



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Opolu

LOP.411.001.02.2017

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/15/2017 z dnia 20 stycznia 2017 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2) 2. Jarosław Pałęga, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LOP/14/2017 z dnia 20 stycznia 2017 r. (dowód: akta kontroli str. 3-4)
Jednostka kontrolowana	Komenda Powiatowa Policji w Krapkowicach ¹ , ul. Sądowa 25, 47-300 Krapkowice
Kierownik jednostki kontrolowanej	Jarosław Żak, Komendant Powiatowy Policji w Krapkowicach ² (dowód: akta kontroli str. 7-15)

Ocena ogólna

II. Ocena kontrolowanej działalności³

KPP posiadała wymaganą dokumentację dotyczącą użytkowanych pojazdów służbowych oraz prowadziła ewidencję użycia sprzętu transportowego w książce dyspozytora i w książkach kontroli pracy sprzętu transportowego, jednak do czasu kontroli nie prowadzono w tej jednostce ewidencji sprzętu transportowego w księdze ewidencji indywidualnej sprzętu transportowego, pomimo takiego obowiązku wynikającego z § 10 pkt 1 zarządzenia Nr 7 Komendanta Głównego Policji z dnia 26 maja 2000 r. w sprawie szczegółowych zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego w Policji⁴. Dla zapewnienia bieżącej sprawności eksploatowanych pojazdów służbowych, w KPP funkcjonował w kontrolowanym okresie punkt obsługi technicznej⁵, nie został on jednak wyposażony w część sprzętu, maszyn i urządzeń, wskazanych jako wyposażenie podstawowe w załączniku Nr 14 do Instrukcji w sprawie organizacji obsługi technicznych i napraw sprzętu transportowego w Policji, stanowiącej załącznik do decyzji Nr 34 Komendanta Głównego Policji z dnia 2 lutego 2001 r. w sprawie organizacji obsługi technicznych i napraw sprzętu transportowego w Policji⁶ oraz nie był on ze względu na rozmiary stanowiska naprawczego w pełni dostosowany do obsługi napraw pojazdów o większych gabarytach⁷. W POT prowadzono rzetelnie wymaganą dokumentację warsztatową, nie zapewniono jednak odnotowania przeprowadzonych napraw w książkach kontroli pracy sprzętu transportowego. Jakkolwiek w latach 2015-2016 użytkowane pojazdy służbowe poddawano badaniom technicznym, to wystąpiły przypadki nieprzedstawiania pojazdów do badań technicznych z zachowaniem wyznaczonych terminów i dopuszczenia do używania przez

¹ Dalej: KPP lub Komenda.

² Od dnia 20 lipca 2016 r. W okresie wcześniejszym objętym kontrolą Przemysław Ilnicki od 2 sierpnia 2012 r. do 19 lipca 2016 r., dalej: Komendant.

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 Dz. Urz. Komendy Głównej Policji Nr 4, poz. 39 ze zm., dalej: zarządzenie KGP Nr 7.

⁵ Dalej: POT.

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

⁷ Np. furgonów stanowiących wyposażenie jednostki kontrolowanej.

funkcjonariuszy Policji pojazdów bez ważnych badań technicznych. Komendant nie przeprowadzał również analiz potrzeb i stanu wykorzystania sprzętu transportowego. Pomimo że niemal wszyscy policjanci użytkowali pojazdy służbowe, to nie podjęto działań w celu rzetelnej identyfikacji potrzeb szkoleniowych w zakresie doskonalenia techniki kierowania takimi pojazdami, w tym w odniesieniu do przyczyn zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego spowodowanych przez policjantów, ograniczając je do oferty szkoleniowej doskonalenia centralnego i wynikających z niej kryteriów udziału w poszczególnych kursach. Przeszkolenie takie posiadało zaledwie czterech, tj. 3,4% policjantów kierujących pojazdami służbowymi w 2015 r. i w 2016 r., a w kontrolowanym przez NIK okresie nastąpił wzrost liczby zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego, których sprawcami byli funkcjonariusze Policji o 125%. Rzetelnie oraz zgodnie z obowiązującymi regulacjami wewnętrznymi⁸ przeprowadzono postępowania dotyczące ustalenia przebiegu i sprawców zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych Policji, ale nie prowadzono ewidencji wypadków i kolizji w książce ewidencji wypadków i kolizji dotyczących służbowego sprzętu transportowego. Nie zapewniono także w pełni rzetelnego ewidencjonowania takich zdarzeń w Systemie Elektronicznej Sprawozdawczości w Policji⁹ oraz w książce przebiegu służby prowadzonej przez dyżurnych w informatycznym Systemie Wspomagania Dowodzenia w Policji¹⁰. Za wyjątkiem jednego ujawnionego przypadku, prawidłowo wydawane były zezwolenia na kierowanie przez policjantów pojazdami uprzywilejowanymi.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

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

Opis stanu
faktycznego

1.1. Na dzień 1 stycznia 2015 r. KPP użytkowała łącznie 26 pojazdów służbowych, w tym: 19 samochodów osobowych, pięć furgonów oraz dwa motocykle. Na koniec 2015 r. liczba ta zmniejszyła się do 25 (tj. o jeden furgon), a na koniec 2016 r. stan użytkowanego sprzętu transportowego wynosił 24 pojazdy, w tym 18 samochodów osobowych, cztery furgony oraz dwa motocykle. W latach 2015-2016 żaden z użytkowanych pojazdów nie spełniał kryteriów do jego wycofania z eksploatacji. Według stanu na dzień 31 grudnia 2016 r. spośród użytkowanych przez KPP pojazdów 79,2% (19) wyprodukowanych zostało w latach 2005-2010, cztery pojazdy (16,7%) przed 2005 r., a jeden (4,1%) w 2014 r. W latach 2015-2016 KPP otrzymała z KWP jeden używany samochód osobowy oznakowany¹¹, a z eksploatacji wycofano trzy pojazdy, z tego jeden w 2015 r. – pojazd specjalistyczny typu furgon (z uwagi na nieopłacalność naprawy) oraz dwa samochody osobowe w 2016 r.¹² (pierwszy ze względu na nieopłacalność naprawy, a drugi przeznaczono do likwidacji z uwagi na zakres uszkodzeń powstałych w wyniku zdarzenia drogowego).
(dowód: akta kontroli str. 181-184, 214-217, 683-684)

Zgodnie z dyspozycją Naczelnika Wydziału Transportu Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu¹³ w dniu 22 maja 2015 r., w KPP dokonano naliczenia norm należności sprzętu transportowego i przekazano je do KWP w tym samym dniu, tj. z zachowaniem ustalonego terminu. Zgodnie z dokonanym naliczeniem, KPP

⁸ Za wyjątkiem jednego przypadku.

