gdy zapotrzebowanie na te części do 60 posiadanych pojazdów określano do dnia 31 grudnia 2015 r. świadczy o nierzetelnym przygotowaniu tego zamówienia. Zdaniem NIK, fakt zrealizowania umowy poprzez zakup określonej w tej umowie liczby części zamiennych danego rodzaju, nie może być podstawą do udzielania zamówień publicznych na te części z pominięciem przepisów ustawy *Prawo zamówień publicznych*.

Opis stanu faktycznego

1.3. Zapewnienie przeprowadzenia badań technicznych pojazdów służbowych Policji

W skład stacji obsługi działającej w KWP wchodziła stacja kontroli pojazdów, która posiadała upoważnienie¹¹⁸ do przeprowadzania badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Biura Ochrony Rządu, Służby Celnej, jako podstawowa

¹¹⁶ Jazmo zacisku hamulca – nr katalogowy 77364657; podnośnik szyby drzwi przednich lewych – nr katalogowy 1368918080.

¹¹⁷ Po 15 sztuk paska napędowego klimatyzacji, rolki paska klimatyzacji i paska napędowego alternatora oraz 10 sztuk napinacza paska alternatora.

¹¹⁸ Nr 3/14 z dnia 20 maja 2014 r. wydane przez Dyrektora Biura Logistyki KGP na podstawie § 3 ust. 1 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministra Finansów oraz Ministra Obrony Narodowej z dnia 11 lipca 2011 r. w sprawie badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny (Dz. U. Nr 153, poz. 910 ze zm.), dalej: rozporządzenie w sprawie badań technicznych.

stacja kontroli pojazdów, o której mowa w art. 83 ust. 1 pkt 1 lit. a, b i c¹¹⁹ ustawy *Prawo o ruchu drogowym*. Na stacji tej, zgodnie z obowiązkiem wynikającym z przepisów § 4 ust. 1 pkt 1 i 2 rozporządzenia w sprawie badań technicznych, prowadzono rejestr badań technicznych i rejestr umieszczonych w pojazdach cech identyfikacyjnych oraz wykonanych i umieszczonych w pojazdach tabliczek znamionowych zastępczych. W kontrolowanym okresie, w stacji kontroli pojazdów KWP wykonywano badania pojazdów w zakresie określonym w posiadanym upoważnieniu. W wyniku analizy kart okresowej kontroli eksploatacyjnej pięciu losowo wybranych urządzeń i przyrządów kontrolno-pomiarowych stanowiących wyposażenie stacji oraz ich dokumentacji ustalono, iż w dwóch przypadkach kontrole eksploatacyjne były przeprowadzane zgodnie z wymogami wynikającymi z dokumentacji technicznej tych urządzeń. Przeprowadzone oględziny wykazały, że stacja kontroli pojazdów spełniała wymagania techniczno-organizacyjne określone w załączniku Nr 1 do rozporządzenia w sprawie badań technicznych, za wyjątkiem przyrządów i urządzeń opisanych w dalszej części wystąpienia pokontrolnego.

(dowód: akta kontroli str. 1449-1450, 1466-1471)

Na wyposażeniu stacji kontroli pojazdów znajdował się manometr zakupiony w dniu 20 kwietnia 2017 r., który posiadał ważną legalizację. W latach 2015-2017 na stacji kontroli pojazdów używany był również manometr ITEC (KK Gauges AC152630), przystawka do pompowania opon RF 200 (wykazana we wniosku o wydanie upoważnienia do przeprowadzania badań technicznych) i pistolet do napełniania/pompowania kół SEA SA924, które z uwagi na uszkodzenia zostały wycofane do magazynu celem podjęcia decyzji w sprawie sposobu ich zagospodarowania. W trakcie kontroli brak było możliwości ustalenia, czy używane w kontrolowanym okresie manometry wycofane z eksploatacji posiadały legalizację oraz na jaki okres, gdyż WT KGP nie posiadał świadectw legalizacji tych przyrządów, a przyrządy te nie posiadały cech legalizacji, które jak wyjaśnił Zastępca Naczelnika WT zostały najprawdopodobniej zerwane¹²⁰.

(dowód: akta kontroli str. 1430, 3719-3724, 3754-3759, 3796-3800)

W stacji kontroli pojazdów przeprowadzono 541 badań technicznych w 2015 r., a w 2016 r. – 520¹²¹. Przepisy § 6 obowiązującego w tym czasie rozporządzenia w sprawie badań technicznych, określały okoliczności dopuszczające przeprowadzenie badań technicznych pojazdów Policji, w stacjach kontroli pojazdów, prowadzących działalność, o której mowa w art. 83 ust. 2 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*. W 2015 r. poza stacją kontroli pojazdów KWP wykonano 13 badań technicznych, z tego 11 odpłatnych¹²², na które wydatkowano 1 833,00 zł oraz 21 w 2016 r., z tego 14 odpłatnych, na które wydatkowano 2 064,00 zł. W wyniku sprawdzenia 10 wydatków poniesionych w latach 2015-2016 na wykonanie badań technicznych pojazdów w kwocie ogółem 1 407,03 zł (36,1% wydatków poniesionych w tych latach) stwierdzono, że dotyczyły one pojazdów ciężarowych i autobusu, na prowadzenie badań których stacja kontroli pojazdów KWP nie posiadała pozwolenia, przyczep i sanitarki, do dokonywania przeglądów których stacja kontroli pojazdów nie była przystosowana, a w dwóch przypadkach badania przeprowadzono w innych stacjach ze względów organizacyjnych i ekonomicznych¹²³. Powyższe okoliczności wypełniały przesłanki dopuszczające możliwość przeprowadzenia badań technicznych w stacjach kontroli pojazdów nieposiadających upoważnienia wydanego na podstawie § 3 ust. 1 rozporządzenia w sprawie badań technicznych, o których mowa w § 6 tego rozporządzenia. Zapłaty za wykonane badania dokonano z zachowaniem ustalonych terminów.

¹¹⁹ W zakresie: a/ okresowego badania technicznego pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z zastrzeżeniem lit. c; b/ dodatkowych badań technicznych w odniesieniu do pojazdów, o których mowa w lit. a, z zastrzeżeniem ust. 1a; c/ badań technicznych przyczep przeznaczonych do łączenia z pojazdami określonymi w lit. a, o ile stacja spełnia wymagania, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 84a ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2017 r. poz. 128 ze zm.) w zakresie długości stanowiska kontrolnego.

¹²⁰ Zgodnie z przepisami załącznika nr 6 do rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 7 stycznia 2008 r. w sprawie prawnej kontroli metrologicznej przyrządów pomiarowych (Dz. U. Nr 5 poz. 29 ze zm.) uchylonego z dniem 18 maja 2017 r. przez rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 13 kwietnia 2017 r. w sprawie prawnej kontroli metrologicznej przyrządów pomiarowych Dz. U. poz. 969), w przypadku manometrów do opon pojazdów mechanicznych dowodem legalizacji mogło być świadectwo legalizacji lub cecha legalizacji.

¹²¹ W okresie objętym kontrolą trzech pracowników stacji obsługi KWP posiadało uprawnienia diagnosty.

¹²² Przeprowadzonych w stacjach kontroli pojazdów, prowadzących działalność, o której mowa w art. 83 ust. 2 *Prawa o ruchu drogowym*. Badania nieodpłatne prowadzone były w stacji kontroli pojazdów Sił Zbrojnych RP.

¹²³ Koszt przewiezienia pojazdu typu Quad do stacji kontroli pojazdów przewyższał koszt badania technicznego, nieobecność diagnosty w stacji diagnostycznej jednostki wojskowej w Jastrzębiu, w której przeprowadzane były nieodpłatnie badania techniczne pojazdów KPP w Namysłowie.

Ustalone
nieprawidłowości

(dowód: akta kontroli str. 29, 846-847, 850-851, 875, 1050-1051, 1057, 2021, 2047)

W wyniku analizy dokumentacji dziewięciu pojazdów¹²⁴ stwierdzono, że w KWP zapewniono przeprowadzanie badań technicznych pojazdów służbowych. Zgodnie z obowiązkiem określonym w art. 81 ust. 1 *Prawa o ruchu drogowym*, wszystkie objęte kontrolą pojazdy przedstawiono do badań technicznych¹²⁵. Badania techniczne pojazdów specjalnych przeprowadzane były corocznie, co odpowiadało wymogom określonym przepisami § 5 ust. 1 rozporządzenia w sprawie badań technicznych.¹²⁶

(dowód: akta kontroli str. 949-978, 1055, 1070-1076, 2085, 2101, 2111)

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

1. Niezapewnienie spełnienia wymagań techniczno-organizacyjnych przez stację kontroli pojazdów działającą w KWP w pełni zgodnych z zakresem posiadanego upoważnienia do przeprowadzania badań technicznych pojazdów.

Stacja kontroli pojazdów KWP została upoważniona przez Komendanta Głównego Policji¹²⁷ do przeprowadzania badań technicznych pojazdów w zakresie: a) okresowego badania technicznego pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t; b) dodatkowych badań technicznych w odniesieniu do pojazdów, o których mowa w lit. a oraz c) badań technicznych przyczep przeznaczonych do łączenia z pojazdami określonymi w lit. a. Zgodnie z przepisami § 4 ust. 1 załącznika nr 1 rozporządzenia w sprawie badań technicznych, określającego wymagania techniczno-organizacyjne dla stacji kontroli pojazdów, stanowisko kontrolne powinno być wyposażone m.in. w:

- opóźniomierz – stosowany w przypadkach, gdy nie jest możliwe przeprowadzenie badania sił hamujących lub sprawdzenie skuteczności działania hamulców za pomocą urządzeń rolkowych lub urządzeń płytowych (najazdowych) do pomiaru sił hamujących lub innych urządzeń służących do sprawdzania skuteczności działania hamulców;

- przyrząd do wymuszania kontrolowanego nacisku na mechanizm sterowania hamulcem najazdowym przyczepy, w przypadku stacji, których zakres badań obejmuje przyczepy.

W wyniku przeprowadzonych w dniu 22 lutego 2017 r. oględzin stacji kontroli pojazdów KWP stwierdzono, iż stanowisko kontrolne nie było wyposażone w ww. urządzenia.

Nie zapewniono również w pełni rzetelnego sporządzenia wniosku o wydanie upoważnienia do przeprowadzania badań technicznych pojazdów. We wniosku z dnia 8 maja 2014 r. o wydanie upoważnienia do przeprowadzania badań technicznych pojazdów wskazano, że KWP spełnia określone w rozporządzeniu w sprawie badań technicznych wymagania, jako podstawowa stacja kontroli pojazdów, o której mowa w art. 83 ust. 1 pkt 1 lit. a, b i c ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, pomimo iż nie spełniała wymagań w opisanym powyżej zakresie, co potwierdzała treść złożonego wniosku, w którym wskazano, iż stacja nie posiadała takich urządzeń. Nie podjęto również działań na rzecz dostosowania wyposażenia do wymagań technicznych wskazanych w tym rozporządzeniu, po otrzymaniu upoważnienia na ww. zakres badań lub zamiany jego zakresu. Ponadto w złożonym wniosku wykazano, iż stacja posiada analizator spalin, pomimo że będący na wyposażeniu analizator nie posiadał wymaganej legalizacji, co szczegółowo opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego.

(dowód: akta kontroli str. 1428-1447, 1451-1473, 2875-2876)

Zastępca Naczelnika WT oraz Kierownik stacji obsługi wyjaśnili: *stacja diagnostyczna (...) ze względu na konstrukcję stanowiska kontrolnego (dł. 11 m), nie spełnia wymagań odnośnie wykonywania badań technicznych przyczep*

¹²⁴ Które objęto badaniem opisanym w pkt 2.4.2, w związku z zdarzeniami w których uczestniczyły.

¹²⁵ W przypadku ośmiu z nich, przed upływem terminu ważności tych badań, a w jednym przypadku pojazd przewieziono na lawecie do stacji obsługi pojazdów po upływie czterech dni od wyznaczonej daty badania, ze względu na awarię tego pojazdu uniemożliwiająca jazdę oraz naprawę bieżącą lawety.

¹²⁶ W siedmiu objętych kontrolą przypadkach, wykonanie badań technicznych pojazdów po upływie terminów, wyznaczonych w trybie określonym w art. 82 ust. 1 *Prawa o ruchu drogowym*, wynikało z konieczności uprzedniego wykonywania (po przedstawieniu pojazdów do badań technicznych), ich napraw bieżących oraz obsług technicznych. W tym czasie pojazdy nie były użytkowane.

¹²⁷ Upoważnienie nr 3/14 z dnia 20 maja 2014 r. z terminem ważności do dnia 20 maja 2019 r.

przeznaczonych do łączenia z pojazdami zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym. Jednocześnie użytkowanych w garnizonie opolskim jest tylko kilka przyczep podlegających obowiązkowemu badaniu technicznemu, które realizowane są na zewnętrznych stacjach diagnostycznych. Ze względu na powyższe oraz na wysoki koszt zakupu urządzenia do wymuszania kontrolowanego nacisku na mechanizm sterowania hamulcem najazdowym przyczepy, jak i konieczność dostosowania stanowiska kontrolnego, wyposażenie w przedmiotowe urządzenie jest ekonomicznie nieuzasadnione. W garnizonie opolskim użytkowane są dwa pojazdy typu quad, które raz w roku podlegają obowiązkowi przeprowadzenia badania technicznego (rejestracyjnego), przy użyciu urządzenia typu opóźniomierz. Jeden z tego typu pojazdów użytkowany jest w KPP w Nysie. Ze względu na odległość (trasa Nysa – Opole ok. 60 km; Opole – Nysa ok. 60 km) z miejsca użytkowania pojazdu, a resortową stacją diagnostyczną w celu wykonania badania technicznego, konieczny jest transport tego typu sprzętu transportowego samochodem typu laweta. Koszt transportu tego pojazdu przewyższa koszt wykonania przeglądu rejestracyjnego w zewnętrznej stacji diagnostycznej w Nysie. Jednocześnie czas wyłączenia pojazdu z użytkowania jest w ten sposób w znaczący sposób skrócony. Ze względu na wysoki koszt zakupu urządzenia typu opóźniomierz, oraz wykorzystanie go tylko raz w roku do przeprowadzenia badania jednego pojazdu, doposażenie stacji kontroli pojazdów WT jest ekonomicznie nieuzasadnione. Pojazd typu quad użytkowany w KPP w Nysie poddawany jest badaniom technicznym w stacji diagnostycznej w Nysie, natomiast pojazd typu quad użytkowany w KMP w Opolu poddawany jest badaniu technicznemu w stacji diagnostycznej w Opolu. Mając na powyższe na uwadze nie występowano z wnioskiem o zakup ww. urządzeń.

(dowód: akta kontroli str. 1513-1514)

Komendant Wojewódzki wyjaśnił: KWP występowała o wydanie upoważnienia do przeprowadzania badań technicznych pojazdów, zgodnie z wnioskiem z dnia 5 maja 2014 r., odnośnie podstawowej stacji kontroli pojazdów, o której mowa w art. 83 ust. 1 pkt 1 lit. a, b i c ustawy Prawo o ruchu drogowym, z zaznaczeniem ilości stanowisk kontrolnych, wymiarów stanowiska kontrolnego, wykazano również brak urządzenia i przyrządu kontrolnego tj. opóźniomierza. To kierownik jednostki nadzorującej (w tym przypadku Dyrektor Biura Logistyki Policji KGP) weryfikuje zgłoszenia i wydaje, po spełnieniu wymagań, upoważnienie w danym zakresie. Wniosek o wydanie upoważnienia nie jest jednoznaczny z uzyskaniem przedmiotowego upoważnienia. Wyjaśnił także, że w latach 2015-2016 stacja kontroli pojazdów, nie przeprowadzała badań technicznych pojazdów określonych w art. 83 ust. 1 pkt 1 lit. c ww. ustawy, co potwierdziły ustalenia kontroli.

(dowód: akta kontroli str. 1085-1089, 3245)

We wniosku o wydanie upoważnienia wskazano również, iż stacja kontroli pojazdów posiada analizator spalin ISC-OLIVER K90, pomimo że ważność atestu upłynęła w dniu 29 czerwca 1996 r. i nie posiadał on żadnej legalizacji, która była wymagana w myśl przepisów § 7 pkt 17 rozporządzenia *Ministra Gospodarki z dnia 27 grudnia 2007 r. w sprawie rodzajów przyrządów pomiarowych podlegających prawnej kontroli metrologicznej oraz zakresu tej kontroli*¹²⁸. W świetle ww. przepisu prawnej kontroli metrologicznej obejmującej legalizację pierwotną i legalizację ponowną przyrządów pomiarowych, których typ został zatwierdzony lub w stosunku do których stosuje się art. 27 albo art. 29a ustawy z dnia 11 maja 2001 r. *Prawo o miarach*¹²⁹, podlegają także analizatory spalin samochodowych. Zgodnie z załącznikiem Nr 6 do rozporządzenia w sprawie prawnej kontroli metrologicznej przyrządów pomiarowych z 2008 r., okres ważności legalizacji pierwotnej, jednostkowej i ponownej dla analizatorów spalin samochodowych określono na 6 miesięcy. Ponadto, ostatnia kalibracja tego przyrządu gazem wzorcowym została przeprowadzona w dniu 29 marca 2013 r., a zgodnie z dokumentacją techniczną tego urządzenia powinna być przeprowadzana nie rzadziej niż co pół roku.

(dowód: akta kontroli str. 1490-1493, 1514-1515, 2875-2876)

Diagnosta zeznał, iż w latach 2015-2016 w ramach badań technicznych pojazdów Policji przeprowadzał badania w zakresie emisji zanieczyszczeń gazowych

¹²⁸ Dz. U. z 2014 r. poz. 1066, dalej: rozporządzenie w sprawie kontroli metrologicznej.

¹²⁹ Dz. U. z 2016 r. poz. 884, ze zm.

i zadymienia spalin, a do analizy spalin pojazdów o zapłonie iskrowym używał urządzeń serwisowych do diagnostyki pojazdów służących do podłączenia do systemu OBD¹³⁰, będących na wyposażeniu stacji kontroli oraz analizatora spalin udostępnianego przez serwis zewnętrzny. Analizatora będącego na wyposażeniu stacji nie używał z uwagi na brak ważnych badań oraz legalizacji. W latach 2015-2016 w garnizonie opolskim użytkowanych było odpowiednio 12 i 10 pojazdów, które nie posiadały pokładowych systemów OBD, umożliwiających przeprowadzenie przy ich wykorzystaniu sprawdzenia poziomu emisji zanieczyszczeń gazowych, podczas badania technicznego pojazdów, zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów raz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach¹³¹. Pomimo wskazanych w zeznaniach okoliczności, diagnosta podał w karcie okresowej kontroli eksploatacyjnej stanowiącego wyposażenie stacji kontroli pojazdów analizatora spalin ISC-OLIVER K90, iż w 2014 r. i 2016 r. przeprowadził kontrole sprawności jego działania i ich wynik był pozytywny, a w trakcie oględzin stacji kontroli pojazdów przeprowadzonych podczas kontroli NIK w dniu 22 lutego 2017 r., analizator spalin znajdował się na stanowisku kontrolnym stacji kontroli pojazdów.

(dowód: akta kontroli str. 1469, 1490-1491, 2864-2874, 2878-2879)

Naczelnik WT zeznał, iż nie dokonywano legalizacji analizatora spalin z uwagi na niewielką ilość pojazdów niewyposażonych w system pokładowy OBD oraz wysokie koszty legalizacji posiadanego urządzenia. Do analizy spalin wykorzystywano analizator udostępniany nieodpłatnie przez serwis zewnętrzny. Zastępca Komendanta Wojewódzkiego insp. Zbigniew Białostocki wyjaśnił, iż korzystanie z ww. analizatora udostępnianego przez serwis zewnętrzny odbywało się za wiedzą Naczelnika WT i związane było z niewielką liczbą badań pojazdów, przy wykonaniu których istnieje konieczność wykorzystania tego urządzenia. Ponadto pojazdy te z uwagi na wiek oraz stopień zużycia planowane są do wycofania z eksploatacji i zostaną zastąpione pojazdami wyposażonymi w system OBD. Jednocześnie poinformował, że analizator będący na wyposażeniu stacji obsługi w dniu 20 kwietnia 2017 r. został poddany legalizacji oraz kalibracji z wynikiem pozytywnym, co potwierdziły ustalenia kontroli.

(dowód: akta kontroli str. 2882-2884, 3701-3703)

Na okoliczność udostępniania ww. przyrządu nie zawarto pisemnej umowy regulującej zasady i warunki jego udostępniania. NIK zwraca uwagę na potrzebę zapewnienia transparentności działań Policji w zakresie zasad współpracy z podmiotami gospodarczymi¹³², w tym w szczególności z takimi, które są jednocześnie kontrahentami KWP. Podkreślenia wymaga, że w tym przypadku używający sprzęt był jednocześnie dostawcą części i akcesoriów samochodowych, który nie został wyłoniony w trybie przepisów *Prawa zamówień publicznych*.

2. Zlecenie przeprowadzenia badań technicznych pojazdów służbowych Policji w stacjach kontroli pojazdów nieposiadających upoważnienia do przeprowadzania badań technicznych pojazdów służb w okresie, gdy przepisy prawa nie przewidywały takiej możliwości.

W związku z uchynieniem z dniem 1 marca 2017 r. rozporządzenia w sprawie badań technicznych i wejściem w życie analogicznych przepisów wykonawczych, tj. rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministra Rozwoju i Finansów oraz Ministra Obrony Narodowej z dnia 16 marca 2017 r. w sprawie badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny¹³³, z dniem 18 marca

¹³⁰ Urządzenia pozwalające na skomunikowanie się ze sterownikiem samochodowym w celu zlokalizowania oraz zdiagnozowania usterki w samochodzie. Stacja kontroli pojazdów posiadała urządzenia ST-600 pozwalające na zdiagnozowanie większości aut europejskich i azjatyckich, urządzenie serwisowe do diagnostyki KIA i Hyundai GDS VCI oraz EXAMINER do samochodów grupy Fiat.

¹³¹ Dz. U. z 2015 r. poz. 776, ze zm.

¹³² O czym świadczy np. obowiązek zawierania pisemnej umowy użyczenia w przypadku przyjmowania sprzętu i wyposażenia do testowania lub badań – § 4 decyzji nr 81 Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 14 lipca 2005 r. w sprawie przyjmowania przez jednostki organizacyjne resortu spraw wewnętrznych i administracji darowizn pieniężnych i rzeczowych oraz sprzętu i wyposażenia do testowania lub badań (Dz. Urz. Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji Nr 13, poz. 48 ze zm.).

¹³³ Dz. U. poz. 577.

2017 r., w okresie od dnia 1 do 17 marca 2017 r. w obrocie prawnym nie funkcjonowały przepisy określające okoliczności dopuszczające przeprowadzanie badań technicznych pojazdów w stacjach kontroli prowadzących działalność, o której mowa w art. 82 ust. 2 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, nieposiadających upoważnienia do badań technicznych pojazdów służb. Zatem brak było możliwości przeprowadzania badań technicznych pojazdów Policji w takich stacjach. Pomimo tego, w okresie od 1 do 17 marca 2017 r. Naczelnik WT zlecił odpłatne wykonanie badań technicznych 13 pojazdów¹³⁴, w cywilnych stacjach kontroli pojazdów, wydając na ten cel za kwotę 1 830,00 zł.

(dowód: akta kontroli str. 2070)

Naczelnik WT wyjaśnił: *W grupie tej znajdowały się dwa autobusy, których badania techniczne zawsze realizowane są na zewnętrznych stacjach diagnostycznych z uwagi na to, iż resortowa stacja diagnostyczna nie posiada uprawnień w tym zakresie. Przeglądy techniczne pozostałych pojazdów zostały zrealizowane na stacjach zewnętrznych, ze względu na konieczność zapewnienia realizacji zadań służbowych nałożonych na Policję przez jednostki organizacyjne w garnizonie opolskim, na podstawie i zgodnie z wytycznymi zawartymi w piśmie Dyrektora Biura Logistyki KGP z dnia 1 marca 2017 r. W piśmie tym wskazano, że w sytuacjach tego wymagających, możliwe jest wykonanie badań technicznych pojazdów Policji w cywilnych stacjach kontroli pojazdów.*

(dowód: akta kontroli str. 2071, 2896-2900)

3. Wykorzystywanie na stacji kontroli pojazdów KWP dźwignika kanałowego pomimo braku decyzji zezwalającej na jego eksploatację, wydanej przez organ właściwej jednostki dozoru technicznego.

Stanowiące wyposażenie stacji kontroli pojazdów urządzenie do podnoszenia osi pojazdów – kanałowy dźwignik hydrauliczno-pneumatyczny DKP-H 2,5 o udźwigu 25kN, nie został objęty wymaganym dozorem technicznym, pomimo iż zgodnie z przepisami § 1 pkt 6 lit. e) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 grudnia 2012 r. *w sprawie rodzajów urządzeń technicznych podlegających dozorowi technicznemu*¹³⁵, dozorowi technicznemu podlegają m.in. dźwigniki (podnośniki)¹³⁶. Do dnia kontroli NIK, tj. do 19 kwietnia 2017 r. ww. urządzenie nie zostało zgłoszone do organu właściwej jednostki dozoru technicznego celem przeprowadzenia badań odbiorczych i określenia formy dozoru technicznego, jakim powinien być objęty ten dźwignik i pomimo braku decyzji na jego eksploatację dopuszczono je do użytkowania. Jednocześnie z karty okresowej kontroli eksploatacyjnej dźwignika wynikało, iż konserwator Jan Wójcik trzykrotnie dokonał przeglądu ww. dźwignika kanałowego, tj. w dniu 16 grudnia 2014 r., 10 grudnia 2015 r. oraz 20 grudnia 2016 r., każdorazowo wskazując wynik przeglądu jako pozytywny. Podkreślić należy, że w świetle przepisów art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. *o dozorcach technicznych*¹³⁷ urządzenia techniczne objęte dozorem technicznym, z wyjątkiem urządzeń, o których mowa w art. 15 ust. 1 tej ustawy, mogą być eksploatowane tylko na podstawie decyzji zezwalającej na ich eksploatację, wydanej przez organ właściwej jednostki dozoru technicznego. W myśl § 78 pkt 2 rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 28 grudnia 2001 r. *w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego, jakim powinny odpowiadać dźwigniki*¹³⁸ organ właściwej jednostki dozoru technicznego wykonuje m.in. badanie odbiorcze, wykonywane po wytworzeniu dźwignika przed wydaniem decyzji zezwalającej na jego eksploatację. Badanie odbiorcze przeprowadza się w miejscu zainstalowania dźwignika (§ 90 ww. rozporządzenia).

(dowód: akta kontroli str. 1451-1473, 2885-2895)

¹³⁴ O numerach wewnętrznych 985, 402, 1212, 1105, 22, 1238, 1421, 1509, 1068, 116, 1064, 58 i 59.

¹³⁵ Dz. U. poz. 1468.

¹³⁶ W tym systemy do parkowania samochodów, z wyjątkiem dźwigników stanowiących wyposażenie pojazdów, dźwigników do pochylania stołów technologicznych i dźwigników przenośnych z napędem ręcznym.

¹³⁷ Dz. U. z 2017 r. poz. 1040, ze zm.

¹³⁸ Dz. U. z 2002 r. Nr 4, poz. 43.

Diagnosta zeznał, iż przyczyną używania podnośnika był brak wiedzy, że powinien być i nie został zgłoszony do Urzędu Dozoru Technicznego oraz przekonanie, że wszystkie formalności zostały dopełnione, skoro dźwignik ten został zakupiony i umieszczony na stanowisku w stacji kontroli pojazdów.

(dowód: akta kontroli str. 3786)

Naczelnik WT wyjaśnił, że używany na stacji obsługi poprzedni podnośnik był podnośnikiem przenośnym z napędem ręcznym, który to nie podlegał dozorowi technicznemu. Po jego wymianie na dźwignik DKP-H (który w dalszym ciągu jest dźwignikiem przenośnym), błędnie zinterpretowano jego napęd kwalifikując go jako ręczny. Jednocześnie poinformował, iż w dniu 18 kwietnia 2017 r. zwrócono się do Urzędu Dozoru Technicznego o rejestrację i dopuszczenie do eksploatacji przedmiotowego dźwignika. W dniu 25 maja 2017 r. Prezes Urzędu Dozoru Technicznego wydał decyzję zezwalającą na eksploatację ww. dźwignika do dnia 31 maja 2020 r. i ustalił dla tego urządzenia formę dozoru ograniczonego.

(dowód: akta kontroli str. 3710, 3801-3802)

4. Niezapewnienie dokumentowania okresowych kontroli eksploatacyjnych części urządzeń stanowiących wyposażenie stacji kontroli pojazdów KWP, zgodnie z zakresem i częstotliwością zalecaną przez ich producentów.

Zgodnie z przepisami § 4 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia w sprawie badań technicznych, stacja kontroli pojazdów prowadzić winna m.in. karty okresowej kontroli eksploatacyjnej urządzeń lub przyrządów kontrolno-pomiarowych stanowiących wyposażenie stanowisk kontrolnych, których wzór stanowi załącznik Nr 6 do tego rozporządzenia. Analiza dokumentacji technicznej oraz kart okresowej kontroli eksploatacyjnej siedmiu losowo wybranych urządzeń stanowiących wyposażenie stacji kontroli pojazdów KWP wykazała, iż w przypadku pięciu urządzeń nie zachowano wymaganego zakresu i częstotliwości przeprowadzania takich kontroli lub nie udokumentowano ich przeprowadzenia. I tak:

a/ zgodnie z dokumentacją techniczno-ruchową urządzenia do kontroli prawidłowości działania amortyzatorów wbudowanych w pojazd o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t (typ UKA-3,5E), producent zalecił obsługę tego urządzenia co pół roku, obejmującą m.in. sprawdzenie napięcia pasków klinowych, stanu sprężyn naciagowych, dokręcenia śrub mocujących urządzenie w wannie, mocowanie tensometrów, platformy pomiarowej obudów zespołów samonastawnych, weryfikację wskazań elektronicznego mechanizmu pomiarowego urządzenia oraz sprawdzenie stopnia przylegania koła samochodu poprzez wykonanie testowego pomiaru zbieżności. Zgodnie z kartą okresowej kontroli eksploatacyjnej ww. urządzenia, przeglądy przeprowadzane były raz w roku przez podmiot zewnętrzny. Zastępca Naczelnika WT oraz Kierownik stacji obsługi wyjaśnili, że w latach 2015-2016 przeprowadzane były takie obsługi przez pracowników stacji kontroli pojazdów, lecz nie były one odnotowywane w karcie okresowej kontroli eksploatacyjnej urządzenia lub przyrządu kontrolno-pomiarowego. Jednocześnie podmiot zewnętrzny (dostawca urządzenia) dokonuje legalizacji okresowej przedmiotowego urządzenia diagnostycznego, przedłużając jego ważność na kolejny cały rok, zgodnie z zaleceniami producenta. Diagnosta zeznał, iż w latach 2015-2016 dokonywał ww. przeglądów urządzenia do kontroli amortyzatorów, jednak przez przeoczenie nie odnotowano tego faktu w karcie kontroli.

(dowód: akta kontroli str. 1494-1498, 1514, 2877)

b/ dokumentacja techniczna przyrządu do ustawiania i kontroli świateł samochodów USP-20C wskazywała, iż przynajmniej raz na rok należało sprawdzić i ewentualnie wyregulować przyrząd. Na podstawie karty okresowej kontroli eksploatacyjnej tego urządzenia ustalono, iż zostało ono sprawdzone w dniu 3 października 2016 r., tj. po upływie ponad dwóch lat i pięciu miesięcy od dnia poprzedniej kontroli, którą przeprowadzono w dniu 13 maja 2014 r. Kierownik stacji obsługi wyjaśnił, iż w 2015 r. dokonano sprawdzenia przyrządu do ustawiania i kontroli świateł, lecz nie zostało to odnotowane w karcie okresowej kontroli. Diagnosta zeznał, iż w roku tym, dokonał kontroli ww. urządzenia jednak przez przeoczenie fakt ten nie został odnotowany w karcie kontroli.

(dowód: akta kontroli str. 1486-1489, 1517, 2877)

c/ w latach 2015-2016 nie założono i nie prowadzono kart okresowej kontroli eksploatacyjnej dla używanych na stacji kontroli pojazdów manometrów, tj.: ITEC (KK Gauges AC152630 zakupionego 19 listopada 2014 r., przystawki do pompowania opon RF 200 zakupionej w dniu 7 lutego 2014 r. oraz pistoletu do napełniania SEA SA924 zakupionego w dniu 30 czerwca 2015 r.). Naczelnik WT wyjaśnił, iż urządzenia te były poddawane okresowej kontroli, lecz ze względu na fakt, iż były sprawne, faktu przeprowadzenia przeglądu nie dokumentowano.
(dowód: akta kontroli str. 3709, 3713-3715)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli uwzględniając liczbę oraz wagę stwierdzonych nieprawidłowości, negatywnie ocenia działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

2. Przygotowanie funkcjonariuszy Policji do prowadzenia pojazdów służbowych

2.1. Uprawnienia do kierowania pojazdami

Opis stanu faktycznego

Stan kadrowy garnizonu opolskiego wynosił: wg stanu na dzień 1 stycznia 2015 r. 2 374 policjantów, na dzień 31 grudnia 2015 r. 2 366 policjantów oraz na dzień 31 grudnia 2016 r. 2 398 policjantów, natomiast w tym czasie służbę w KWP pełniło odpowiednio 483, 482 oraz 484 funkcjonariuszy. Wydział Kadr i Szkolenia nie dysponował pełnymi i aktualnymi danymi o posiadanych przez funkcjonariuszy KWP uprawnieniach do kierowania pojazdami i ich kategorii. Naczelnik tego Wydziału wyjaśniła, że zgodnie z przepisami § 3 ust. 2 pkt 1 ppkt a zarządzenia Nr 678 Komendanta Głównego Policji z dnia 17 czerwca 2005 r. w sprawie zasad prowadzenia przez przełożonych dokumentacji w sprawach związanych ze stosunkiem służbowym policjantów oraz sposobu prowadzenia akt osobowych¹³⁹, w części I akt osobowych funkcjonariusza gromadzi się dokumenty wytworzone w związku z prowadzeniem postępowania kwalifikacyjnego do służby w Policji, w tym m.in. kwestionariusz osobowy, w którym kandydat do służby może wpisać uprawnienia z zakresu kierowania pojazdami, nie jest to jednak obowiązkowe, gdyż posiadanie prawa jazdy przez kandydata do służby nie jest obligatoryjne w świetle obowiązujących przepisów art. 25 ust. 1 ustawy o Policji. Wyjaśniła także, że oprócz ww. kwestionariuszy (które nie są w okresie służby policjanta aktualizowane w zakresie posiadanego prawa jazdy, ponieważ nie wymaga tego żaden przepis prawa), w aktach osobowych nie gromadzi się dokumentów potwierdzających uprawnienia policjantów do kierowania pojazdami w związku z brakiem takiego obowiązku. Także przepisy rozporządzenia z dnia 14 maja 2013 r. Ministra Spraw Wewnętrznych w sprawie szczegółowych praw i obowiązków oraz przebiegu służby policjantów¹⁴⁰, nie przewidują konieczności powiadamiania przełożonego w sprawach osobowych o uzupełnieniu swoich kwalifikacji poprzez uzyskanie przez funkcjonariusza uprawnień do kierowania pojazdami. W wyjaśnieniach podała również, że w latach poprzednich podjęto działania w celu uzyskania danych w tym zakresie oraz wprowadzenia ich do Systemu Wspomagania Obsługi Policji – Kadra, jednakże funkcjonariusze posilkując się przepisami o ochronie danych osobowych, odmówili podania tych danych, jednocześnie wskazując, że nie ma podstawy prawnej zobowiązującej ich do udzielania takich informacji.