⁹ Dalej: SESPol.

¹⁰ Dalej: SWD.

¹¹ W dniu 15 stycznia 2016 r.

¹² Osobowy nieoznakowany i oznakowany.

¹³ Pismo nr T.240.11.2015.MS z dnia 22 maja 2015 r., dalej: KWP.

powinna posiadać łącznie 23 pojazdy służbowe¹⁴, z tego dziewięć oznakowanych i siedem nieoznakowanych samochodów osobowych segmentu C, po jednym oznakowanym i nieoznakowanym samochodzie osobowym segmentu RD-VIDEO oraz pięć oznakowanych furgonów patrolowych¹⁵. Na koniec 2015 r. ogólny stan wyposażenia KPP był niższy od ustalonych norm o jedną sztukę w przypadku furgonów, a wyższy o jedną sztukę w przypadku motocykli, a na koniec 2016 r. niższy o dwa pojazdy typu furgon oraz jeden samochód osobowy.

(dowód: akta kontroli str. 648-649)

Zastępca Komendanta wyjaśnił: *W głównej mierze na wyposażeniu KPP brakuje pojazdów typu FURGON (posiadających trzecią klasę), aktualnie w stanie jednostki są dwa furgony Fiat Ducato (rocznik 2008-2009), które są już wysłużone i awaryjne. Ponadto pojazdy osobowe zarówno oznakowane jak i nieoznakowane z uwagi na wiek i wyeksploatowanie powinny zostać sukcesywnie wymieniane na nowe, mniej awaryjne.* Jednocześnie Zastępca Komendanta wyjaśnił, iż braki pojazdów nie miały negatywnego wpływu na realizację zadań ustawowych oraz nie skutkowały opóźnieniem w czasie reakcji na zgłoszenia.

(dowód: akta kontroli str. 708, 717)

W latach 2015-2016 Komendant nie korzystał z uprawnienia wynikającego z przepisów § 13 ust. 6 zarządzenia Nr 9 Komendanta Głównego Policji z dnia 5 maja 2015 r. w sprawie norm wyposażenia jednostek i komórek organizacyjnych Policji oraz policjantów w sprzęt transportowy¹⁶ i nie występował z pisemnym wnioskiem do Komendanta Wojewódzkiego Policji w Opolu w sprawie przemieszczania sprzętu transportowego, ani też KPP nie otrzymywała takiego sprzętu w ramach przemieszczenia z innej jednostki na podstawie § 11 ust. 1 zarządzenia KGP Nr 7. Nie występowano również z pisemnymi wnioskami do KWP o przydzielenie pojazdów służbowych dla KPP. W latach 2015-2016 w KPP nie było także przypadków przemieszczania użytkowanego sprzętu transportowego do innych jednostek.

Komendant oraz Kierownik Obiektu wyjaśnili: *jakkolwiek rozmowy miały miejsce z kierownictwem Wydziału Transportu KWP, to były to rozmowy telefoniczne lub osobiste. To KWP w Opolu przydziela pojazdy służbowe dla poszczególnych jednostek. W przypadkach długotrwałego wyłączenia pojazdów z użytkowania, braki uzupełniane są we własnym zakresie, tzn. przesuwane są z jednego ogniwa do drugiego (z Komisariatu do Komendy lub odwrotnie). Jako że Wydział Transportu KWP nie posiada rezerwowych pojazdów, nie zgłaszano takiego zapotrzebowania.* Kierownik Obiektu wyjaśnił także, iż wszystkie zakupy sprzętu transportowego realizowane są przez KWP, jako dysponenta środków finansowych, w związku z czym KPP nie dokonuje zakupów pojazdów służbowych.

(dowód: akta kontroli str. 184, 187)

KPP jako jednostka użytkująca sprzęt transportowy prowadziła i przechowywała dokumentację wymienioną w § 10 pkt 2 i 4 zarządzenia KGP Nr 7, tj. ewidencję użycia sprzętu transportowego w książce dyspozytora oraz miesięczne książki kontroli pracy sprzętu transportowego. Dla każdego z 12 objętych badaniem pojazdów służbowych KPP posiadała dowody techniczne sprzętu transportowego, dowody rejestracyjne, karty pojazdów, książki gwarancyjne¹⁷, protokoły zdawczo-

¹⁴ Nie licząc motocykli - naliczenia norm na motocykle w komórkach ruchu drogowego dokonać miał Wydział Ruchu Drogowego KWP.

¹⁵ Kontrolowana jednostka nie dysponowała informacjami o obowiązujących normach wyposażenia na dzień 1 stycznia 2015 r. przed ww. naliczeniem oraz nie dokonywała naliczeń w późniejszym okresie. Dane dotyczące norm dla KPP wg stanu na 31 grudnia 2016 r. pozyskano z KWP w trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2017 r. poz. 524), dalej: ustawa o NIK.

¹⁶ Dz. Urz. KGP Nr 29 ze zm., dalej: zarządzenie w sprawie norm.

¹⁷ W okresie objętym kontrolą gwarancją objęty był jeden pojazd.

odbiorcze, co odpowiadało wymogom określonym w § 10 ust. 1 pkt 5 tego zarządzenia.