(dowód: akta kontroli str. 444, 448)

W trakcie kontroli NIK, Wydział Kadr i Szkolenia pozyskał od kierowników komórek organizacyjnych KWP informacje o posiadanych przez policjantów uprawnieniach do kierowania pojazdami. Spośród 480 funkcjonariuszy KWP¹⁴¹, 13 (2,7%) nie posiadało takich uprawnień¹⁴². Uprawnienia do kierowania pojazdami posiadało 467 funkcjonariuszy (97,3%), w tym wszyscy policjanci ruchu drogowego¹⁴³.

W sprawie sposobu organizowania w KWP realizacji zadań służbowych wymagających przez policjantów wykorzystania pojazdów, w przypadku policjantów nieposiadających uprawnień do kierowania pojazdami, Zastępca Komendanta Wojewódzkiego insp. Dariusz Szelwicki wyjaśnił, że podczas ustalania składu

¹³⁹ Dz. Urz. KGP Nr 11, poz. 71 ze zm., dalej: zarządzenie KGP Nr 678.

¹⁴⁰ Dz. U. z 2013 r. poz. 644, ze zm.

¹⁴¹ Z wyłączeniem Komendanta Wojewódzkiego i jego trzech zastępców.

¹⁴² Z tego ośmiu ze służby prewencji, trzech ze służby kryminalnej oraz dwóch z pozostałych służb.

¹⁴³ Wszystkie ww. osoby posiadały uprawnienia kategorii B, ponadto 113 kategorii A, 43 kategorii C, siedem kategorii D oraz 41 uprawnienia innych kategorii.

zespołu realizującego dane zadanie, wyznacza się każdorazowo osobę, która posiada odpowiednią dla danego pojazdu kategorię prawa jazdy. W przypadku Samodzielnego Pododdziału Prewencji Policji¹⁴⁴, policjant nieposiadający ww. uprawnień wyznaczany jest do pełnienia służby w patrolu pieszym lub jako dysponent pojazdu służbowego. W Wydziałach Prewencji, Wywiadu Kryminalnego, Wydziałach do Walki z Przestępczością Gospodarczą i do Walki z Cyberprzestępczością, charakter pełnionej służby przez policjantów nieposiadających uprawnień do kierowania pojazdami, nie wymaga korzystania przez nich z pojazdów służbowych. W ocenie Zastępcy Komendanta brak posiadania uprawnień do kierowania pojazdami przez tak znikomą liczbę policjantów, nie miał wpływu na poziom realizacji zadań przez poszczególne komórki KWP. W kontrolowanym przez NIK okresie nie wystąpiły również przypadki odmowy przez funkcjonariuszy podjęcia działań w celu uzyskania uprawnień do kierowania pojazdami.

(dowód: akta kontroli str. 281, 601)

Według danych na 31 grudnia 2016 r., zgromadzonych na potrzeby kontroli NIK¹⁴⁵, liczba policjantów kierujących pojazdami¹⁴⁶ wynosiła w garnizonie 1 598, co stanowiło 66,6% policjantów garnizonu¹⁴⁷. Zasady i tryb powierzenia mienia Skarbu Państwa (w tym także środków transportu) policjantom oraz pracownikom Policji woj. opolskiego, zostały określone przez Komendanta Wojewódzkiego w zarządzeniu nr 26/05 z dnia 11 maja 2005 r.¹⁴⁸ 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. W przypadku powierzenia pojazdu kilku osobom, nie były zawierane umowy o wspólnej odpowiedzialności majątkowej. Komendant Wojewódzki w *Instrukcji w sprawie szczegółowych zasad organizacji gospodarki transportowej i użytkowania służbowego sprzętu transportowego*¹⁴⁹, określił m.in. organizację transportu, zasady dysponowania służbowymi pojazdami samochodowymi, zasady dostępu do służbowego sprzętu transportowego, dokumentowania jego użycia, przechowywania i przekazywania na stację obsługi oraz dokumentowania zdarzeń drogowych z udziałem takiego sprzętu. Przed powierzeniem funkcjonariuszom do używania pojazdów służbowych nie weryfikowano ich umiejętności praktycznych kierowania pojazdami, za wyjątkiem funkcjonariuszy ubiegających się o wydanie zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi, co opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego. Zastępca Komendanta Wojewódzkiego insp. Dariusz Szelwicki wyjaśnił, że generalną przesłanką determinującą wyznaczenie policjanta do kierowania pojazdem służbowym jest posiadanie odpowiedniej kategorii prawa jazdy oraz zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi. Następnie brane jest pod uwagę doświadczenie oraz posiadane umiejętności kierowania pojazdami, dające gwarancję bezpiecznego korzystania z policyjnego sprzętu transportowego. W przypadkach wykorzystywania specjalistycznego sprzętu transportowego (np. pojazdów wyposażonych w wideorejestrator), bierze się pod uwagę odbyte szkolenia kursy doskonalące technikę jazdy. Nie mniej ważną przesłanką jest również poziom sprawności psychofizycznej funkcjonariusza wyznaczonego do służby w danym dniu. W wyjaśnieniach wskazał także, że powierzenie do użytkowania służbowego sprzętu transportowego nie jest uzależniane od posiadania przez policjanta lub pracownika Policji indywidualnego ubezpieczenia na wypadek powstania szkód w związku z użytkowaniem tych pojazdów. Komendant Wojewódzki wyjaśnił także, że kierowanie przez policjantów pojazdami służbowymi i związane z tym obowiązki, dotyczące m.in. tzw. obsługi codziennej oraz przyjmowanie przez policjantów kierujących pojazdami ryzyka

¹⁴⁴ Dalej: SPPP.

¹⁴⁵ W KWP nie prowadzono zbiorczych ewidencji zawierających informacje o funkcjonariuszach, którzy uprawnieni byli do używania pojazdów służbowych.

¹⁴⁶ W ramach powierzenia sprzętu transportowego lub na podstawie zgód na jednorazowe użycie pojazdów służbowych.

¹⁴⁷ Z tego 838 w służbie prewencji (66,2% funkcjonariuszy tej służby), 213 w ruchu drogowym (91,4%), 502 w służbie kryminalnej i technice operacyjnej (65,1%) oraz 45 w pozostałych służbach (61,6%).

¹⁴⁸ W sprawie zasad i trybu powierzenia mienia Skarbu Państwa policjantom albo pracownikom Policji woj. opolskiego.

¹⁴⁹ Wprowadzonej decyzją Komendanta Wojewódzkiego Nr 76/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie organizacji transportu oraz szczegółowych zasad użytkowania służbowego sprzętu transportowego w Komendzie Wojewódzkiej Policji w Opolu i jednostkach jej podległych, ze zmianami wprowadzonymi decyzjami Nr 109/2013 z dnia 14 czerwca 2013 r. oraz Nr 71/2014 z dnia 20 marca 2014 r.

odpowiedzialności za szkody powstałe w użytkowanym pojeździe, nie mają bezpośredniego wpływu na uzyskiwane przez policjantów gratyfikacje finansowe np. wysokość dodatku służbowego, czy wysokość otrzymywanych nagród.

(dowód: akta kontroli str. 96-109, 449, 456, 602-605, 1089, 1196-1199, 2570-2571)

W przepisach art. 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o *kierujących pojazdami*¹⁵⁰ wskazano, iż kierującym pojazdem może być osoba, która jest sprawna pod względem fizycznym i psychicznym. Wydział Kadr i Szkolenia zgodnie z obowiązkami określonymi w § 6 zarządzenia nr 21/2012 Komendanta Wojewódzkiego 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 opolskiego¹⁵¹ oraz § 6 zarządzenia Komendanta Wojewódzkiego nr 2/2016 z dnia 2 lutego 2016 r. w tej samej sprawie¹⁵², prowadził ewidencję skierowań oraz zrealizowanych badań funkcjonariuszy i pracowników cywilnych KWP, nie pozostawiał natomiast w posiadanej dokumentacji, żadnego z egzemplarzy skierowań na badania profilaktyczne i kontrolne, wystawianych funkcjonariuszom w związku z brakiem takiego wymogu. W czasie kontroli NIK w dyspozycji Wydziału znajdowało się kilka kopii skierowań, przekazanych przez podmiot leczniczy wraz z fakturami za wykonane badania. Na podstawie analizy próby 13 ww. skierowań stwierdzono, że w przypadku 12 policjantów kierujących pojazdami w ramach realizacji obowiązków służbowych, w 11 przypadkach ujęto informację o kierowaniu pojazdami służbowymi w wydanych policjantom skierowaniach na badania. We wszystkich objętych kontrolą orzeczeniach lekarskich wydanych na podstawie ww. skierowań, lekarze określili brak przeciwwskazań zdrowotnych do pracy na zajmowanym stanowisku.

(dowód: akta kontroli str. 467-468, 706-709)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

W powyższym zakresie NIK zwraca uwagę, że lekarz orzeka o zdolności do pracy na określonym stanowisku, nie tylko na podstawie wyników przeprowadzonego badania lekarskiego, ale także oceny zagrożeń dla zdrowia i życia pracownika, występujących na jego stanowisku pracy. Oceny takich zagrożeń lekarz dokonuje natomiast na podstawie przekazywanej przez pracodawcę w skierowaniu na badanie, informacji o występowaniu na stanowisku pracy czynników szkodliwych dla zdrowia lub warunków uciążliwych. Zdaniem NIK z powyższych względów informacja o kierowaniu pojazdem służbowym, jako istotny czynnik występujący na stanowisku pracy, powinna być ujmowana w skierowaniu na profilaktyczne i kontrolne badania lekarskie.

2.2. Wydawanie zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi

Opis stanu
faktycznego

Spśród funkcjonariuszy KWP użytkujących pojazdy służbowe, 39,0% posiadało zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi¹⁵³. W sprawie przesłanek decydujących o wszczęciu procedury wydania zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi, Zastępca Komendanta Wojewódzkiego insp. Zbigniew Białostocki wyjaśnił, że rozpoczyna ją złożenie przez policjanta wniosku zaopiniowanego przez bezpośredniego przełożonego, z uwzględnieniem potrzeb służbowych danej komórki lub jednostki organizacyjnej¹⁵⁴. W garnizonie opolskim nie zostały ustanowione regulacje zapewniające ewidencjonowanie użycia przez funkcjonariuszy pojazdów służbowych, jako uprzywilejowanych i w KWP nie były ewidencjonowane przypadki użycia pojazdów służbowych jako uprzywilejowanych. Z powyższych względów brak było możliwości weryfikacji, czy policjanci używający w KWP pojazdów służbowych, jako uprzywilejowanych posiadali wymagane zezwolenia. Również w objętej kontrolą próbie zdarzeń z udziałem sprzętu transportowego użytkowanego (opisanej w pkt 2.4.2 niniejszego wystąpienia), nie stwierdzono przypadków użycia pojazdów służbowych, jako uprzywilejowanych.

(dowód: akta kontroli str. 29-30, 99-100, 154-162, 219-255, 457, 601, 720-721)

¹⁵⁰ Dz. U. z 2017 r. poz. 978, ze zm.

¹⁵¹ Dalej: zarządzenie KWP 21/2012.

¹⁵² Ze zm. wprowadzonymi zarządzeniem Komendanta Wojewódzkiego nr 10/2016 r. z dnia 5 grudnia 2016 r., dalej: zarządzenie KWP nr 2/2016.

¹⁵³ Z tego 52,7% funkcjonariuszy prewencji, 81,8% ruchu drogowego, 21,0% służby kryminalnej i techniki operacyjnej oraz 8,9% funkcjonariuszy pozostałych służb, którzy kierowali pojazdami służbowymi.

¹⁵⁴ W kontrolowanym przez NIK okresie nie wystąpiły przypadki odmowy ubiegania się przez funkcjonariuszy lub pracowników cywilnych Policji o wydanie zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi.

Zgodnie z obowiązkiem określonym w pkt 6 rozdz. IV *Instrukcji w sprawie szczegółowych zasad organizacji gospodarki transportowej i użytkowania służbowego sprzętu transportowego*, WT prowadził rejestr wydanych i cofniętych zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi, w którym zaewidencjonowano w 2015 r. 44 decyzje w ww. sprawach, a w 2016 r. 47. Szczegółowym badaniem objęto próbę dokumentacji dotyczącej wydania dziewięciu decyzji (9,9%)¹⁵⁵. W wyniku kontroli stwierdzono, że:

a/ we wszystkich przypadkach policjanci złożyli wnioski o wydanie zezwoleń lub przedłużenie ich ważności, zgodnie ze wzorem określonym w załączniku nr 3 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 maja 2013 r. w sprawie kursów dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych i pojazdów przewożących wartości pieniężne¹⁵⁶ wraz z orzeczeniami lekarskimi i psychologicznymi;

b/ wnioski te, zgodnie z wymogiem określonym w pkt 4 rozdz. IV *Instrukcji w sprawie szczegółowych zasad organizacji gospodarki transportowej i użytkowania służbowego sprzętu transportowego*, zostały pozytywnie zaopiniowane przez bezpośrednich przełożonych policjantów;

c/ według zgromadzonych w aktach spraw dokumentów, ośmiu z dziewięciu funkcjonariuszy spełniało wszystkie wymogi określone w art. 106 ustawy o kierujących pojazdami;

d/ zgodnie z wymogami określonymi w § 5 ust. 1 decyzji Nr 220/2013 Komendanta Wojewódzkiego z dnia 22 listopada 2013 r. zmieniającej decyzję w sprawie postępowania policjantów i pracowników policji uczestniczących w zdarzeniu drogowym z udziałem sprzętu transportowego będącego na stanie KWP oraz przeciwdziałania powstawaniu zdarzeń drogowych z udziałem tego sprzętu¹⁵⁷, dla siedmiu z ośmiu policjantów¹⁵⁸, przed wydaniem zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym, Naczelnik WT zorganizował tzw. jazdy kontrolne, które potwierdziły umiejętności praktyczne policjantów dotyczące kierowania pojazdami;

e/ 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. 154-162, 268-270)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Niedokonanie rzetelnej weryfikacji spełnienia przez funkcjonariusza wszystkich wymagań ustalonych do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi, przed wydaniem zezwolenia na kierowanie takimi pojazdami.

W przypadku jednej z dziewięciu objętych kontrolą dokumentacji dotyczących wydania zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi, pomimo iż przedłożone przez policjanta orzeczenie lekarskie nr 286/2014 z dnia 22 lipca 2014 r. wraz z wnioskiem o wydanie zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi, zawierało jedynie informację o braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania przez niego pojazdami silnikowymi i nie odnosiło się do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi, weryfikująca dokumenty M.S. starszy inspektor w WT, w związku z ww. brakiem nie wezwała policjanta do uzupełnienia dokumentacji i przygotowała projekt decyzji Komendanta Wojewódzkiego, dotyczącej wydania ww. policjantowi zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym nr 40/2015. Skutkowało to wydaniem ww. policjantowi zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym (ważnego do dnia 21 lipca 2019 r.), pomimo braku potwierdzenia w przedstawionym dokumencie spełnienia przez tę osobę wymogu do kierowania pojazdem uprzywilejowanym, określonego w art. 106 ust. 1 pkt 3 lit. a ustawy o kierujących pojazdami i stanowiło naruszenie przepisów art. 109 ust. 1 pkt 1, w związku z art. 109 ust. 5 ww. ustawy.

M.S. starszy inspektor w WT wyjaśniła, że podczas weryfikacji dostarczonych dokumentów, w wyniku przeoczenia, nie zauważyła, iż orzeczenie lekarskie

¹⁵⁵ Pięć wydanych w 2015 r. oraz cztery w 2016 r. dobór losowy.

¹⁵⁶ Dz. U. z 2017 r. poz. 140, ze zm., dalej rozporządzenie w sprawie kursów dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych.

¹⁵⁷ Dalej: decyzja KWP Nr 220/2013.

¹⁵⁸ Kontrolą objęto dwa zezwolenia wydane dla jednego policjanta.

wystawione w dniu 22 lipca 2014 r., tj. dwa dni po terminie wejścia w życie rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 17 lipca 2014 r. w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców¹⁵⁹, wprowadzającego do stosowania przez lekarzy nowego wzoru orzeczenia lekarskiego, stanowiącego załącznik nr 8 do tego rozporządzenia, nie zawiera informacji dotyczących braku przeciwwskazań do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi. W trakcie kontroli NIK wznowiono z urzędu postępowanie administracyjne i po dostarczeniu przez funkcjonariusza orzeczenia lekarskiego o braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem uprzywilejowanym, w dniu 7 lutego 2017 r. wydana została decyzja nr 241/16/2017, którą Komendant Wojewódzki postanowił o wydaniu temu funkcjonariuszowi nowego zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym.

(dowód: akta kontroli str. 269-275, 473, 570-573)

2. 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 oraz kompletności, a także spełnienia wymogów niezbędnych do wydania zezwolenia.

Zgodnie z przepisami § 13 pkt 1 rozporządzenia w sprawie kursów dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych, w celu wydania zezwolenia należy przeprowadzić niezwłocznie weryfikację złożonych dokumentów w zakresie poprawności ich wypełnienia i kompletności oraz spełnienia określonych w ustawie o kierujących pojazdami przesłanek do wydania zezwolenia. Od dnia, w którym dokonano pozytywnej weryfikacji, zgodnie z przepisami § 13 pkt 3 ww. rozporządzenia rozpoczyna się bieg dwudniowego terminu na wypełnienie druku zezwolenia. We wszystkich dziewięciu objętych kontrolą aktach postępowań administracyjnych, dotyczących wydania zezwoleń za kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi, brak było adnotacji o przeprowadzeniu ww. weryfikacji oraz jej wyniku, pomimo iż zgodnie z art. 72 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego¹⁶⁰, czynności organu administracji publicznej, z których nie sporządza się protokołu, a które mają znaczenie dla sprawy lub toku postępowania, utrwała się w aktach w formie adnotacji podpisanej przez pracownika, który dokonał tej czynności.

M.S. starszy inspektor w WT wyjaśniła, że dokumenty były przez nią weryfikowane niezwłocznie, tj. w dniu ich otrzymania, bądź z uwagi na zakres innych obowiązków w dniu następnym. Dokumenty sprawdzała pod względem właściwego wypełnienia, ustalenia czy są kompletne, oraz czy zawarte w nich informacje dają podstawy do wydania zezwolenia. W wyjaśnieniach wskazała także: w związku z tym, iż przeprowadzana weryfikacja dokumentów nie wskazywała na jakiegokolwiek braki i/lub potrzebę ich poprawy bądź uzupełnienia, by postępowanie przeprowadzić w sposób prosty i sprawny, zgodnie z treścią art. 12 kpa adnotacji nie sporządzałam.

W powyższym zakresie NIK zwraca uwagę, że wynikający z art. 72 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego 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 weryfikacji.

(dowód: akta kontroli str. 269-270, 472)

3. Niezorganizowanie przez Naczelnika WT jazdy kontrolnej przed wydaniem funkcjonariuszowi zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym.

Przed wydaniem jednego z dziewięciu objętych kontrolą zezwoleń na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym¹⁶¹, Naczelnik WT nie zorganizował dla policjanta ubiegającego się o wydanie takiego zezwolenia jazdy kontrolnej, w celu oceny umiejętności zachowania się kierującego w typowych warunkach służby, w zakresie umiejętności wykonywania podstawowych manewrów, pomimo takiego obowiązku wynikającego z przepisów § 5 ust. 1 decyzji KWP Nr 220/2013.

¹⁵⁹ Dz. U. z 2017 r. poz. 250, ze zm.

¹⁶⁰ Dz. U. z 2016 r. poz. 23, ze zm.

¹⁶¹ Decyzja nr 241/2/2015.

Naczelnik WT oraz M.S. starszy inspektor w WT wyjaśnili, że ze względu na fakt, iż funkcjonariusz ten pełnił wcześniej służbę w Centralnym Biurze Śledczym Policji w Zespole Minersko-Pirotechnicznym Wydziału do Zwalczania Aktów Terroru założono, iż jego umiejętności praktyczne w zakresie kierowania pojazdami zostały zweryfikowane w poprzedniej jednostce i przeoczono brak dokumentu potwierdzającego odbycie jazdy kontrolnej. W trakcie kontroli NIK wznowiono postępowanie administracyjne w sprawie wydania zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym i po przeprowadzeniu z wynikiem pozytywnym *jazdy kontrolnej*, w dniu 21 marca 2017 r. wydano decyzję nr 241/31/2017 dotyczącą wydania ww. osobie nowego zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym.

(dowód: akta kontroli str. 269-270, 566, 1168-1171)

2.3. Zabezpieczenie potrzeb szkoleniowych

Opis stanu
faktycznego

Liczba policjantów garnizonu opolskiego przeszkolonych w kontrolowanym okresie na kursach i szkoleniach obejmujących zagadnienia związane z kierowaniem pojazdami służbowymi, była niższa od zidentyfikowanych potrzeb w tym zakresie oraz zgłaszanych zapotrzebowań na takie szkolenia.

Według danych pozyskanych na potrzeby kontroli przez Wydział Kadr i Szkolenia z jednostek organizacyjnych Policji województwa opolskiego, na dzień 1 stycznia 2015 r. 143 funkcjonariuszy ukończyło kursy i uczestniczyło w szkoleniach związanych z kierowaniem pojazdami służbowymi¹⁶², z tego: 101 ukończyło specjalistyczny kurs ruchu drogowego, 13 kurs dotyczący kierowania motocyklem szosowym oraz jedynie 29 (1,2% pełniących służbę w tym czasie) kurs lub szkolenie w zakresie doskonalenia techniki jazdy samochodem¹⁶³. Kierownicy jednostek organizacyjnych Policji województwa opolskiego określili, że według stanu na dzień 1 stycznia 2015 r. przeszkolenia na ww. kursach i szkoleniach w ich ocenie wymagały odpowiednio: 78, dziewięć i 53 osoby, natomiast zgłosili zapotrzebowanie na przeszkolenie odpowiednio: 65, siedmiu i 53 osób. Realizując obowiązek określony w § 8 ust. 3 w związku z § 51 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 19 czerwca 2007 r. w *sprawie szczegółowych warunków odbywania szkoleń zawodowych oraz doskonalenia zawodowego w Policji*¹⁶⁴, Komendant Wojewódzki zgłosił Dyrektorowi Gabinetu Komendanta Głównego Policji zapotrzebowanie na ww. kursy w 2015 r. dla odpowiednio: 60, siedmiu i 53 osób. Według wyjaśnień zastępcy Naczelnika Wydziału Kadr i Szkolenia, zgłoszenie mniejszego zapotrzebowania na kurs specjalistyczny z zakresu ruchu drogowego, w stosunku do otrzymanych potrzeb wynikało z weryfikacji spełnienia przez zgłoszonych kandydatów wymogów formalnych do uczestnictwa w tym kursie. Otrzymany przez KWP limit na udział w kursach i szkoleniach¹⁶⁵ stanowił odpowiednio: 40,0%; 14,3% oraz 5,7% zgłoszonego zapotrzebowania i został w pełni wykorzystany. Ponadto w ramach doskonalenia zewnętrznego, w szkoleniach i kursach dotyczących doskonalenia techniki jazdy samochodem uczestniczyło 45 funkcjonariuszy.

Według stanu na dzień 30 września 2015 r., określona na podstawie informacji przekazanych przez kierowników jednostek Policji liczba policjantów wymagających przeszkolenia na w ww. kursach wynosiła odpowiednio: 99, 10 i 109 osób, natomiast planowanych do przeszkolenia w 2016 r. odpowiednio: 65¹⁶⁶, czterech i 47 osób i takie same potrzeby Komendant Wojewódzki zgłosił Komendantowi – Rektorowi Wyższej Szkoły Policji w Szczytnie¹⁶⁷. Otrzymany limit na udział w kursie specjalistycznym w zakresie ruchu drogowego część ogólna wyniósł 60 osób, tj. 101,7% zgłoszonego zapotrzebowania, a w części szczególnej 46 osób (766,7%)¹⁶⁸. Limity na pozostałe kursy (jedna i pięć osób), zaspokajały zgłoszone

¹⁶² Najwięcej funkcjonariuszy posiadających ww. przeszkolenie pełniło służbę w pionie ruchu drogowego, odpowiednio 66, 11 i 21.

¹⁶³ Funkcjonariusze garnizonu opolskiego nie uczestniczyli w kursach dotyczących kierowania pojazdami uprzywilejowanymi.

¹⁶⁴ Dz. U. Nr 126, poz. 877 ze zm., dalej: rozporządzenie w *sprawie szczegółowych warunków odbywania szkoleń*.

¹⁶⁵ 26 osób do udziału w kursie specjalistycznym w zakresie ruchu drogowego (część ogólna 18 osób i część szczególna osiem), jedna osoba do udziału w kursie kierowania motocyklem oraz trzy osoby do udziału w kursie doskonalenia techniki jazdy samochodem.

¹⁶⁶ Część ogólna 59 osób i część szczególna sześć.

¹⁶⁷ Dalej: Komendant – Rektor WSPol.

¹⁶⁸ Uwzględniał również funkcjonariuszy, którzy w 2016 r. ukończyli część ogólną kursu, a nie mogli zostać uwzględnieni w potrzebach szkoleniowych, gdyż w czasie ich zgłaszania nie spełniali jeszcze wymogów formalnych, ponieważ

zapotrzebowanie odpowiednio w 25,0% i 16,6%. W 2016 r. wykorzystano w pełni otrzymany limit szkoleń¹⁶⁹, ponadto w szkoleniach i kursach z zakresu doskonalenia techniki jazdy samochodem poza ośrodkami szkoleniowymi Policji w 2016 r. uczestniczyło 20 funkcjonariuszy.

W latach 2015-2016, w przypadku siedmiu kursów¹⁷⁰, na które skierowano 10 funkcjonariuszy, przeprowadzanych w Centrum Szkolenia Policji w Legionowie, udział w nich uwarunkowany był przez organizatora posiadaniem przez funkcjonariuszy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, obejmującego swym zakresem szkody powstałe podczas realizacji zajęć szkoleniowych lub dodatkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone w mieniu pracodawcy¹⁷¹.

Według stanu na dzień 31 grudnia 2016 r. liczba przeszkolonych policjantów w ramach ww. kursów i szkoleń wynosiła odpowiednio: 139, 14 i 98¹⁷², co stanowiło 15,7% policjantów, którzy w tym czasie używali pojazdów służbowych¹⁷³, a jedynie 7,0% ukończyło kursy i szkolenia doskonalenia techniki jazdy samochodem lub kurs kierowania motocyklem szosowym (4,7% pełniących służbę).

(dowód: akta kontroli str. 444, 450, 453, 547-548, 603-605, 1032-1040)

W wykazie zidentyfikowanych potrzeb szkoleniowych na 2017 r. (wg stanu na dzień 30 września 2016 r.), przekazanym Komendantowi – Rektorowi WSPol wskazano, że liczba policjantów wymagających przeszkolenia na kursie specjalistycznym doskonalenia techniki jazdy samochodem osobowym wynosi jedynie 37, a planowanych do przeszkolenia w 2017 r. jest 16, natomiast na kursie specjalistycznym w zakresie kierowania motocyklem szosowym odpowiednio: 16 oraz ośmiu. W sprawie sposobu dokonywania analizy potrzeb szkoleniowych w zakresie doskonalenia przez policjantów techniki jazdy służbowym sprzętem transportowym oraz kierowania pojazdami uprzywilejowanymi, Komendant Wojewódzki wyjaśnił, że były one prowadzone poprzez weryfikację potrzeb szkoleniowych na kursy specjalistyczne, realizowane na podstawie rozporządzenia *w sprawie szczegółowych warunków odbywania szkoleń*. W trakcie weryfikacji przełożeni funkcjonariuszy, tj. komendanci powiatowi i miejski garnizonu opolskiego oraz naczelnicy wydziałów KWP oraz wszystkich innych komórek organizacyjnych dokonują identyfikacji potrzeb szkoleniowych i wskazują wśród podległych funkcjonariuszy i pracowników kandydatów na poszczególne kursy specjalistyczne. Na tej podstawie ustalono potrzeby szkoleniowe przekazywane do KGP oraz Komendantowi – Rektorowi WSPol w trybie określonym w § 8 ust. 3 pkt 1 ww. rozporządzenia.

(dowód: akta kontroli str. 603-605, 979-983, 1016-1022, 1032-1040)

Uwagi dotyczące badanej działalności

W powyższym zakresie NIK zwraca uwagę, że ograniczenie identyfikacji potrzeb szkoleniowych do listy planowanych kursów centralnych i wypełnienia kryteriów formalnych określonych dla poszczególnych kursów, nie zapewnia pełnej identyfikacji potrzeb, które mogą być zaspokajane także w ramach innych form doskonalenia zawodowego policjantów.

(dowód: akta kontroli str. 984-1031)

Opis stanu faktycznego

KWP nie organizowała w latach 2015-2016 doskonalenia lokalnego w zakresie kierowania pojazdami służbowymi i doskonalenia techniki jazdy, gdyż – jak wyjaśnił Komendant Wojewódzki – nie posiadała odpowiedniej kadry szkoleniowej, jak również infrastruktury niezbędnej do realizacji takich szkoleń we własnym zakresie.

w szczególnej części kursu specjalistycznego w zakresie ruchu drogowego mogli uczestniczyć jedynie funkcjonariusze, którzy ukończyli część ogólną.

¹⁶⁹ Jednak trzech policjantów z uwagi na zwolnienia lekarskie nie ukończyło kursów specjalistycznych w zakresie ruchu drogowego (jeden części ogólnej i dwóch części szczególnej).

¹⁷⁰ Kursy specjalistyczne w zakresie doskonalenia techniki kierowania samochodem osobowym oraz kursy specjalistyczne dla policjantów ruchu drogowego w zakresie kierowania motocyklem szosowym.

¹⁷¹ Takie kryterium formalne dla kandydatów kierowanych na ww. kursy zostało ustalone w pkt 1.4 załącznika do decyzji Nr 875 Komendanta Głównego Policji z dnia 5 grudnia 2007 r. w sprawie programu kursu specjalistycznego w zakresie doskonalenia techniki kierowania samochodem osobowym (Dz. Urz. KGP Nr 23, poz. 188 ze zm.) oraz 2 pkt 3 ppkt 4 założeń organizacyjno-programowych kursu specjalistycznego dla policjantów ruchu drogowego w zakresie kierowania motocyklem szosowym, ujętych w programie nauczania, stanowiącym załącznik do decyzji Nr 352 Komendanta Głównego Policji z dnia 24 listopada 2011 r. w sprawie programu nauczania na kursie specjalistycznym dla policjantów ruchu drogowego w zakresie kierowania motocyklem szosowym (Dz. Urz. KGP Nr 9, poz. 68).

¹⁷² Z tego odpowiednio 99, 13 i 82 pełniło służbę w pionie ruchu drogowego.

¹⁷³ Według stanu na 31 grudnia 2016 r. kursy i szkolenia z zakresu doskonalenia techniki jazdy samochodem lub kurs kierowania motocyklem ukończyło 44,6% policjantów kierujących pojazdami służbowymi w pionie ruchu drogowego, 1,8% w służbie kryminalnej i technice operacyjnej oraz 0,9% w służbie prewencji.

Natomiast korzystanie ze szkoleń organizowanych przez podmioty zewnętrzne wymaga odpowiednich środków finansowych. Zagadnienia te realizowano zatem głównie w ramach szkoleń centralnych i przyznanego limitu miejsc na kursach specjalistycznych, realizowanych przez Centrum Szkolenia Policji w Legionowie, a szkolenia przez podmioty zewnętrzne organizowane były w ramach pojawiających się możliwości. I tak: w 2015 r. na polecenie KGP, Wydział Ruchu Drogowego KWP skierował 28 funkcjonariuszy komórek ruchu drogowego z KPP i Komendy Miejskiej Policji w Opolu na zajęcia doskonalenia techniki jazdy na torze wyścigowym w Poznaniu, a Wydział Techniki Operacyjnej KWP zorganizował szkolenie w centrum doskonalenia techniki jazdy Sobiesław Zasada Centrum dla siedmiu osób, które obejmowało część teoretyczną i praktyczną (szkolenie takie planowano przeprowadzić również w 2016 r, jednak z uwagi na Światowe Dni Młodzieży zostało ono przesunięte i zrealizowane w styczniu 2017 r. i uczestniczyło w nim dziewięciu funkcjonariuszy tego Wydziału); w ramach nieodpłatnych szkoleń realizowanych w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Opolu¹⁷⁴ przeszkolono 12 funkcjonariuszy z KPP oraz Komendy Miejskiej Policji w Opolu. Natomiast w 2016 r., w warsztatach szkoleniowych z zakresu wiedzy oraz doskonalenia techniki jazdy samochodem uczestniczyło 20 policjantów KPP w Prudniku. Szkolenie zorganizowano na płycie poślizgowej w ramach realizowanego wspólnie ze Starostwem Powiatowym w Prudniku projektu *Razem Dla Bezpieczeństwa – kompleksowe działania na rzecz społeczności lokalnych Powiatu Prudnickiego*, dofinansowanego ze środków programu ograniczenia przestępczości i aspołecznych zachowań *Razem Bezpieczniej* im. Władysława Stasiaka na lata 2016-2017 oraz programu KGP *Profilaktyka a Ty*. Ponadto funkcjonariusz KWP, który pracował wcześniej jako instruktor nauki jazdy, opracował program szkolenia *Technika jazdy motocyklem oraz wynikające z niej zagrożenia*, w ramach którego przeszkolono w 2016 r. 16 policjantów. Na szkolenia z doskonalenia techniki jazdy poniesiono w garnizonie w 2015 r. wydatki w kwocie 5 400 zł, natomiast w 2016 r. nie ponoszono takich wydatków.