(dowód: akta kontroli str. 604-628, 663)

Decyzją Nr 148/2015 z dnia 26 czerwca 2015 r.¹⁸ oraz decyzją Nr 128/2016 z dnia 30 maja 2016 r.¹⁹ Komendant Wojewódzkiej Policji w Opolu zobowiązał kierowników podległych jednostek Policji do przeprowadzenia w okresie od 1 lipca do 21 września 2015 r. oraz od 1 lipca do 21 września 2016 r. przeglądu technicznego sprzętu transportowego oraz zaplecza technicznego. Przeglądem objęto odpowiednio: 88,0% i 87,5% pojazdów użytkowanych przez KPP, co odpowiadało wymogom określonym w § 4 ust. 1 ww. decyzji²⁰. W wyniku przeprowadzonych przeglądów nie stwierdzono nieprawidłowości. Komisja miała natomiast uwagi i zastrzeżenia do czystości pojazdów (cztery pojazdy w 2015 r.), nieprzestrzegania zasady wypełnienia paliwem, co najmniej połowy zbiornika paliwa (siedem pojazdów w 2016 r.) oraz stanu oleju silnikowego (jeden przypadek w 2016 r.). Sporządzone sprawozdania nie zawierały żadnych informacji w zakresie stwierdzonego stanu zaplecza technicznego KPP, co opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego.

(dowód: akta kontroli str. 296-304, 665-670)

1.2. W myśl § 2 ust. 2 *Instrukcji organizacji obsługi technicznych*, obsługi i naprawy wykonywane być powinny w policyjnym zapleczu obsługowo-naprawczym, którym jest stacja obsługi, POT lub przygarażowe stanowisko obsługowo-naprawcze, a zgodnie z obowiązkiem wynikającym z § 10 pkt 3 *zarządzenia KGP Nr 7*, jednostka użytkująca sprzęt transportowy winna zapewnić sprawność tego sprzętu, w tym jego bieżącą obsługę, naprawy, przeglądy oraz badania techniczne. W KPP, w kontrolowanym przez NIK okresie funkcjonował POT, tj. utworzono stanowisko pracy przeznaczone do wykonywania sezonowych i okresowych obsług technicznych oraz drobnych napraw bieżących sprzętu transportowego, na którym zatrudniony był specjalista samochodowy (mechanik samochodowy²¹) oraz zapewniono pomieszczenie przeznaczone do wykonywania takich napraw. W wyniku przeprowadzonych w dniu 7 lutego 2016 r. oględzin stwierdzono, iż POT znajdował się bezpośrednio przy budynku KPP i składał się z garażu wyposażonego w jeden kanał oraz z części warsztatowej. Wymiary utworzonego stanowiska do naprawy²², ograniczały możliwość prowadzenia napraw pojazdów typu furgon. Zgodnie z wyjaśnieniem mechanika samochodowego, wjazd do POT większym samochodem, np. Fiatem Ducato, skutkował brakiem możliwości zamknięcia bramy wjazdowej oraz wejścia lub wyjścia z kanału. W związku z powyższym obsługa tych pojazdów w POT w okresie zimowym była znacznie utrudniona. Ponadto ustalono, iż POT nie posiadał niektórych wymaganych podstawowych składników wyposażenia, co opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego, a dla 18,6% będącego na wyposażeniu POT sprzętu obsługowo-naprawczego (wiertarki ręcznej z napędem elektrycznym, szlifierki elektrycznej stołowej dwutarczowej, wieloskładnikowego analizatora spalin oraz urządzenia do mycia pojazdów pod ciśnieniem) upłynął normatywny okres eksploatacji tych urządzeń, określony w załączniku Nr 17 do ww. *Instrukcji*.

¹⁸ W sprawie przeprowadzenia przeglądu technicznego sprzętu transportowego oraz zaplecza technicznego w jednostkach Policji województwa opolskiego.

¹⁹ W tej samej sprawie.

²⁰ Zgodnie z którymi, przeglądem objąć należało, co najmniej 70% pojazdów.

²¹ Osoba ta posiadała wykształcenie stosowne do zajmowanego stanowiska (mechanik-kierowca). W latach 2015-2016 nie uczestniczyła w szkoleniach podnoszących kwalifikacje zawodowe.

²² Długość stanowiska: 5,80m; szerokość stanowiska wraz z kanałem: 2,56m; odległość krawędzi kanału od ściany bocznej: 0,85m; długość kanału: 3,50m.

Zastępca Komendanta wyjaśnił, iż sprzęt ten charakteryzuje się wysoką sprawnością i nie nosi znamion zużycia. Ze względu na powyższe oraz mając na uwadze aspekt ekonomiczny, przedmiotowe urządzenia i narzędzia są wykorzystywane przy naprawach i przeglądach taboru KPP²³.

(dowód: akta kontroli str. 52, 177-178, 253-258, 492-493, 674-677, 734)

W myśl § 24 ust. 1 i 2 *Instrukcji organizacji obsługi technicznych*, dokumenty warsztatowe w POT stanowią: zestawienie prac wykonanych w POT (odzwierciedlające wszystkie wykonane prace w danym miesiącu) oraz karta pracy i karta przeglądu technicznego, które prowadzi się w odniesieniu do wykonywanych obsługi motocykli. KPP nie posiadała ww. zestawień i kart. Kierownik Obiektu wyjaśnił, iż w latach 2015-2016 sporządzane były miesięczne zestawienia wykonanych prac w punkcie obsługi technicznej oraz zestawienia wykonania obsługi technicznych i napraw sprzętu transportowego²⁴ przez zatrudnionego mechanika samochodowego, które po zatwierdzeniu przesyłane były do KWP w Opolu. Zestawienia te sporządzane są w jednym egzemplarzu, gdyż obowiązujące regulacje nie zobowiązują do przechowywania ich kopii. W zakresie obsługi motocykli będących w użytkowaniu KPP, wykonywana była jedynie obsługa OT-1 oraz drobne naprawy. W związku z faktem, iż pozostałe czynności dotyczące napraw i przeglądów motocykli, przeprowadzane były wyłącznie w stacji obsługi przy KWP w Opolu, karty pracy i karty przeglądu technicznego motocykli nie były sporządzane w POT.

Na podstawie informacji i dokumentów uzyskanych podczas kontroli z KWP w trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK stwierdzono, iż w latach 2015-2016 KPP sporządzała i przekazywała do KWP zestawienia wykonanych prac oraz zestawienia wykonania obsługi technicznych i napraw sprzętu transportowego w poszczególnych miesiącach 2015 r. i 2016 r. W kontrolowanym przez NIK okresie w POT wykonano 302²⁵ obsługi i naprawy służbowego sprzętu transportowego w 2015 r. oraz 258²⁶ w 2016 r. Z zestawień tych wynikało, iż wykorzystanie mocy produkcyjnej POT w 2015 r. wynosiło od 68% w miesiącu kwietniu do 81% w miesiącu maju, a w 2016 r. od 59% w miesiącu sierpniu do 85% w miesiącu lutym. Komendant wyjaśnił: iż *mechanik samochodowy ma także powierzone inne obowiązki. Zajmuje się również magazynem techniki biurowej, środków czystości oraz wykonuje drobne prace konserwatorskie i pielęgnacyjne wokół budynku KPP. Wszystkie tego typu zajęcia oraz wyjazdy służbowe do KWP w Opolu obniżają moc produkcyjną POT. Stan etatowy jednostki jest bardzo niski i z uwagi na brak dodatkowych pracowników tego typu prace wykonuje mechanik samochodowy.* Ponadto Komendant wyjaśnił, iż w okresie objętym kontrolą w KPP nie prowadzono analiz efektywności działalności i wykorzystania POT, gdyż tego typu działania prowadzone są zawsze na szczeblu KWP w Opolu. KPP nie posiada również danych dotyczących całkowitego kosztu utrzymania zaplecza obsługowo-naprawczego za lata 2015-2016. Tego typu informacje można uzyskać w KWP w Opolu.

(dowód: akta kontroli str. 305-373, 707, 717)

Uwagi dotyczące badanej działalności

W powyższym zakresie NIK zwraca uwagę, że zgodnie z przepisami § 16 ust. 2 *Instrukcji organizacji obsługi technicznych*, specjalista samochodowy może być zatrudniony w jednostce użytkującej sprzęt transportowy, jeżeli wymagają tego względy techniczne, ale także jego czas będzie odpowiednio wykorzystany.

²³ Za wyjątkiem analizatora spalin, który nie był wykorzystywany z uwagi na brak zastosowania w pojazdach służbowych użytkowanych w KPP.

²⁴ W zakresie wykorzystania mocy produkcyjnej, na podstawie dyspozycji ustnej przekazanej z KWP.

²⁵ Z tego 50 obsługa OT-1, 39 obsługa sezonowych oraz 213 napraw bieżących.

²⁶ Z tego 46 obsługa OT-1, 37 obsługa sezonowych oraz 175 napraw bieżących.

Opis stanu
faktycznego

W kontrolowanym okresie czas postoju pojazdów w POT w związku z wykonywanymi naprawami i obsługami, nie przekraczał limitów określonych w załączniku Nr 4 do ww. Instrukcji. W POT prowadzono również wymaganą przepisami § 27 ust. 1 i 2 pkt 1, 2 i 3 tej Instrukcji ewidencję sprzętu w użytkowaniu²⁷ oraz książkę ewidencji sprzętu-materiału.

(dowód: akta kontroli str. 223, 253-266, 305-443)

Poza POT, obsługi i naprawy służbowego sprzętu transportowego użytkowanego w KPP wykonywane były także w stacji obsługi KWP oraz w podmiotach zewnętrznych. W zakresie zasad przeprowadzania napraw pojazdów użytkowanych przez KPP w stacji obsługi KWP Komendant oraz Kierownik Obiektu wyjaśnili: *Przyjęte rozwiązania w zakresie dokonywania napraw obejmują każdorazowy kontakt telefoniczny z przedstawicielem stacji obsługi przy KWP w Opolu (w przypadku napraw wykraczających poza możliwości POT), celem ustalenia możliwej daty naprawy pojazdu służbowego. Pojazd służbowy dostarczany jest do stacji obsługi wraz z kompletem dokumentów pojazdu, tj. zleceniem wykonania naprawy, książką kontroli pracy sprzętu transportowego, dowodem rejestracyjnym, dowodem technicznym danego pojazdu oraz książką gwarancyjną sprzętu transportowego, jeżeli jest eksploatowany w okresie gwarancji. Po dokonanej naprawie do KPP wraz z pojazdem otrzymuje ww. dokumenty pojazdu, poza zleceniem wykonania naprawy. W KPP nie ewidencjonuje się wydanych zleceń, jak również nie sporządza się ich kopii²⁸. Odległość od siedziby KPP do stacji obsługi KWP wynosiła 28,3 km²⁹. W 2015 r. wystąpiło 56 przypadków przekazania pojazdów do stacji obsługi KWP, a w 2016 r. 50 takich przypadków. Czas wyłączenia poszczególnych pojazdów z użytkowania z powodu napraw i obsług wykonywanych w stacji obsługi KWP wahał się od jednego do 90 dni.*

(dowód: akta kontroli str. 223-227)

W świetle przepisów § 4 ust. 1 i 2 *Instrukcji organizacji obsługi technicznych*, jeżeli wykonanie obsługi technicznej lub naprawy sprzętu transportowego w policyjnym zapleczu obsługowo-naprawczym nie jest możliwe ze względów technicznych, organizacyjnych lub nie jest ekonomicznie uzasadnione, kierownik jednostki lub osoba przez niego upoważniona zleca jej wykonanie poza Policją. W okresie objętym kontrolą KPP zlecała naprawy pojazdów służbowych podmiotom spoza zaplecza obsługowo-naprawczego Policji, jednak nie prowadzono ewidencji i rejestrów takich przypadków oraz nie gromadzono w KPP kopii faktur za wykonane usługi, których oryginały były przekazywane do KWP, prowadzącej obsługę finansowo-księgową także komend powiatowych. Komendant i Kierownik Obiektu wyjaśnili: *Zlecenie naprawy poza stacją obsługi następuje najczęściej w przypadkach, gdy czas naprawy w stacji obsługi w Opolu byłby znacznie wydłużony z uwagi na maksymalne obciążenie naprawami pojazdów z całego opolskiego garnizonu Policji. Po zebraniu informacji od lokalnych warsztatów o przewidywanych kosztach i czasie naprawy pojazdu i wyborze najtańszej oferty, możliwość jej wykonania jest telefonicznie konsultowana z Naczelnikiem Wydziału Transportu w KWP w Opolu. Po przedstawieniu warunków i kosztów naprawy poza policyjnym zapleczem obsługowo-naprawczym Naczelnik Wydziału Transportu wyraża zgodę bądź na naprawę poza Policją, wskazując jednocześnie źródło zaopatrzenia w części niezbędne do wykonania naprawy lub podejmuje decyzję o konieczności dostarczenia pojazdu do naprawy w stacji obsługi w Opolu. Po*

²⁷ W której ewidencjonowano również narzędzia POT.