(dowód: akta kontroli str. 453, 465-466, 549-550, 551-552, 563-564, 603, 981-983, 1092, 2585-2593)

2.4. Zdarzenia z udziałem pojazdów służbowych Policji

Opis stanu
faktycznego

2.4.1. Według ewidencji prowadzonej przez WT, w 2015 r. w garnizonie opolskim wystąpiło 166 kolizji drogowych i innych zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego, a 91 z nich (54,8%) powstało z winy policjantów i pracowników cywilnych Policji. W 2016 r. liczba takich zdarzeń¹⁷⁵ wyniosła 193 (wzrost o 16,3% w stosunku do roku poprzedniego), a 106 z nich (54,9%) powstało z winy kierujących pojazdami służbowymi¹⁷⁶. Wskaźnik zdarzeń w garnizonie opolskim, liczony jako iloraz liczby zdarzeń z udziałem sprzętu transportowego w danym roku do liczby ogółem użytkowanego sprzętu transportowego¹⁷⁷ wynosił 0,32 w 2015 r. oraz 0,37 w 2016 r.¹⁷⁸

Według analiz przeprowadzonych przez WT, najczęstszymi przyczynami zdarzeń spowodowanych przez użytkowników służbowego sprzętu transportowego były: a/ nieprawidłowe cofanie (34 zdarzenia w 2015 r. i 44 w 2016 r.), b/ nieprawidłowe omijanie (odpowiednio 33 i 29) oraz c/ najechanie na tył pojazdu poprzedzającego (po 7 zdarzeń w 2015 r. i 2016 r.). W związku z ww. zdarzeniami mandatami karnymi ukaranych zostało 46 kierujących pojazdami służbowymi w 2015 r. oraz 62 w 2016 r. W wyniku tych zdarzeń rannych zostało trzech funkcjonariuszy w 2016 r., a z eksploatacji wycofano po jednym pojeździe w 2015 r. i 2016 r.¹⁷⁹

(dowód: akta kontroli str. 282-432, 499-500, 665, 710, 1226-1228, 1272-1273, 2262, 2283)

Cały służbowy sprzęt transportowy użytkowany w KWP w kontrolowanym okresie objęty był ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych (OC), na podstawie umowy ubezpieczenia zawieranej przez KWP

¹⁷⁴ Dalej: WORD.

¹⁷⁵ W 2016 r. wystąpiły także dwa wypadki.

¹⁷⁶ W 2015 r. pięć zdarzeń zostało spowodowanych przez pracowników cywilnych, a w 2016 r. sześć.

¹⁷⁷ Wg stanu na dzień 31 grudnia danego roku, bez sprzętu pływającego.

¹⁷⁸ W latach 2015-2016, nie odnotowano kolizji i wypadków drogowych z udziałem pojazdów służbowych udostępnionych do celów pozasłużbowych.

¹⁷⁹ Z tego jeden w wyniku zdarzenia powstałego z winy funkcjonariusza.

na dany rok, na wszystkie pojazdy służbowe w Policji. W 2015 r. pięć pojazdów w garnizonie opolskim objętych było ubezpieczeniem autocasco, a w 2016 r. trzy, ponieważ zakładały to projekty¹⁸⁰, w ramach których zakupiony został sprzęt transportowy. Wydatki poniesione na ten cel wyniosły ogółem 52 379 zł. Według wyjaśnień Naczelnika WT, pozostałe pojazdy garnizonu nie były objęte takim ubezpieczeniem z uwagi na brak środków finansowych na ten cel.

(dowód: akta kontroli str. 1094-1116)

Zgodnie z przepisami § 10 ust. 1 pkt 7 *zarządzenia w sprawie szczegółowych zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego w Policji*, jednostka użytkująca zobowiązana została do prowadzenia ewidencji wypadków i kolizji w książce ewidencji wypadków i kolizji dotyczących służbowego sprzętu transportowego, której wzór stanowi załącznik nr 8 do ww. zarządzenia. WT prowadził ww. ewidencję, przy czym ujmował w niej nie tylko zdarzenia powstałe z udziałem sprzętu transportowego użytkowanego w KWP, ale także zdarzenia z udziałem sprzętu transportowego użytkowanego w pozostałych jednostkach Policji w garnizonie opolskim. W ewidencji tej ujmowano również inne zdarzenia, aniżeli wypadki i kolizje drogowe, a także poza danymi wyszczególnionymi w załączniku nr 8 do ww. zarządzenia, dane o przyczynach zdarzeń ich skutkach, wartości strat i źródłach ich pokrycia. Naczelnik WT wyjaśnił, że Wydział prowadzi ww. ewidencję w książce oznaczonej symbolem GT-3, zatwierdzonej przez KGP. Książki GT-3, zawierające dodatkowych siedem kolumn, zostały przekazane do KWP w 2004 r. z Biura Logistyki Policji KGP i dotychczas Wydział Zaopatrzenia nie otrzymał informacji o zmianach zawartości i/lub układu tej książki. Dane wprowadzane do kolumn od 9 do 15, stanowią uzupełnienie informacji związanych z ewidencjonowaniem zdarzeń. W wyjaśnieniach podał także, że WT prowadzi ewidencję wypadków i kolizji dla całego garnizonu opolskiego, ponieważ jedna osoba (pracownik tego Wydziału) zajmuje się całością spraw związanych z likwidacją szkód. Jako powód wpisywania w książce wypadków i kolizji także innych zdarzeń, wskazał m.in. zebranie w jednym miejscu danych o wszystkich szkodach w sprzęcie transportowym, co ułatwia kontrolę nad sprawnym przebiegiem likwidacji szkód oraz analizę przyczyn i skutków zaistniałych zdarzeń.

(dowód: akta kontroli str. 282-432, 483-488)

W sprawie podejmowanych działań w zakresie przeciwdziałania przyczynom powstania zdarzeń z udziałem sprzętu transportowego powstałych z winy policjantów lub ich ograniczenia oraz efektów tych działań, Zastępca Komendanta Wojewódzkiego insp. Zbigniew Białostocki wyjaśnił, że KWP zawarła w dniu 10 grudnia 2013 r. porozumienie z WORD o współpracy w zakresie doskonalenia podstawowych umiejętności kierowania pojazdami oraz pogłębiania znajomości przepisów prawa o ruchu drogowym wśród policjantów i pracowników Policji. Program współdziałania objęty tym porozumieniem skierowany był przede wszystkim do sprawców uszkodzeń pojazdów podczas kierowania nimi, a w szczególności podczas wykonywania podstawowych manewrów związanych z parkowaniem, cofaniem, manewrowaniem na ograniczonych przestrzeniach oraz omijaniem przeszkód, a także miał na celu zdobywanie umiejętności praktycznych kierowania pojazdem, skutecznego hamowania, doboru właściwego toru jazdy, opanowania pojazdu oraz wyprowadzania go z niekontrolowanych poślizgów. Do czasu kontroli NIK w zajęciach organizowanych w ramach tego porozumienia wzięło udział 101 funkcjonariuszy, w tym 12 w 2015 r. W 2016 r. zajęcia nie były prowadzone ze względu na zmiany kadrowe w WT KWP oraz w WORD, natomiast w 2017 r. planowany jest udział w szkoleniu kolejnych funkcjonariuszy. Ponadto wprowadzono konieczność weryfikacji umiejętności praktycznych policjantów i pracowników Policji ubiegających się o wydanie zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi, a w celu poprawy bezpieczeństwa w pojazdach typu VAN użytkowanych przez funkcjonariuszy Wydziału Techniki Operacyjnej, zamontowano czujniki cofania.

(dowód: akta kontroli str. 456-466, 552, 2585-2589)

¹⁸⁰ Projekt Czesko-Polskie pogranicze – poprawa bezpieczeństwa, realizowany w ramach Programu Operacyjnego Współpracy Transgranicznej Republika Czeska-Rzeczpospolita Polska 2007-2013, projekt *Bezpieczne drogi Opolszczyzny*, realizowany w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2007-2013 oraz projekt *Poprawa wyposażenia technicznego przygranicznych jednostek Policji odpowiedzialnych za zwalczanie przestępczości transgranicznej, zorganizowanej oraz nielegalnej migracji*.

Komendant Wojewódzki, mając na względzie potrzebę określenia procedury postępowania w przypadku zdarzeń drogowych zaistniałych na terenie województwa opolskiego z udziałem funkcjonariuszy i pracowników cywilnych Policji, w wyniku których uszkodzony został sprzęt transportowy oraz w celu przeciwdziałania powstawaniu takich zdarzeń drogowych, decyzją Nr 18/2010 z dnia 18 lutego 2010 r.¹⁸¹, określił zasady postępowania w przypadku zaistnienia ww. zdarzeń, a w szczególności obowiązek niezwłocznego powiadomienia o zdarzeniu dyżurnego najbliższej jednostki, który powinien skierować na miejsce zdarzenia technika kryminalistyki i osobę obsługującą zdarzenia drogowe w celu przeprowadzenia oględzin miejsca zdarzenia i pojazdu (w tym sporządzenia protokołu oględzin, dokumentacji fotograficznej, szkiców, planów, zabezpieczenia śladów)¹⁸². Decyzjami tymi nałożono także na komendantów powiatowych (miejskich), dowódcę SPPP oraz Naczelników Wydziałów KWP obowiązek przeprowadzania szkoleń i omawiania zagadnień z zakresu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w ramach planowanych szkoleń, w oparciu o analizę przyczyn zdarzeń drogowych, powstałych w jednostce z udziałem służbowego sprzętu transportowego, co najmniej dwa razy w roku i odnotowywania tego w dokumentacji szkoleniowej. Nałożono także na komendantów powiatowych (miejskich) oraz Naczelnika WT obowiązek organizowania dla funkcjonariuszy oraz pracowników Policji wnioskujących o wydanie zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi tzw. *jazd kontrolnych*, przeprowadzanych przez kierownika komórki organizacyjnej właściwej ds. ruchu drogowego lub osobę przez niego upoważnioną, w celu oceny umiejętności zachowania kierującego w typowych warunkach służby, w zakresie umiejętności wykonywania podstawowych manewrów oraz sporządzania notatek służbowych zawierających ocenę takiej jazdy oraz opinię dotyczącą umiejętności kierowania pojazdem służbowym. Ponadto obowiązki kierowników jednostek użytkujących służbowy sprzęt transportowy w zakresie postępowania po zaistnieniu wypadku, w którym uczestniczy służbowy sprzęt transportowy, zostały określone w pkt 2 rozdz. VII *Instrukcji w sprawie szczegółowych zasad organizacji gospodarki transportowej i użytkowania służbowego sprzętu transportowego*.

(dowód: akta kontroli str. 202, 458-460)

Na podstawie danych gromadzonych w Systemie Elektronicznej Sprawozdawczości w Policji¹⁸³, Wydział Kontroli KWP opracował analizy wydarzeń nadzwyczajnych za 2015 r. oraz 2016 r., które obejmowały także wydarzenia dotyczące spowodowania wypadku lub kolizji przez funkcjonariuszy pojazdem służbowym. W systemie SESPol nie odnotowano żadnego zdarzenia w tej kategorii, spowodowanego przez funkcjonariusza lub pracownika Policji garnizonu opolskiego pod wpływem alkoholu. Opracowane analizy zostały przekazane komendantom powiatowym, Komendantowi Miejskiemu Policji w Opolu oraz Dowódcy SPPP, w celu służbowego wykorzystania m.in. w prowadzonych szkoleniach, odprawach służbowych i podjęcia działań ograniczających wzrost wydarzeń nadzwyczajnych. Analizy przekazano także do Wydziału Kadr i Szkolenia KWP, celem wykorzystania m.in. przy planowaniu doskonalenia zawodowego.

(dowód: akta kontroli str. 129-142)

2.4.2. W kontrolowanej jednostce w 2015 r. wystąpiło 28 zdarzeń z udziałem sprzętu transportowego, z tego 17 (60,7%) powstało z winy kierujących pojazdami, a w 2016 r. miały miejsce 33 takie zdarzenia, w tym 20 (60,6%) z winy użytkowników. Wskaźnik zdarzeń w KWP wyniósł 0,23 w 2015 r. i 0,27 w 2016 r. KWP nie wypłacała odszkodowań policjantom, pracownikom Policji i innym osobom poszkodowanym w zdarzeniach z udziałem służbowego sprzętu transportowego (użytkowanego w KWP) i nie toczyły się żadne postępowania sądowe w wypłacie takich odszkodowań.

¹⁸¹ W sprawie postępowania policjantów i pracowników policji uczestniczących w zdarzeniu drogowym z udziałem sprzętu transportowego będącego na stanie KWP oraz przeciwdziałaniu powstawaniu zdarzeń drogowych z udziałem takiego sprzętu, zmienioną decyzją KWP Nr 220/2013., dalej: decyzja KWP Nr 18/2010.

¹⁸² Przewidziano możliwość niekierowania na miejsce zdarzenia tych osób tylko w sytuacji, gdy w sposób oczywisty i jasny ustalony jest przebieg zdarzenia oraz sprawca i wyjątek ten nie ma zastosowania do zdarzeń z udziałem zwierzęcy leśnej lub domowej.

¹⁸³ Dalej: SESPol.

Szczegółowym badaniem objęto 11 z 61 ww. zdarzeń (18,0%)¹⁸⁴, w których wartość szkód wyniosła 88 464,87 zł. W wyniku sprawdzenia obiegu informacji o tych zdarzeniach i sporządzania wymaganej sprawozdawczości stwierdzono, że:

a/ dyżurny KWP otrzymał informacje o wszystkich objętych kontrolą zdarzeniach¹⁸⁵, wśród których nich nie wystąpiły wydarzenia podlegające obowiązkowi meldowania dyżurnemu KGP w trybie określonym przepisami § 4 załącznika nr 2 do zarządzenia nr 1173 Komendanta Głównego Policji z dnia 10 listopada 2004 r. w sprawie organizacji służby dyżurnej w jednostkach organizacyjnych Policji¹⁸⁶;

b/ zgodnie z obowiązkami określonymi w § 3 ust. 2 pkt 3 załącznika nr 2 oraz § 1 ust. 1 pkt 5 załącznika nr 3 do ww. zarządzenia, o wszystkich objętych kontrolą zdarzeniach i podjętych w związku z nimi działaniach, dyżurni KWP zameldowali Komendantowi Wojewódzkiemu oraz umieścili informacje o tych wydarzeniach w książce przebiegu służby prowadzonej w informatycznym Systemie Wspomagania Dowodzenia w Policji¹⁸⁷;

c/ zgodnie z dyspozycją zawartą w przepisach § 9 ust. 3 zarządzenia KGP nr 1173, Komendant Wojewódzki określił w drodze decyzji katalog zawierający rodzaj wydarzeń oraz tryb meldowania o nich przez dyżurnych podległych jednostek¹⁸⁸. Katalog ten obejmował m.in. następujące wydarzenia: *spowodowanie przez policjanta kolizji lub wypadku drogowego oraz inny udział policjanta w zdarzeniu drogowym* (poz. 48 a i b). W decyzjach tych ustalił również rozdzielnik telegramów i meldunków rozsyłanych przez dyżurnego KWP w przypadku zaistnienia ww. wydarzeń. W odniesieniu do objętych kontrolą dziewięciu kolizji drogowych, w trzech przypadkach (33,3%) dyżurni KWP, zgodnie z obowiązkiem wynikającym z przepisów § 5 ust. 3 decyzji KWP Nr 89/2016, otrzymane telegramy i meldunki rozestali zgodnie z rozdzielnikiem określonym w załączniku nr 2 do tej decyzji. Przypadki braku pełnej realizacji ww. obowiązku opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego.

d/ upoważnieni pracownicy Wydziału Kontroli, wprowadzili do SESPól informacje o objętych kontrolą zdarzeniach z udziałem sprzętu transportowego KWP, które spełniały przesłanki zakwalifikowania ich jako wydarzenia nadzwyczajne¹⁸⁹. Zakres danych wprowadzonych do formularza IX/1 w SESPól oraz terminy ich wprowadzenia i zatwierdzenia, odpowiadały wskazanym dla tego formularza w załącznikach nr 8 oraz nr 9 do ówczesnie obowiązującego zarządzenia w sprawie planowania strategicznego, sprawozdawczości oraz systemu kontroli zarządczej w Policji z 2014 r.

(dowód: akta kontroli str. 143-153, 164-201, 267, 282-432, 486-487, 495, 501-521, 602, 1272-1273)

Ponadto w wyniku kontroli dokumentacji 11 ww. zdarzeń stwierdzono, że:

a/ w aktach spraw dotyczących tych zdarzeń znajdowały się informacje z przeprowadzonych oględzin pojazdu i miejsca zdarzenia (protokół oględzin, dokumentacja fotograficzna lub informacje o jej sporządzeniu, szkice, plany itp.), sporządzone przez osoby obsługujące zdarzenie, w trybie określonym w § 1 ust. 1 decyzji KWP Nr 18/2010;

b/ wszystkie zdarzenia zostały ujęte w książce ewidencji wypadków i kolizji prowadzonej w WT, a dane o tych zdarzeniach były zgodne z dokumentacją źródłową – dokonane wpisy nie zawierały jednak części danych określonych we wzorze tej ewidencji, co opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego;

¹⁸⁴ Pięć z 2015 r. oraz sześć z 2016 r., w tym dwa zdarzenia, które dotyczyły szkód, które powstały na terenie KWP (dziejziniec, parking).

¹⁸⁵ O każdym zdarzeniu osoba kierująca pojazdem służbowym, a w dwóch przypadkach pasażer lub funkcjonariusz będący świadkiem zdarzenia, powiadomili niezwłocznie dyżurnego najbliższej jednostki policji, zgodnie z obowiązkiem określonym w § 1 ust. 1 decyzji KWP Nr 18/2010, a ten przekazał informacje dyżurnemu KWP.

¹⁸⁶ Dz. Urz. KGP z 2013 r. poz. 73, dalej: zarządzenie KGP Nr 1173. Zgodnie z katalogiem wydarzeń stanowiącym załącznik nr 1 do tego zarządzenia, meldowaniu dyżurnemu KGP podlegało: *spowodowanie przez policjanta kolizji lub wypadku drogowego pod wpływem alkoholu oraz wydarzenie nadzwyczajne mające istotny wpływ na mobilność jednostki Policji lub gotowość policjantów do wykonywania zadań służbowych*.

¹⁸⁷ Dalej: SWD.

¹⁸⁸ 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, dalej: decyzja KWP Nr 42/2013 oraz decyzja KWP Nr 89/2016.

¹⁸⁹ Wydarzenie nadzwyczajne to wyjątkowa sytuacja zaistniała z udziałem policjanta w służbie lub poza nią, spowodowana umyślnym bądź nieumyślnym naruszeniem ustaw i przepisów służbowych.

c/ kierujący pojazdami policjanci i pracownicy Policji byli trzeźwi w momencie tych zdarzeń, posiadali ważne uprawnienia do kierowania pojazdami wymaganej kategorii oraz byli uprawnieni do korzystania z pojazdu służbowego na podstawie przydziału sprzętu transportowego lub jednorazowej zgody na jego użycie, a w dniu zdarzenia pojazdy miały ważne badania techniczne;

d/ w czasie zaistnienia zdarzenia, pojazdy służbowe nie były wykorzystywane jako pojazdy uprzywilejowane;

e/ w wyniku przeprowadzonych postępowań wyjaśniających w sześciu z 11 objętych kontrolą zdarzeń, jako winnych ich powstania ustalono policjantów lub pracowników Policji, w jednym przypadku zdarzenie powstało w związku ze zderzeniem pojazdu ze zwierzęną leśną, a w czterech sprawcami kolizji z udziałem sprzętu transportowego byli inni uczestnicy ruchu drogowego.

Spośród sześciu policjantów i pracowników Policji, którzy byli sprawcami zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego, dwóch ukończyło kurs lub szkolenie z zakresu doskonalenia techniki jazdy samochodem.

(dowód: akta kontroli str. 265-267, 289, 293, 305, 331, 335, 347, 352, 378, 380, 398, 424, 458-460, 666-667, 703, 711-721)

W dowodach technicznych objętych kontrolą pojazdów użytkowanych przez KWP, odnotowano uszkodzenia sprzętu transportowego oraz przeprowadzone naprawy powypadkowe¹⁹⁰ (informacji tych nie odnotowano w dowodach technicznych pojazdów użytkowanych przez KPP w Krapkowicach, co opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego). Zgodnie z obowiązkiem określonym w przepisach § 13 ust. 4 *Instrukcji organizacji obsługi technicznych*, sprzęt transportowy użytkowany w KWP, którego naprawę powypadkową wykonano poza Policją, został dopuszczony do dalszej eksploatacji po skontrolowaniu go przez kontrolera technicznego policyjnej stacji obsługi, co odnotowano i potwierdzono w dowodach technicznych pojazdów oraz w kartach kontroli pracy sprzętu transportowego. W siedmiu objętych kontrolą przypadkach okres wyłączenia pojazdów służbowych z użytkowania w związku z zaistniałymi zdarzeniami nie przekroczył 15 dni, w dwóch nie przekroczył miesiąca, a w pozostałych dwóch wynosił odpowiednio 33 dni i 190 dni. Przyczynami wyłączenia pojazdów z użytkowania powyżej miesiąca były trudności ze sprowadzeniem części zamiennych przez wykonawcę oraz brak środków na naprawę pojazdu w autoryzowanym serwisie i przeprowadzenie naprawy częściowo w stacji obsługi KWP a częściowo w podmiocie zewnętrznym. Okres wyłączenia z użytkowania wszystkich pojazdów użytkowanych w KWP uszkodzonych w wyniku kolizji, wypadków i innych zdarzeń wyniósł w 2015 r. 286 dni oraz w 2016 r. 552 dni.

(dowód: akta kontroli str. 574-575, 588, 630, 926)

Zastępca Komendanta Wojewódzkiego insp. Dariusz Szelwicky wyjaśnił, że wyłączenie z użytkowania sprzętu transportowego w związku z uszkodzeniem powstałym w wyniku zdarzenia drogowego ma niewątpliwy wpływ na realizację ustawowych zadań wykonywanych przez policjantów. Większość realizowanych zadań przez Policję skierowanych jest na ratowanie zdrowia i życia ludzkiego oraz mienia. Zadania te wymagają podjęcia szybkich i zdecydowanych działań przy wykorzystaniu sprzętu transportowego, niejednokrotnie przy użyciu sygnałów uprzywilejowania. Każde wyłączenie sprzętu transportowego powoduje utrudnienia w szybkim i sprawnym dotarciu do miejsca zdarzenia. Brak sprzętu transportowego powoduje również utrudnienia podczas zatrzymywania osób oraz doprowadzania osób do jednostki Policji w związku z popełnieniem czynów zabronionych. W wyniku przeprowadzonych analiz wyposażenia, stosownie do posiadanych możliwości, w celu uzupełnienia braków w tym zakresie, przydzielane były nowe pojazdy służbowe, bądź dokonywano wewnętrznych przesunięć sprzętu transportowego.

Naczelnicy Wydziałów Techniki Operacyjnej, Konwojowego oraz do Walki z Korupcją, których pojazdy uczestniczyły w zdarzeniach objętych kontrolą wyjaśnili, że w wyniku wyłączenia pojazdów z użytkowania spowodowanego tymi zdarzeniami, nie odnotowano sytuacji, w których doszłoby z tego powodu do niewykonania zadań, a zadania realizowane były w ustalonych terminach. Zastępca Naczelnika WT wyjaśnił, że w przypadkach zdarzeń, w których sprawcą

¹⁹⁰ W dziesięciu przypadkach naprawy uszkodzonych pojazdów wykonane zostały w całości poza Policją, a w jednym przypadku część naprawy wykonał podmiot zewnętrzny.

była osoba spoza Policji, nie korzystano z możliwości uzyskania w ramach ubezpieczenia OC sprawcy aut zastępczych, na czas naprawy pojazdów służbowych Policji. W wyjaśnieniach wskazał, że w celu realizacji zadań nałożonych na Policję, użytkowane są głównie pojazdy używane do celów specjalnych, zarówno oznakowane jak i nieoznakowane, które wyposażone są w systemy łączności.auta zastępcze, będące w dyspozycji towarzystw ubezpieczeniowym, ze względu na to, że nie posiadają wyżej wymienionych cech, są całkowicie nieprzydatne i nieprzystosowane do użytkowania w strukturach Policji.

(dowód: akta kontroli str. 602, 805-807, 2048-2049)

2.4.3. Według ewidencji szkód w sprzęcie transportowym Policji użytkowanym w garnizonie opolskim prowadzonej przez WT, wartość ww. szkód powstałych w 2015 r. wyniosła 503 362,11 zł (w tym 265 421,11 zł, tj. 52,7% powstała z winy jego użytkowników), a w 2016 r. 521 458,65 zł (w tym 320 112,80 zł, tj. 61,4% z winy użytkowników)¹⁹¹. Usunięcie ww. szkód powstałych w sprzęcie transportowym sfinansowano ze środków budżetu państwa pozostających w dyspozycji KWP w kwocie 42 846,41 zł w 2015 r. (8,5%) oraz 55 765,81 zł (10,7%) w 2016 r., a użytkowników pojazdów służbowych odpowiedzialnych za powstanie szkód obciążono kwotą 264 589,89 zł w 2015 r. (52,6%) oraz 335 941,35 zł (64,4%) w 2016 r. Pozostałe szkody pokryte zostały przez inne osoby, które były sprawcami zdarzeń lub z ich ubezpieczenia. Wskaźnik szkód ogółem¹⁹² w 2015 r. wyniósł 946,2 zł, a szkód własnych¹⁹³ 577,9 zł, natomiast w 2016 r. odpowiednio: 1 066,4 zł i 800,70 zł. Wskaźnik szkód ogółem na 1 km¹⁹⁴ wyniósł w ww. latach odpowiednio 0,048 zł i 0,052 zł, a wskaźnik szkód własnych na 1 km odpowiednio: 0,029 zł i 0,039 zł.

W trakcie postępowań szkodowych Komendant Wojewódzki w dwóch przypadkach (w 2016 r.) zastosował obniżenie odszkodowań w kwocie ogółem 4 535,09 zł, w sytuacjach o którym mowa w art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 7 maja 1999 r. *o odpowiedzialności majątkowej funkcjonariuszy Policji, Straży Granicznej, Służby Celnej, Biura Ochrony Rządu, państwowej Straży Pożarnej, Służby Więziennej, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego i Centralnego Biura Antykorupcyjnego*¹⁹⁵. Nie wystąpiły przypadki odstąpienia od dochodzenia naprawienia szkody wyrządzonej nieumyślnie, o których mowa w art. 13 ust. 2 pkt 3 tej ustawy. Nie odraczano terminów zapłaty należności stanowiących odszkodowania i nie rozkładano ich na raty oraz nie dokonywano umorzenia tych należności. Podczas kontroli nie ujawniono przypadków przedawnienia roszczeń z tytułu szkód powstałych w służbowym sprzęcie transportowym, a kwota należności objętych postępowaniami regresowymi według stanu na 31 grudnia 2015 r. wynosiła 1 662,25 zł, a na dzień 31 grudnia 2016 r. – 1 290,78 zł. W kontrolowanym przez NIK okresie 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. 498-500, 1172)

Komendant Wojewódzki, 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 Opolu*, wprowadził *Zasady postępowania w przypadku powstania szkód w mieniu Skarbu Państwa, którego dysponentem jest Komenda Wojewódzka Policji w Opolu*¹⁹⁶. We wszystkich objętych kontrolą przypadkach zdarzeń, podjęto działania w celu wyegzekwowania od winnych ich powstania pokrycia wyrządzonych szkód, a w szczególności: a/ zgodnie z obowiązkiem określonym w art. 13 ust. 1 ustawy 4 z dnia 7 maja 1999 r. *o odpowiedzialności majątkowej*, po stwierdzeniu zaistnienia szkody podjęto

¹⁹¹ KWP nie posiadała danych o szkodach powstałych w wyniku zdarzeń w mieniu innych osób, ponieważ ich likwidacja, w przypadku winy użytkownika pojazdu służbowego, następowała przez ubezpieczyciela, w ramach posiadanego przez Policję obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych.

¹⁹² Liczony, jako iloraz wartości szkód ogółem w danym roku i liczby użytkowanych środków transportu wg stanu na dzień 31 grudnia.

¹⁹³ Liczony, jako iloraz szkód powstałych w danym roku z winy policjantów oraz pracowników Policji oraz innych zdarzeń, które obciążały budżet Policji i liczby użytkowanych środków transportu wg stanu na dzień 31 grudnia.

¹⁹⁴ Liczony jako iloraz wartości szkód ogółem oraz liczby kilometrów przejechanych przez pojazdy służbowe Policji w danym roku.

¹⁹⁵ Dz. U. z 2015 r. poz. 620, ze zm., dalej: *ustawa o odpowiedzialności majątkowej*.

¹⁹⁶ Dalej: *Zasady postępowania w przypadku powstania szkód*.

niezwłocznie czynności w celu wyjaśnienia okoliczności i przyczyn jej powstania, ustalenia wysokości szkody oraz osób za nią odpowiedzialnych;

b/ we wszystkich sześciu przypadkach zdarzeń, których sprawcami uznani zostali funkcjonariusze lub pracownicy Policji, albo doszło do kolizji ze zwierzyną leśną, przeprowadzono czynności wyjaśniające, które zakończone zostały sporządzeniem sprawozdania z wnioskami, a prowadzący postępowanie szkodowe zapoznał ze zgromadzonymi materiałami osobę odpowiedzialną za powstanie szkody, co odpowiadało wymogom określonym w przepisach § 4 ust. 4 i ust. 5 pkt 1 ww. decyzji, a w przypadku policjantów, także wymogom określonym w art. 3 ustawy o odpowiedzialności majątkowej;

c/ czynności wyjaśniające przeprowadzono z zachowaniem terminu 30 dni, określonego w § 5 ust. 1 pkt 1 ww. decyzji;

d/ w przypadku wszystkich czterech objętych badaniem zdarzeń, których sprawcami były osoby spoza resortu, wystąpiono do ubezpieczycieli pojazdów sprawców o pokrycie kosztów naprawy, co było zgodne z przepisami § 5 ust. 1 pkt 6 ww. decyzji;

e/ zgodnie z obowiązkiem określonym w § 5 ust. 1 pkt 4 ww. decyzji, w przypadku siedmiu z 11 zdarzeń pracownik WT sporządził protokoły szkód zgodnie ze wzorem określonym w załączniku nr 1 do ww. decyzji, w których określono ostateczną wartość szkody po wykonanej naprawie;

f/ zgodnie z obowiązkiem ustalonym przepisami § 4 ust. 6 ww. decyzji, do dnia kontroli NIK, tj. 2 lutego 2017 r. WT przekazał Naczelnikowi Wydziału Finansów KWP dokumentację postępowania szkodowego sześciu z 11 objętych kontrolą zdarzeń, a Wydział Finansów ujął te szkody w prowadzonym rejestrze;

g/ we wszystkich sześciu przypadkach szkód powstałych z winy policjantów lub pracowników Policji użytkujących pojazdy, Komendant Wojewódzki wydał decyzje obciążające ich kosztami naprawy oraz szkody te i ich rozliczenie ujęto w ewidencji księgowej KWP¹⁹⁷;

h/ wszystkie objęte badaniem szkody w sprzęcie transportowym powstałe z winy ich użytkowników oraz innych uczestników ruchu drogowego zostały pokryte z ubezpieczenia indywidualnego ww. osób, a w przypadku zdarzeń spowodowanych przez innych uczestników ruchu drogowego z ubezpieczenia ich pojazdów;

(dowód: akta kontroli str. 256-264, 638-667, 718-721, 1174-1177, 2772-2820)

KWP nie pośredniczyło w zawieraniu umów dotyczących ubezpieczenia odpowiedzialności majątkowej funkcjonariuszy i pracowników Policji. W ramach obowiązującego w jednostkach Policji *Programu ubezpieczeniowego Policja 2015*, który został zawarty z ubezpieczycielem w dniu 5 października 2015 r. przez Niezależny Samorządny Związek Zawodowy Policjantów, Niezależny Samorządny Związek Pracowników Policji, Związek Zawodowy Pracowników Policji i Związek Zawodowy Pracowników Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji Publicznej, istniała możliwość ubezpieczenia się funkcjonariuszy z tytułu m.in. odpowiedzialności za szkody powstałe wskutek niewykonania lub nienależytego wykonania obowiązków służbowych oraz odpowiedzialności majątkowej za szkody powstałe w powierzonym mieniu. Ubezpieczenie odpowiedzialności materialnej pracowników Policji obejmowało odpowiedzialność materialną za szkodę wyrządzoną pracodawcy (art. 114-122 *Kodeksu pracy*) oraz odpowiedzialność pracowników za mienie powierzone z obowiązkiem zwrotu lub wyliczenia (art. 124-127 *Kodeksu pracy*). W KWP potrącano składki z tytułu ww. ubezpieczeń i przekazywano je na rachunki bankowe ubezpieczyciela. W 2015 r. średnioroczna liczba ubezpieczonych funkcjonariuszy garnizonu opolskiego tego ubezpieczyciela wynosiła 1 866, a kwota potrąconych z ich wynagrodzeń składek na ww. ubezpieczenie wyniosła ogółem 303 082,00 zł. W 2016 r. średnioroczna liczba ubezpieczonych funkcjonariuszy wynosiła 1 291, a kwota potrąconych składek 316 228,00 zł. W przypadku pracowników cywilnych Policji były to odpowiednio: w 2015 r. 142 osoby i 14 192 zł oraz w 2016 r. 99 osoby i 17 169 zł. Ponadto policjanci i pracownicy Policji mogli również zawierać indywidualne ubezpieczenia w ww. zakresie i opłacać samodzielne składki z tego tytułu u innych ubezpieczycieli.