²⁸ Kontrolowana jednostka na własne potrzeby prowadziła ewidencję, w której odnotowywano przypadki przekazania pojazdów służbowych do KWP celem naprawy bieżącej lub powypadkowej, przeglądu technicznego i przeglądu okresowego OT-2. W ewidencji tej wpisywana była marka i numer rejestracyjny pojazdu, data przekazania do stacji obsługi, powód przekazania oraz data odbioru pojazdu.

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

wykonanej naprawie, otrzymana faktura za wykonane usługi jest niezwłocznie przesyłana do KWP w Opolu, której opłacenie potwierdza też zgodę na naprawę pojazdu poza Policją. KPP nie przechowuje kopii ww. faktur z uwagi na fakt, iż to KWP w Opolu dokonuje płatności za te naprawy. Nie było to również wymagane decyzjami Komendanta KWP w Opolu.

(dowód: akta kontroli str. 222-223, 229)

Zgodnie z przepisami § 17 ust. 3 *Instrukcji organizacji obsługi technicznych* w dowodzie technicznym sprzętu transportowego, niezależnie od wpisów w książce, o której mowa w ust. 2, odnotowuje się m.in. wykonane naprawy powypadkowej oraz wymianę podstawowych zespołów sprzętu transportowego. Na podstawie 12 dowodów technicznych pojazdów objętych naprawami powypadkowymi w latach 2015-2016 ustalono, iż w żadnym przypadku w dowodach tych nie dokonano zapisów dotyczących takich napraw.

Kierownik Obiektu wyjaśnił, iż *wszystkie uszkodzone w wyniku wypadków i kolizji pojazdy służbowe użytkowane przez KPP przekazywane były wraz z dowodami technicznymi do KWP w Opolu celem naprawy. Po dokonanej naprawie KWP Opole zwróciło pojazdy do KPP wraz z dowodami technicznymi. Tutejsza Komenda nie posiada wiedzy na temat dokładnych uszkodzeń pojazdów oraz informacji o zakresie i rodzaju dokonanych napraw, w związku z czym nie mogła dokonywać wpisów w ww. zakresie. W naszej ocenie, zapisów takich powinni dokonać przedstawiciele KWP Opole posiadający wszystkie niezbędne informacje. Wpisy w ww. zakresie w dowodach technicznych pojazdów zostały uzupełnione w trakcie kontroli NIK przez pracowników KWP.*

(dowód: akta kontroli str. 630, 664, 673)

W okresie objętym kontrolą, w ramach analizy przez KWP kosztów prowadzenia gospodarki transportowej w garnizonie opolskim, KPP przekazywała zestawienia danych w zakresie przebytych kilometrów w pojazdach służbowych. Według ww. zestawień w 2015 r. średnio pojazd nieoznakowany służby kryminalnej przejechał 13,6 tys. km, pojazd oznakowany służby prewencyjnej 23,1 tys. km, pojazd oznakowany³⁰ służby prewencyjnej – ruchu drogowego 16,6 tys. km, a pojazd nieoznakowany ww. służby 39,0 tys. km, natomiast pojazd specjalistyczny służby wspomagającej 10,2 tys. km. W 2016 r. pojazd nieoznakowany służby kryminalnej przejechał średnio 14 tys. km, oznakowany służby prewencyjnej 25,8 tys. km, oznakowany³¹ służby prewencyjnej – ruchu drogowego 17,1 tys. km, nieoznakowany ww. służby 42,8 tys. km, a pojazd specjalistyczny służby wspomagającej 10,5 tys. km. Ponadto sporządzano i przesyłano do KWP miesięczne rozliczenia zużycia paliwa dla poszczególnych pojazdów.

Komendant wyjaśnił, że w latach 2015-2016 nie było limitów na wydatki paliwowe. W wyjaśnieniach wskazał, że nie można dokładnie przewidzieć ile kilometrów miesięcznie przejedzie dany pojazd, gdyż jest to uwarunkowane potrzebą służby i aktualnym stanem sprawnych pojazdów służbowych.

(dowód: akta kontroli str. 267-288, 291-292, 707)

Na podstawie dowodów technicznych, książek kontroli pracy sprzętu transportowego oraz dowodów rejestracyjnych 20 pojazdów ustalono, iż w latach 2015-2016 w przypadku 18 z nich, KPP realizując obowiązek wynikający z art. 81 ust. 1 w związku z art. 82 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym*³², przedstawiła pojazdy do badań technicznych, przed upływem terminu ważności dotychczasowych badań. Czas postoju pojazdów w stacji obsługi

³⁰ W tym dwa motocykle.

³¹ W tym dwa motocykle.

³² Dz. U. z 2017 r., poz. 128 ze zm.

ww. przypadkach wynosił od czterech do 150 dni. Za wyjątkiem jednej³³, książki kontroli pracy sprzętu transportowego nie zawierały informacji, czy w okresie od przedstawienia pojazdu do stacji obsługi KWP celem przeprowadzenia badań technicznych do jego odbioru przez KPP, dokonywane były także naprawy bieżące lub obsługi tych pojazdów. Dwóch pojazdów nie przedstawiono do badań technicznych i były one użytkowane pomimo upływu terminu na przeprowadzenie takich badań, co opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego.

(dowód: akta kontroli str. 576)

Zastępca Komendanta wskazał, iż *problemy, które w większym lub mniejszym stopniu wpływały na utrudnienia związane z obsługą techniczną i naprawą pojazdów służbowych w latach 2015-2016, to najczęściej czas oczekiwania na części zamienne, które nie znajdowały się aktualnie na stanie magazynu KWP lub były to części rzadkie, a nie można ich było zakupić z wolnej ręki. Ponadto stałym utrudnieniem w POT w KPP jest zbyt wąskie i niskie miejsce naprawy pojazdów służbowych, co najbardziej utrudnia pracę w przypadku pojazdów służbowych typu furgon. W przypadku zbyt długiego oczekiwania na części zamienne zawsze problem ten zgłaszany jest telefonicznie Kierownictwu Wydziału Transportu KWP w Opolu z prośbą o ewentualne (w miarę możliwości) przyspieszenie sprawy.*

(dowód: akta kontroli str. 707)

Ustalone
nieprawidłowości

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

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

Zgodnie z przepisami § 10 pkt 1 zarządzenia KGP Nr 7, jednostka użytkująca sprzęt transportowy zobowiązana była do prowadzenia ewidencji sprzętu transportowego w księdze ewidencji indywidualnej sprzętu transportowego, której wzór stanowi załącznik Nr 4 do ww. zarządzenia. W latach 2015-2016, w KPP nie prowadzono takiej ewidencji. W odpowiedzi na pytanie o przyczyny takiego zaniechania Komendant KPP przedłożył wyjaśnienia Kierownik Obiektu, który wyjaśnił: *w Zespole ds. Administracyjno-Gospodarczym znajduje się dokumentacja (teczki) dla każdego pojazdu indywidualnie. Oprócz tego w formie papierowej prowadzony jest wykaz wszystkich pojazdów znajdujących się na stanie jednostki. Wykaz ten zawiera wszystkie niezbędne do pracy informacje. Każdy pojazd posiada także dowód techniczny zawierający wszelkie dane techniczne, eksploatacyjne oraz indywidualnych użytkowników przypisywanych na stan danego pojazdu. Nie pamiętam, aby do Zespołu Administracyjno-Gospodarczego wpłynęła informacja o konieczności prowadzenia takowej książki, jednak nadmieniam, iż ww. książka została już założona i uzupełniona odpowiednimi wpisami.*

(dowód: akta kontroli str. 185-187)

W trakcie kontroli NIK założono³⁴ księgę ewidencji indywidualnej sprzętu transportowego, zgodną ze wzorem określonym w załączniku Nr 4 do zarządzenia KGP Nr 7, która zawierała dane dotyczące wszystkich 24 pojazdów będących w użytkowaniu KPP na dzień jej założenia. Księga została założona w podziale na rodzaje sprzętu transportowego, a dla rodzaju *pojazdy samochodowe* dodatkowo w podziale na grupy pojazdów, co było zgodne z wymogiem wynikającym z wzoru ww. księgi, stanowiącym załącznik nr 4 do ww. zarządzenia.

(dowód: akta kontroli str. 188-192, 735-744)

³³ W której odnotowano dokonanie naprawy bieżącej.

³⁴ W dniu 6 lutego 2017 r.

2. Zaniechanie prowadzenia analiz potrzeb i stanu wykorzystania sprzętu transportowego.

W świetle przepisów § 13 ust. 6 zarządzenia w sprawie norm, kierownicy jednostek Policji, zobowiązani byli do przeprowadzania bieżącej analizy potrzeb i stanu wykorzystania sprzętu transportowego. W latach 2015-2016 Komendant nie przeprowadzał takich analiz. W odpowiedzi na pytanie o przyczyny zaniechania takich działań, Komendant przedłożył wyjaśnienia Kierownika Obiektu, który wyjaśnił: *z uwagi na fakt, że stopień wykorzystania i eksploatacji służbowego sprzętu transportowego weryfikowany jest przez Wydział Transportu w Komendzie Wojewódzkiej w Opolu, KPP tego nie analizowała.*

(dowód: akta kontroli str. 186)

Odnosząc się do złożonych wyjaśnień, NIK zwraca uwagę, iż w świetle § 13 ust. 6 ww. zarządzenia, obowiązek dokonywania takich analiz został nałożony zarówno na kierowników jednostek Policji, m.in. komend powiatowych Policji jak i kierowników komórek właściwych do spraw transportu w KWP. W związku z powyższym, fakt dokonywania takich analiz przez kierownika komórki transportu w KWP w Opolu nie zwalnia Komendanta z obowiązku przeprowadzenia wymaganych przepisami wewnętrznymi analiz. Analizy takie mają na celu m.in. zapewnienie informacji niezbędnych do optymalizacji gospodarki transportowej w jednostce.

3. Niezapewnienie części podstawowego wyposażenia POT.

Zgodnie z przepisami § 33 ust. 1 i ust. 2 *Instrukcji organizacji obsługi technicznych*, liczba i asortyment sprzętu obsługowo-naprawczego, przyrządów i narzędzi stanowiących wyposażenie zaplecza obsługowo-naprawczego, powinny odpowiadać zakresowi wykonywanych prac oraz rodzajom obsług i napraw, przy czym podstawowe wymagane wyposażenie określone zostało w załączniku Nr 14 do tej Instrukcji. W trakcie przeprowadzonych w dniu 7 lutego 2017 r. oględzin zaplecza warsztatowego POT stwierdzono, iż w wyposażeniu brak było następujących narzędzi i urządzeń określonych jako wyposażenie podstawowe POT w ww. załączniku do Instrukcji, tj.: a) wyposażenia: naprawczego – szlifierka i frezarka do gniazd zaworowych; b) diagnostycznego – urządzenie-przyrząd do kontroli i ustawiania świateł, przyrząd do pomiaru zbieżności kół samochodowych oraz sprawdzian luzu mechanizmu kierowniczego; c) do naprawy układu elektrycznego i wskaźników – aparat do sprawdzania i czyszczenia świec zapłonowych, kasetę do sprawdzania i regulacji ustawiania zapłonu, woltomierz widelkowy do sprawdzania akumulatorów, kleszcze do czyszczenia gniazd zacisków akumulatorowych oraz przyrząd do wykręcania wkrętów prądnic i rozruszników; d) do naprawy układu jezdnego, zawieszenia i hamulcowego – przyrząd do odpowietrzania hamulców; e) do mycia nadwozi, podwozi, czyszczenia wnętrza samochodów oraz obsługi ogumienia – zwijadło z przewodem giętkim do wody na ciśnienie do 20 atm., zwijadło z przewodem giętkim do wody na ciśnienie do 6 atm. oraz osłona ochronnej do pompowania opon.

(dowód: akta kontroli str. 248-252)

Zastępca Komendanta wyjaśnił, iż podstawowe wyposażenie POT określone w ww. Instrukcji nie jest adekwatne do aktualnych potrzeb przy wykonywaniu napraw w pojazdach służbowych. W ocenie Zastępcy Komendanta stan wyposażenia POT jest wystarczający do wykonywania zadań polegających na naprawach i przeglądach w pojazdach służbowych, a ewentualne doposażenie POT do stanu określonego w ww. Instrukcji jest ekonomicznie i technologicznie nieuzasadnione.