(dowód: akta kontroli str. 909-922)

¹⁹⁷ Odszkodowania ustalono zgodnie z zasadami określonymi w przepisach o odpowiedzialności majątkowej, a w przypadku pracowników cywilnych Policji w art. 124 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. *Kodeks pracy* (Dz. U. z 2016 r. poz. 1666, ze zm.).

Według wyjaśnienia Naczelnika WT, gdy sprawca uszkodzenia posiadał polisę w firmie ubezpieczeniowej, która przejmowała odpowiedzialność za powstałą szkodę, naprawy zlecano poza Policją, a fakturę otrzymywała firma ubezpieczeniowa sprawcy, która w formie bezgotówkowej rozliczała się z wykonawcą naprawy. Przy wyborze firmy wykonującej naprawę powypadkową stosowano następujące kryteria wyboru: a/ naprawa w autoryzowanej stacji obsługi, gdy pojazd znajdował się na gwarancji; b/ fachowość wykonanej usługi; c/ czas wykonania usługi; d/ maksymalna kwota, za którą może być wykonana naprawa wynikająca z polisy ubezpieczeniowej. W wyjaśnieniach wskazał także, że naprawy powypadkowe i powstałe w wyniku innych zdarzeń wykonywane są na stacji obsługi WT w przypadku, gdy sprawca uszkodzenia nie jest znany, uszkodzenie nastąpiło w wyniku zderzenia ze zwierzyną leśną lub gdy sprawca szkody nie posiada ubezpieczenia.

(dowód: akta kontroli str. 867-868)

Zgodnie z przepisami § 11 ust. 4 *Instrukcji organizacji obsługi technicznych*, w przypadku naprawy bieżącej sprzętu transportowego uszkodzonego w wyniku niewłaściwej eksploatacji lub zaniedbania w wykonaniu obsługi okresowych, należy postępować zgodnie z przepisami dotyczącymi odpowiedzialności majątkowej policjantów i pracowników Policji. W kontrolowanym okresie w KWP ujawniono i udowodniono dwa przypadki uszkodzenia służbowego sprzętu transportowego w wyniku niewłaściwej eksploatacji w KPP oraz podjęto działania w celu ustalenia osób odpowiedzialnych i obciążenia ich kosztami napraw uszkodzonego sprzętu.

(dowód: akta kontroli str. 1043)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Niezapewnienie obiegu dokumentacji dotyczącej szkód powstałych w służbowym sprzęcie transportowym, umożliwiającego: 1/ zaewidencjonowanie w rejestrze szkód prowadzonym w Wydziale Finansów oraz w ewidencji księgowej KWP, wszystkich szkód powstałych w służbowym sprzęcie transportowym oraz 2/ sporządzenie rzetelnej sprawozdawczości w zakresie szkód ujawnionych w służbowym sprzęcie transportowym.

Zgodnie z przepisami § 4 ust. 6 pkt 1 i 7 *Zasad postępowania w przypadku powstania szkód*, Naczelnik Wydziału Finansów w oparciu o otrzymaną dokumentację w zakresie postępowania szkodowego, zobowiązany został do ewidencjonowania szkód w prowadzonym rejestrze głównym i dokonywania stosownych zapisów księgowych. Zgodnie z opisem konta 264 *Rozliczanie szkód*, zawartym w załączniku nr 10 do *Polityki rachunkowości KWP*¹⁹⁸, służy ono do ewidencji ujawnionych wszelkich szkód powstałych w jednostce oraz ich rozliczenia¹⁹⁹. Na podstawie objętej kontrolą próby 11 zdarzeń z udziałem sprzętu transportowego KWP²⁰⁰ stwierdzono, że do dnia kontroli NIK, tj. 2 lutego 2017 r. w pięciu przypadkach²⁰¹ (45,5%) szkody w kwocie ogółem 37 819,60 zł (z tego: 26 765,28 zł z 2015 r. i 11 054,32 zł z 2016 r.) powstałe w służbowym sprzęcie transportowym w wyniku tych zdarzeń, nie zostały zaewidencjonowane w rejestrze szkód prowadzonym w Wydziale Finansów oraz nie zostały ujęte w ewidencji księgowej KWP.

(dowód: akta kontroli str. 258-259, 642-659, 666-667, 670-672, 698-699, 787, 808-845)

Naczelnik Wydziału Finansów wyjaśnił, że w ewidencji szkód nie zostały ujęte ww. sprawy szkodowe, ponieważ protokoły szkód nie wpłynęły do Wydziału Finansów. Zgodnie z § 4 ust 4 i 6 *Zasad postępowania w przypadku powstania szkód*, dokumentację ww. zdarzeń do Wydziału Finansów powinien przekazać Naczelnik WT, który wyjaśnił, że gdy sprawcą zdarzenia była osoba spoza resortu i jej wina nie budziła wątpliwości oraz odpowiedzialność za nią ponosił ubezpieczyciel lub gdy sprawca szkody wyrażał gotowość zapłaty odszkodowania

¹⁹⁸ Wprowadzonej zarządzeniem Nr 14/2014 Opolskiego Komendanta Wojewódzkiego Policji z dnia 31 grudnia 2014 r. w sprawie wprowadzenia zasad (polityki) rachunkowości w Komendzie Wojewódzkiej Policji w Opolu.

¹⁹⁹ Na stronie Wn konta 264 ujmuje się wartość ujawnionych szkód, a na stronie Ma – sposób ich rozliczenia, a ewidencja szczegółowa tego konta powinna być prowadzona w sposób umożliwiający sporządzenie sprawozdania ze szkód w mieniu jednostek Policji, określonego odrębnymi przepisami, a w szczególności uwzględniać podział szkód na miejsce ich powstania.

²⁰⁰ Z tego pięciu z 2015 r. i sześciu z 2016 r.

²⁰¹ Dwa z 2015 r. i trzy z 2016 r.

w gotówce (cztery z pięciu ww. przypadków), protokoły określające wartości szacunkowe szkód nie były sporządzane. W takich przypadkach czynności ograniczono do zastosowania przepisów ustawy z dnia 22 maja 2003 r. *o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych*²⁰², co było zgodne z § 5 ust. 1 pkt 6 *Zasad postępowania w przypadku powstania szkód*. W odniesieniu do uszkodzonego w dniu 28 lipca 2016 r. pojazdu służbowego Renault Laguna numer wewnętrzny 1582 wyjaśnił, że po wykonaniu naprawy przez podmiot zewnętrzny i dokonaniu weryfikacji prawidłowości dokonanych czynności oraz sprawdzenia możliwości dopuszczenia w/w pojeździe do ruchu drogowego po wykonanej naprawie, pełna dokumentacja została przesłana do Wydziału Finansów KWP w dniu 9 lutego 2017 r., czym wypełniono dyspozycję § 4 ust. 6 ww. *Zasad*.

(dowód: akta kontroli str. 256-264, 663-665, 700, 844-845)

NIK nie kwestionując prowadzenia przez WT działań związanych z likwidacją szkód w oparciu o przepisy przywołanej w wyjaśnieniach ustawy *o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych*, która reguluje zasady postępowania przy zgłaszaniu i likwidacji szkód w ramach obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych, nie może jednak podzielić stanowiska zawartego w powyższych wyjaśnieniach Naczelnika WT w zakresie niesporządzania w takich przypadkach protokołów szkód i nieprzekazywania dokumentacji szkód do Naczelnika Wydziału Finansów. Wprawdzie w przepisach § 5 ust. 1 *Zasad postępowania w przypadku powstania szkód* wskazano, że przy załatwianiu szkód transportowych stosuje się przepisy ogólne, określone w § 4 tych *Zasad*, z wyłączeniem przypadków wymienionych w § 5 ust. 1 pkt 1-6, podkreślić jednak należy, że powołane w wyjaśnieniach regulacje zawarte § 5 ust. 1 pkt 6 odnoszą się do prowadzenia postępowania wyjaśniającego, a nie do sporządzania protokołów szkód i obiegu dokumentacji szkód. Zatem – zdaniem NIK – zastosowanie miały, także w przypadkach, gdy sprawcą szkód była osoba spoza resortu, regulacje dotyczące sporządzenia protokołu szkody oraz przekazania pełnej dokumentacji w zakresie postępowania szkodowego Naczelnikowi Wydziału Finansów, określone w przepisach § 4 ust. 1-4 i ust. 6 ww. *Zasad*.

(dowód: akta kontroli str. 256-264, 698-699)

Niewprowadzenie do ksiąg rachunkowych 2015 r. szkód w kwocie 26 765,28 zł powstałych i ujawnionych oraz rozliczonych w 2015 r., stanowiło naruszenie przepisów art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 29 września 1994 r. *o rachunkowości*²⁰³, zgodnie z którym do ksiąg rachunkowych okresu sprawozdawczego należy wprowadzić w postaci zapisu każde zdarzenie, które nastąpiło w okresie sprawozdawczym. Skutkowało to także nieujęciem ww. kwoty szkód w sporządzonym w dniu 16 marca 2016 r. dla KGP sprawozdaniu, dotyczącym rozrachunków z tytułu szkód na dzień 31 grudnia 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 668-689, 2523-2542)

W trakcie kontroli NIK, przed sporządzeniem sprawozdania dotyczącego rozrachunków z tytułu szkód na dzień 31 grudnia 2016 r., ujęto w niezamkniętych jeszcze księgach rachunkowych KWP w 2016 r., szkody w służbowym sprzęcie transportowym w kwocie ogółem 191 384,85 zł ujawnione w tym roku, których dokumentacja nie została do czasu kontroli NIK przekazana do Wydziału Finansów.

(dowód: akta kontroli str. 1117-1124)

Ponadto NIK zwraca uwagę, że stosowany obieg dokumentacji dotyczącej szkód w środkach transportowych, stwarza ryzyko nieujęcia w księgach rachunkowych wszystkich szkód ujawnionych w danym roku i sporządzenia sprawozdań w szczególności wymaganej przez KGP. Jakkolwiek zgodnie z ustalonymi zasadami jednostki organizacyjne Policji sporządzały szacunkowe protokoły szkód, to całość dokumentacji, zgodnie z przepisami § 4 ust. 6 *Zasad postępowania w przypadku powstania szkód*, była przekazywana do Wydziału Finansów dopiero po zakończeniu naprawy pojazdu, co w skrajnych przypadkach następowało nawet

²⁰² Dz. U. z 2016 r. poz. 2060 ze zm.

²⁰³ Dz. U. z 2016 r. poz. 1047 ze zm.

po kilku miesiącach od zaistnienia szkody²⁰⁴. Naczelnik WT wyjaśnił, że w ww. *Zasadach* nie określono terminu przesyłania dokumentacji do Wydziału Finansów, natomiast WT wykonywał czynności na bieżąco.

W powyższym zakresie NIK zwraca uwagę, że w myśl przepisów art. 20 ust. 1 ustawy o *rachunkowości*, do ksiąg rachunkowych okresu sprawozdawczego winno być wprowadzone w postaci zapisu każde zdarzenie, które nastąpiło w okresie sprawozdawczym²⁰⁵.

(dowód: akta kontroli str. 668-669, 700, 824-845, 1091, 1117-1124, 2523-2569)

2. Niezapewnienie rozesłania przez dyżurnych KWP telegramów i meldunków o kolizjach drogowych z udziałem służbowego sprzętu transportowego użytkowanego w KWP do części adresatów, wskazanych w rozdzielniku telegramów i meldunków, określonym w załączniku nr 4 do decyzji KWP Nr 42/2013 oraz załączniku nr 2 do decyzji KWP Nr 89/2016.

W przypadku sześciu z dziewięciu objętych kontrolą zdarzeń dotyczących spowodowania przez policjanta lub pracownika Policji kolizji drogowej z udziałem służbowego sprzętu transportowego lub udziału w takim zdarzeniu, dyżurni KWP nie rozesłali otrzymanych telegramów lub meldunków w ww. sprawach w pełni zgodnie z rozdzielnikiem stanowiącym załącznik nr 4 do decyzji KWP Nr 42/2013 oraz załącznik nr 2 do decyzji KWP Nr 89/2016, pomimo takiego obowiązku określonego w przepisach § 5 ust. 3 ww. decyzji. Telegramów nie rozesłano od jednej do trzech komórek organizacyjnych²⁰⁶. Dyżurni KWP, jako przyczyny niepełnej dystrybucji informacji o wydarzeniach, wskazali natłok wykonywanych innych czynności, w wyniku których nie uwzględnili przy wysyłce części adresatów lub nie zatwierdzili ich na liście wysyłkowej. Odpowiedzialny za nadzór realizacji zadań przez dyżurnych KWP Naczelnik Sztabu Policji KWP wyjaśnił, że aktualny rozdzielnik zawiera 96 zdarzeń, o których informacja podlega dystrybucji w różnych konfiguracjach do łącznie 27 komórek organizacyjnych KWP, a czynność dystrybucji jest jedną z wielu czynności do wykonania po otrzymaniu informacji o wydarzeniu przez dyżurnego KWP. W wyjaśnieniach wskazał także, że cała obsada stanowiska kierowania KWP została zapoznana z ww. decyzjami i zasadami dystrybucji telegramów. Nadzór nad dystrybucją telegramów polegał na wybiórczym sprawdzaniu zapisów w książce przebiegu służby ze stanem faktycznym, a ujawnione przypadki niepełnej dystrybucji były omawiane podczas odpraw służbowych, były także odnotowywane w książce poleceń dla dyżurnych KWP znajdującej się na stanowisku kierowania²⁰⁷. Wyjaśnił także, że przyjęta formuła nadzoru zapewnia monitorowanie przedmiotowego zagadnienia i reagowania w sytuacjach kryzysowych²⁰⁸.

(dowód: akta kontroli str. 168-201, 509-523, 591-598)

3. Niedokonywanie kompletnych wpisów w książce ewidencji wypadków i kolizji dotyczących służbowego sprzętu transportowego.

Jakkolwiek Z.Cz. specjalista w WT we wszystkich objętych kontrolą przypadkach zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego użytkowanego w KWP zaewidencjonował je w książce ewidencji wypadków i kolizji dotyczących służbowego sprzętu transportowego, to wpisy w tej ewidencji, której wzór określono w załączniku nr 8 do zarządzenia w *sprawie szczegółowych zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego w Policji* nie były kompletne. We wszystkich skontrolowanych przypadkach nie podano rodzaju/grupy sprzętu, w sześciu z 11 wpisów także jego typu. Ponadto w przypadku wszystkich dziewięciu objętych kontrolą zdarzeń z udziałem policjantów, nie wpisano w ewidencji stanowiska i stopnia kierującego sprzętem oraz w jednym przypadku nie dokonano krótkiego opisu kolizji. Z.Cz. specjalista w WT dokonujący wpisów w ww. ewidencji wyjaśnił,

²⁰⁴ I tak w przypadku szkody dotyczącej pojazdu służbowego Renault Laguna numer wewnętrzny 1582 protokół szacunkowy szkody z dnia 2 sierpnia 2016 r. oraz protokół końcowy z dnia 3 lutego 2017 r. przekazano do Wydziału Finansów dopiero w dniu 9 lutego 2017 r., tj. po upływie 196 dni od powstania szkody.

²⁰⁵ W trakcie kontroli NIK zaewidencjonowano szacunkową szkodę w kwocie 5 000 zł powstałą w uszkodzonym w dniu 28 lipca 2016 r. pojeździe Renault Laguna numer wewnętrzny 1582 oraz wykazano ją, jako sprawę bez prawomocnej decyzji w sprawozdaniu dotyczącym rozrachunków z tytułu szkód na dzień 31 grudnia 2016 r.

²⁰⁶ Wydział Kadr i Szkolenia, Wydział Ochrony Informacji Niejawnych, Psycholog, Rzecznik Prasowy.

²⁰⁷ M.in. 11 i 26 stycznia oraz 24 kwietnia 2016 r. oraz 25 stycznia i 3 lutego 2017 r.

²⁰⁸ Kierownictwo KWP informowane było o wszystkich wydarzeniach nadzwyczajnych podczas porannego rozliczenia służby dyżurnej, w której uczestniczyła część kierowników komórek organizacyjnych, do których przesyłane są telegramy zdarzeniowe i posiadały wiedzę o takich wydarzeniach. W wielu przypadkach były także przekazywane informacje za pomocą sms-ów i telefonicznie bak było jednak dowodów, czy miały one miejsce we wskazanych przypadkach.

iż brak części wpisów wynikał z tego, że były one zbędne w toku likwidacji szkód, jak również prowadzenia ewidencji, a dane te mają swoje odzwierciedlenie w dokumentacji głównej (teczce szkody) i stanowią integralną część dokumentacji. W wyjaśnieniach podał także, że mając na uwadze czytelność danych istotnych do realizacji likwidacji szkód wydaje się nieuzasadnionym prowadzenie danych obciążonej informacjami zbędnymi pod względem formalno-merytorycznym. Odnosząc się do braku krótkiego opisu kolizji wskazał, że został on przeoczony.