(dowód: akta kontroli str. 491)

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 obsługi i napraw, to jednak w Instrukcji tej wskazano jednocześnie minimalne wymagane podstawowe elementy wyposażenia stacji obsługi, które zapewnić mają wykonywanie obsługi i napraw sprzętu transportowego w podstawowym zakresie.

Jednocześnie NIK zwraca uwagę, iż w sprawozdania z przeprowadzonych w latach 2015-2016 przeglądów sprzętu transportowego oraz zaplecza technicznego KPP, przez komisję składającą się z pracowników jednostki, nie zostały sporządzone w pełni rzetelnie, ponieważ nie zawierały żadnych informacji o stanie zaplecza obsługowo-naprawczego, w tym w szczególności w zakresie braków ww. wyposażenia podstawowego, co świadczyć może także o ograniczonej rzetelności przeprowadzenia tych przeglądów. Kierownik Obiektu, pełniący funkcję przewodniczącego komisji przeprowadzającej przegląd wyjaśnił: *W trakcie przeglądów technicznych sprzętu transportowego oraz zaplecza technicznego w 2015 i 2016 roku, dokonano także przeglądu zaplecza technicznego KPP w Krapkowicach. Podczas przeglądu skupiano się głównie stanie technicznym użytkowanego sprzętu, narzędzi oraz czystości panującej w miejscu pracy. Z uwagi na fakt, że nie stwierdzono nieprawidłowości pod tym kątem, dlatego nie umieszczono tych informacji w sprawozdaniu.*

(dowód: akta kontroli str. 296-306, 681-682)

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

Zgodnie z art. 81 ust. 1 w związku z art. 82 ust. 2 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, właściciel pojazdu samochodowego, motoroweru lub przyczepy jest obowiązany przedstawiać go do badania technicznego. W myśl *Instrukcji w sprawie szczegółowych zasad organizacji gospodarki transportowej i użytkowania służbowego sprzętu transportowego*, wprowadzonej do stosowania na podstawie decyzji Komendanta Wojewódzkiego Policji w Opolu Nr 76/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. *w sprawie organizacji transportu oraz szczegółowych zasad użytkowania sprzętu transportowego w Komendzie Wojewódzkiej Policji w Opolu i jednostkach jej podległych*³⁵, dyspozytor lub dyżurny jednostki, przed wydaniem dokumentów pojazdu kierującemu, zobowiązany był sprawdzić m.in. ważność dowodu rejestracyjnego (ust. 8 rozdziału VI tej Instrukcji).

W wyniku sprawdzenia terminowości przeprowadzania badań technicznych 20 pojazdów służbowych KPP stwierdzono, iż dwa pojazdy trzykrotnie nie zostały przedstawione do badań technicznych przed upływem wyznaczonych terminów i były one użytkowane pomimo braku ważnych badań technicznych. I tak:

– pojazd o numerze wewnętrznym 1241 użytkowany był w dniach od 5 do 11 lutego 2016 r.³⁶, tj. przez siedem dni, pomimo że termin ważności badania technicznego upłynął w dniu 3 lutego 2016 r.;

– pojazd o numerze wewnętrznym 1030 użytkowano w dniach od 8 do 17 listopada 2015 r.³⁶, tj. przez 10 dni, pomimo że termin badania technicznego upłynął w dniu 6 listopada 2015 r. oraz w dniach od 29 listopada 2016 r. do 6 lutego 2017 r.³⁶, tj. przez 70 dni, pomimo że termin ważności badania technicznego upłynął w dniu 26 listopada 2016 r.

(dowód: akta kontroli str. 74, 576-602)

³⁵ Zmienionej decyzją Nr 169/2013 z dnia 14 czerwca 2013 r. oraz decyzją Nr 71/2014 z dnia 20 marca 2014 r.

³⁶ Dzień przekazania pojazdu do stacji obsługi KWP w Opolu.

Zastępca Komendanta oraz Naczelnik Wydziału Prewencji i Ruchu Drogowego wyjaśnili, iż przyczyną dopuszczenia do ruchu pojazdów nieposiadających ważnych badań technicznych było nienależyte i niewystarczające sprawdzenie dokumentów przez funkcjonariuszy odpowiedzialnych za wydanie dokumentów pojazdu, jak również kierujących tymi pojazdami. W wyjaśnieniach wskazali także, że *przypadki te będą omawiane podczas odpraw kadry kierowniczej, służby dyżurnej oraz odpraw w poszczególnych komórkach KPP w celu wyeliminowania podobnych przypadków w przyszłości.*

(dowód: akta kontroli str. 694)

Jednocześnie NIK zwraca uwagę, iż w zakresach zadań i obowiązków osób odpowiedzialnych w KPP za gospodarkę transportową, tj. technika ds. finansów i zaopatrzenia³⁷ oraz Kierownika Obiektu³⁸, nie określono obowiązków w zakresie przedstawienia pojazdów użytkowanych przez KPP do stacji kontroli pojazdów, celem przeprowadzenia badań technicznych, co również mogło przyczynić się do powstania ww. nieprawidłowości.

(dowód: akta kontroli str. 173-180)

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

W myśl przepisów § 17 ust. 1 i ust. 2 *Instrukcji organizacji obsługi technicznych*, do stacji obsługi lub POT przekazuje się sprzęt transportowy m.in. wraz książką kontroli pracy sprzętu transportowego, w której odnotowuje się m.in. datę i godzinę przyjęcia sprzętu transportowego do obsługi, naprawy, zabezpieczenia antykorozyjnego lub wymiany oleju, rodzaj wykonanych prac oraz datę i godzinę odbioru sprzętu transportowego. W wyniku analizy zestawień prac wykonanych w POT oraz książek kontroli pracy sprzętu transportowego za grudzień 2015 r. oraz grudzień 2016 r. stwierdzono, iż:

- w miesiącu grudniu 2015 r. w POT wykonano 14 napraw bieżących pojazdów (o numerach wewnętrznych 1241, 1395, 80, 1209, 1079, 1410, 1554, 1460), jednak żadnej z tych napraw nie odnotowano w ww. książkach kontroli pracy tego sprzętu transportowego;
- w miesiącu grudniu 2016 r. w POT wykonano dziewięć napraw bieżących, a w ośmiu przypadkach (88,9%), w książkach kontroli pracy tego sprzętu nie odnotowano ich wykonania (dotyczyło to pojazdów o numerach wewnętrznych 1410, 1241, 1337, 1209, 1422, 49, 1395, 80).