Nie kwestionując posiadania przez WT ww. danych w dokumentacji zdarzenia i związanej z nim szkody, NIK zwraca uwagę, iż w książce ewidencji wypadków i kolizji dotyczących służbowego sprzętu transportowego winny być ujmowane wszystkie przewidziane wzorem tej ewidencji dane.

(dowód: akta kontroli str. 289, 293, 305, 331, 335, 347, 352, 378, 380, 398, 424, 490, 576-580)

4. Niezapewnienie przekazania dyrektorowi Biura Logistyki Policji KGP informacji o zdarzeniach, w wyniku których szacunkowe straty w służbowym sprzęcie transportowym przekroczyły kwotę, ustaloną przez to Biuro.

Zgodnie z przepisami § 6 pkt 3 lit. a zarządzenia w sprawie szczegółowych zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego w Policji, jednostka prowadząca gospodarkę terenową zobowiązana została do informowania dyrektora Biura Logistyki Policji KGP o zdarzeniach, w wyniku których szacunkowe straty w służbowym sprzęcie transportowym przekraczają kwotę ustaloną corocznie przez to biuro. Według informacji pozyskanej w trakcie kontroli od dyrektora Biura Logistyki Policji KGP, na podstawie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK, kwota ta w kontrolowanym okresie wynosiła 10 tys. zł.

W wyniku sprawdzenia 12 zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych Policji w garnizonie opolskim, w których straty w tym sprzęcie przekroczyły ww. kwotę stwierdzono, że w czterech przypadkach (33,3%) nie poinformowano dyrektora Biura Logistyki KGP o takich zdarzeniach.

Naczelnik WT wyjaśnił, że cztery meldunki zostały przesłane w dniu 24 lutego 2017 r., tj. po ustaleniu, że informacje nie zostały przekazane do Biura Logistyki Policji KGP. W wyjaśnieniach wskazał także, że w treści § 6 pkt 3 lit. a zarządzenia w sprawie szczegółowych zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego w Policji nie został określony termin graniczny na przekazywanie informacji w tym zakresie.

W powyższym zakresie NIK zwraca uwagę, że jakkolwiek wskazany przepis nie określa terminu przekazania informacji przez jednostkę prowadzącą gospodarkę terenową, to nie można uznać za działanie rzetelne przekazania informacji o zdarzeniach, które wystąpiły 11 stycznia, 11 i 26 marca oraz 26 czerwca 2015 r., dopiero w trakcie kontroli NIK w 2017 r.

(dowód: akta kontroli str. 282-433, 576-577, 925, 1042-1047)

5. Nieodnotowanie w dowodach technicznych pojazdów użytkowanych przez KPP Krapkowice, informacji o wypadkach oraz związanych z nimi naprawach.

W świetle przepisów § 6 pkt 1 lit. b) zarządzenia w sprawie zasad przyznawania i użytkowania sprzętu, jednostka prowadząca gospodarkę terenową wystawia dowód techniczny sprzętu transportowego Policji, którego wzór stanowi załącznik nr 2 do tego zarządzenia. Zgodnie z pkt 3 instrukcji zawartej we wzorze dowodu technicznego sprzętu transportowego, dokument ten powinien obrazować pełny i aktualny stan eksploatacji sprzętem, dlatego też powinny być w nim dokonywane wszystkie wpisy na bieżąco. W dowodzie tym na stronach 25-28 przewidziano wpisanie uszkodzeń w wypadkach oraz naprawy po wypadkach.

Badanie dowodów technicznych 12 pojazdów użytkowanych przez KPP w Krapkowicach, które uległy uszkodzeniom w kolizjach wykazało, iż w dowodach tych nie odnotowywano żadnych danych dotyczących uszkodzeń i napraw.

Zastępca Naczelnika WT oraz Kierownik stacji obsługi wyjaśnili, że dokumentacja dot. przeprowadzonych napraw uszkodzeń pojazdów zaistniałych w wyniku zdarzeń drogowych (tj. wypadki, kolizje), znajdowała się w teczkach pojazdów oraz w dokumentacji likwidacji danej szkody. Wyjaśnili także, że wpisy zostały zaktualizowane w dowodach technicznych, co potwierdziło ponowne sprawdzenie treści tych dokumentów.

(dowód: akta kontroli str. 1506, 1515, 1518)

6. Niezapewnienie odnotowania w dokumentacji szkoleniowej Wydziału do Walki z Przesłępczością Gospodarczą poruszania zagadnień z zakresu bezpieczeñstwa ruchu drogowego.

W dokumentacji z odpraw słuźbowych funkcjonariuszy Wydziału do Walki z Przesłępczością Gospodarczą brak było odnotowania omawiania, co najmniej dwa razy w roku zagadnień z zakresu bezpieczeñstwa w ruchu drogowym w oparciu o analizę przyczyn zdarzeń drogowych powstałych w jednostce z udziałem sprzętu transportowego, pomimo takiego obowiaźku określonego w § 4 ust 3 decyzji KWP Nr 18/2010. Naczelnik tego Wydziału wyjaśnił, że w okresie ostatnich 14 lat zaistniały w tym Wydziale jedynie dwa zdarzenia w 2016 r., z tego jedno z winy funkcjonariusza. Sprawy te były omawiane i są na bieżąco omawiane w trakcie odpraw słuźbowych²⁰⁹ oraz w indywidualnych rozmowach z uczestnikami tych zdarzeń. Informacje przekazywane funkcjonariuszom Wydziału pochodziły z ocen dotyczących przedmiotowej tematyki przedstawianych przez Zastępcę Komendanta do spraw Logistyki, podczas odpraw słuźbowych kierownictwa Policji województwa opolskiego, nie zostało to jednak odnotowane w dokumentacji Wydziału przez przeoczenie. Naczelnik Wydziału w wyjaśnieniach podał także, że w dniu 2 lutego 2017 r. zapoznano ponownie funkcjonariuszy na odprawie słuźbowej z ww. decyzją oraz decyzją ją zmieniającą KWP Nr 220/2013, co odnotowano w zeszycie odpraw słuźbowych.

(dowód: akta kontroli str. 704, 705)

Ocena cząstkowa

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

3. Nadzór nad gospodarką transportową

Opis stanu faktycznego

3.1. W zakresie gospodarki transportowej, w latach 2015-2016, została przeprowadzona w KWP jedna kontrola zewnętrzna. W listopadzie 2016 r. KGP skontrolowała zagadnienia związane z gospodarowaniem materiałami pędnymi i smarami²¹⁰. Kontrola ta nie obejmowała zagadnień będących przedmiotem niniejszej kontroli NIK. Zagadnienia związane m.in. z wyposażeniem jednostek pionu ruchu drogowego garnizonu opolskiego w sprzęt transportowy i zgodność z obowiązującymi w tym zakresie normatywami oraz szkolenia policjantów tego pionu, były przedmiotem kontroli P/16/037 *Organizacja i przygotowanie do działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych*, przeprowadzonej przez Najwyższą Izbę Kontroli w II półroczu 2016 r.

(dowód: akta kontroli str. 6-8, 203-218, 524-546)

3.2. W latach 2015-2016, w planach kontroli wewnętrznych KWP ujęto oraz zrealizowano trzy kontrole²¹¹ w trzech KPP²¹², które obejmowały zagadnienia związane z prowadzeniem gospodarki transportowej m.in. prawidłowość prowadzenia ewidencji sprzętu transportowego oraz nadzór w tym zakresie.

We wszystkich skontrolowanych jednostkach stwierdzono nieprawidłowości polegające na ujawnionych przypadkach nieodnotowywania w ksiąźce dyspozytora wyjazdów pojazdów słuźbowych, co było niezgodne z przepisami pkt 1 rozdz. VI *Instrukcji w sprawie szczegółowych zasad organizacji gospodarki transportowej i użytkowania słuźbowego sprzętu transportowego*. W wystąpieniach pokontrolnych stwierdzono także, iż ujawnione nieprawidłowości wskazują, że nadzór sprawowany przez kierownictwo oraz bezpośrednich przełożonych nad kontrolowaną tematyką nie jest wystarczający. W celu wyeliminowania przyczyn i skutków stwierdzonych uchybień oraz zapobieżenia powstaniu analogicznych błędów w przyszłości, polecono komendantom kontrolowanych jednostek wdrożenie procedur organizacyjno-nadzorczych, zmierzających do wyeliminowania stwierdzonych uchybień w zakresie organizacji gospodarki transportowej i użytkowania słuźbowego sprzętu transportowego oraz przeprowadzenie ponownie szkoleń zawodowych policjantów w zakresie zasad gospodarki transportowej i użytkowania słuźbowego

²⁰⁹ Które do 31 grudnia 2016 r. odbywały się raz w tygodniu, natomiast od 1 stycznia 2017 r. organizowane są każdego dnia roboczego.

²¹⁰ Szczegółowymi badaniami objęto ewidencjonowanie operacji gospodarczych i wyników inwentaryzacji materiałów pędných i smarów w ksiągach rachunkowych, zorganizowanie i wdrożenie bieżącej kontroli zużycia materiałów pędných i smarów oraz gospodarowanie ww. materiałami. Działalność KWP w zakresie skontrolowanej problematyki oceniono pozytywnie pomimo stwierdzenia nieprawidłowości.

²¹¹ Dwie w 2015 r. oraz jedną w 2016 r.

²¹² KPP w Głubczycach, KPP w Kędzierzynie-Koźlu oraz KPP w Kluczborku.

sprzętu transportowego, w celu ugruntowania wiedzy funkcjonariuszy. Wydział Kontroli KWP monitorował realizację wydanych poleceń na podstawie informacji, przekazywanych przez komendantów skontrolowanych jednostek.

W planie kontroli na 2017 r. nie ujęto zagadnień związanych z gospodarką transportową. Przewidziano natomiast przeprowadzenie w dwóch jednostkach kontroli badań profilaktycznych policjantów oraz pracowników Policji oraz w jednej jednostce kontrolę procesu szkolenia w ramach doskonalenia lokalnego.

W kontrolowanym przez NIK okresie nie planowano i nie realizowano w KWP audytów wewnętrznych obejmujących zagadnienia użytkowania sprzętu transportowego Policji oraz szkoleń dotyczących kierowania pojazdami służbowymi. Zespół ds. zamówień publicznych KWP, nie prowadził w kontrolowanym przez NIK okresie kontroli udzielanych zamówień, o której mowa w § 25 *Regulaminu udzielania zamówień publicznych*. W I kw. 2017 r. przeprowadzono natomiast audyt dotyczący oceny procesu zakupów rzeczowych w KWP, którym objęto również zakupy dokonywane przez WT. Po jego zakończeniu audytor sformułował następujące zalecenia w sprawie wyeliminowania słabości kontroli zarządczej lub wprowadzenia usprawnień: a/ opracowanie zasad składnia wniosków o zakup powyżej 2 tys. zł z uwzględnieniem jednolitej formy, w której będą zawarte podstawowe informacje o celu, zasadności, przeznaczeniu zakupu oraz analiza rynku z podaniem firm i ofert cenowych oraz dostępności wybranego asortymentu; b/ zorganizowanie i przeprowadzenie szkolenia dla osób zajmujących się zakupami rzeczowymi w komórkach i jednostkach organizacyjnych garnizonu opolskiego.

(dowód: akta kontroli str. 37-109, 434-443, 1173, 2572-2584)

3.3. Zgodnie z § 31 pkt 4 Regulaminu organizacyjnego, do zadań WT należało prowadzenie działalności nadzorczej w jednostkach organizacyjnych Policji województwa w zakresie gospodarki transportowej.

W kontrolowanym przez NIK okresie działalność nadzorcza prowadzona była m.in. poprzez: a/ analizę wykorzystania służbowego sprzętu transportowego; b/ monitorowanie przebiegu postępowań szkodowych; c/ analizę funkcjonowania zaplecza obsługowo-naprawczych w jednostkach użytkujących, w szczególności w zakresie zakupu części i usług w podmiotach zewnętrznych; d/ monitorowanie zużycia materiałów pędnych i smarów; e/ naliczanie norm należności w sprzęt transportowy oraz uzupełnianie ewentualnych braków nowymi pojazdami, bądź w ramach wewnętrznych przesunięć; f/ organizowanie i prowadzenie szkoleń dla policjantów i pracowników Policji odpowiedzialnych za prowadzenie gospodarki transportowej w jednostkach organizacyjnych Policji garnizonu opolskiego; g/ współuczestnictwo w kontrolach prowadzonych przez Wydział Kontroli w zakresie gospodarki transportowej; h/ opiniowanie regulaminów jednostek organizacyjnych Policji w części dotyczącej prowadzenia gospodarki transportowej; i/ organizowanie i koordynowanie przeglądów sprzętu transportowego i zaplecza obsługowo-naprawczego w jednostkach użytkujących; j/ monitorowanie realizacji zawartych umów z podmiotami zewnętrznymi na zakup usług parkowania i holowania do celów procesowych i innych zlecanych przez Policję.

Naczelnik WT wyjaśnił, że tematyka dotycząca funkcjonowania transportu była ponadto omawiana na bieżąco w trakcie spotkań roboczych oraz w ramach szkoleń z osobami prowadzącymi gospodarkę transportową w jednostkach użytkujących.

(dowód: akta kontroli str. 29, 1055-1056)

3.4. W kontrolowanym przez NIK okresie, w rejestrze skarg prowadzonym w KWP zaewidencjonowano pięć skarg²¹³ dotyczących spraw związanych z użytkowaniem pojazdów służbowych przez funkcjonariuszy Policji. Wszystkie związane były z parkowaniem radiowozów i dotyczyły: a/ zaparkowania radiowozu pomimo zakazu zatrzymywania się; b/ zaparkowania radiowozu w bramie wjazdowej, przy jednoczesnym zajęciu części chodnika; c/ parkowania radiowozu, który powinien wykonywać czynności patrolowe. W wyniku przeprowadzonych czynności wyjaśniających, cztery skargi uznano za bezzasadne²¹⁴, a w jednym przypadku funkcjonariusz został ukarany mandatem karnym w kwocie 200 zł oraz otrzymał 2 punkty karne.

(dowód: akta kontroli str. 36)

²¹³ Cztery skargi zostały wniesione przez jednego skarżącego, a trzy z nich dotyczyły tego samego zdarzenia.

²¹⁴ Zaparkowanie pojazdu związane było z wykonywaniem niecierpiących zwłoki czynności służbowych.

Jakkolwiek w KWP wprowadzono regulacje wewnętrzne dotyczące udzielania zamówień publicznych, obiegu dokumentów finansowo-księgowych, dysponowania środkami finansowymi, użytkowania pojazdów służbowych, sposobu postępowania w przypadku zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego oraz podczas likwidacji szkód, to ujawnione w trakcie niniejszej kontroli nieprawidłowości świadczą, iż nadzór wewnętrzny w KWP nad ich stosowaniem nie był w pełni skuteczny. Nie zapewniono także skutecznego nadzoru nad działalnością zaplecza obsługowo-naprawczego i stacji kontroli pojazdów.

IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

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

1. Podjęcie działań mających na celu zapewnienie wyposażenia jednostki w sprzęt transportowy, zgodnego z ustalonymi i zatwierdzonymi normami wyposażenia.
2. Wzmocnienie nadzoru nad działalnością WT oraz stacji kontroli i stacji obsługi pojazdów, w celu zapewnienia rzetelnego sporządzania sprawozdań i informacji dotyczących gospodarki transportowej, a także rzetelnego i zgodnego z obowiązującymi przepisami prowadzenia dokumentacji związanej z gospodarką transportową.
3. Podjęcie działań zmierzających do przestrzegania terminów wykonywania obsług technicznych pojazdów oraz ograniczenia czasów postoju pojazdów służbowych Policji w stacji obsługi, w ramach wykonywanych napraw i obsług.
4. Podjęcie działań w celu zapewnienia zgodności zakresu upoważnienia do wykonywania badań technicznych pojazdów, z zakresem wykonywanych badań wynikających z warunków organizacyjno-technicznych stacji kontroli pojazdów KWP.
5. Podjęcie działań w celu zapewnienia możliwości zatwierdzania w SESPol przez uprawnionych pracowników KWP sprawozdań o stanie i pracy sprzętu transportowego KWP.
6. Zapewnienie stosowania ustalonych procedur zaciągania zobowiązań przy zlecaniu wykonywania napraw sprzętu transportowego Policji oraz wzmocnienie nadzoru nad udzielaniem zamówień publicznych dotyczących dostaw części i akcesoriów do pojazdów służbowych.
7. Podjęcie działań w celu zapewnienia terminowego regulowania zobowiązań z tytułu wykonanych napraw sprzętu transportowego.
8. Zapewnienie niezwłocznego przekazywania dyrektorowi Biura Logistyki Policji KGP informacji o zdarzeniach, w wyniku których straty w służbowym sprzęcie transportowym przekroczyły kwotę, ustaloną przez to Biuro.

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 28 czerwca 2017 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Opolu

Kontroler
Jarosław Pałęga
główny specjalista kontroli państwowej


.....
podpis

DYREKTOR
Delegatury NIK w Opolu


.....
podpis