(dowód: akta kontroli str. 305-307, 374-379, 444-484)

Kierownik Obiektu oraz mechanik samochodowy wyjaśnili, iż do książek kontroli pracy sprzętu transportowego nie wpisywano informacji określonych w § 17 ust. 2 *Instrukcji organizacji obsługi technicznych*, gdyż wszystkie naprawy były wpisywane w miesięcznym zestawieniu prac wykonanych w POT³⁹.

(dowód: akta kontroli str. 488)

Odnosząc się do złożonych wyjaśnień NIK zwraca uwagę, że prowadzenie zestawienia wykonanych prac zgodnie z wymogiem określonym w § 24 ust. 1 pkt 1 i ust. 2 *Instrukcji w sprawie obsługi technicznych*, nie zwalnia z realizacji obowiązku określonego w § 17 ust. 1 i 2 tej Instrukcji.

³⁷ Stanowisko, którego celem było prowadzenie gospodarki transportowej i finansowej.

³⁸ Stanowisko, którego celem było planowanie, organizowanie i nadzorowanie wykonania zadań związanych m.in. z gospodarką transportową.

³⁹ Zestawienia potwierdzane były przez Kierownika Obiektu.

W KPP prowadzono, za wyjątkiem ewidencji sprzętu transportowego, wymaganą dokumentację dla użytkowanych pojazdów oraz ich obsług i napraw wykonywanych w POT, jednak nie zapewniono odnotowania takich prac w książkach kontroli pracy sprzętu transportowego. Dopuszczono także do użytkowania pojazdów służbowych nieposiadających ważnych badań technicznych. Pomimo iż w KPP zorganizowano POT, to jego wyposażenie w sprzęt, maszyny i urządzenia nie w pełni odpowiadało wymogom określonym w załączniku nr 14 do *Instrukcji organizacji obsług technicznych*. Komendant wywiązał się z obowiązku przeprowadzenia okresowych przeglądów stanu sprzętu transportowego oraz zaplecza technicznego, nie były one jednak w pełni rzetelne w odniesieniu do tego zaplecza, nie prowadził także analiz potrzeb i stanu wykorzystania sprzętu transportowego.

2. Przygotowanie funkcjonariuszy Policji do prowadzenia pojazdów służbowych

2.1. Według stanu na dzień 31 grudnia 2015 r., stan kadrowy KPP wynosił 110 policjantów, z tego jeden nie posiadał uprawnień do kierowania pojazdami, a na koniec 2016 r. 117 policjantów i wszyscy posiadali takie uprawnienia⁴⁰. Wszyscy funkcjonariusze posiadający uprawnienia do kierowania pojazdami użytkowali pojazdy służbowe Policji, przy czym: w 2015 r. 64 z nich (58,7%) w formie powierzenia sprzętu transportowego na podstawie protokołów zdawczo-odbiorczych, a pozostali 45 (41,3%) na podstawie zgody na jednorazowe użycie pojazdu wraz z wpisem w książce kontroli pracy sprzętu transportowego, a w 2016 r. odpowiednio: 67 (57,3%) i 50 (42,7%). Według stanu na 31 grudnia 2015 r. 99 funkcjonariuszy (90,8%) posiadało zezwolenie na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi, a na dzień 31 grudnia 2016 r. 94 (80,3%).

(dowód: akta kontroli str. 444-484, 494-499, 645-646)

Komendant nie wydawał regulacji wewnętrznych dotyczących zasad użytkowania służbowego sprzętu transportowego i w kontrolowanym przez NIK okresie obowiązywały w tym zakresie regulacje określone w *Instrukcji w sprawie szczegółowych zasad organizacji gospodarki transportowej i użytkowania służbowego sprzętu transportowego*, wydanej przez Komendanta Wojewódzkiego Policji w Opolu.

2.2. Zgodnie z obowiązkiem określonym w pkt 6 rozdz. IV ww. Instrukcji, w KPP prowadzono rejestr wydanych zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi, w którym zaewidencjonowano 25 postępowań przeprowadzonych w 2015 r. oraz 13 postępowań w 2016 r. W wyniku szczegółowego badania dokumentacji 16 z nich (42,1%) stwierdzono, że:

a) we wszystkich przypadkach policjanci złożyli wnioski o wydanie zezwoleń lub przedłużenie ich ważności, zgodne ze wzorem określonym w załączniku Nr 3 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 maja 2013 r. w sprawie kursów dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych i pojazdów przewożących wartości pieniężne⁴¹ wraz z orzeczeniami lekarskimi i psychologicznymi o braku przeciwwskazań do kierowania takimi pojazdami oraz kopią dokumentów potwierdzających posiadanie uprawnień do kierowania pojazdami;

b) policjanci ubiegający się o wydanie zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym po raz pierwszy, przed wydaniem decyzji, odbyli jazdę kontrolną

⁴⁰ KPP posiadała dane w tym zakresie z uwagi na przedkładanie przez funkcjonariuszy kopii prawa jazdy wraz z wnioskiem o wydanie zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi.

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

sprawdzającą ich umiejętności kierowania pojazdem, co było zgodne z wymogami określonymi w § 5 ust. 1 decyzji Nr 220/2013 Komendanta Wojewódzkiego z dnia 22 listopada 2013 r., zmieniającej decyzję w sprawie postępowania policjantów i pracowników policji uczestniczących w zdarzeniu drogowym z udziałem sprzętu transportowego będącego na stanie KWP oraz przeciwdziałania powstawaniu zdarzeń drogowych z udziałem tego sprzętu;

c) za wyjątkiem jednego przypadku, szczegółowo opisanego w dalszej części wystąpienia pokontrolnego, zakres wydanych zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi 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 z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami⁴².

(dowód: akta kontroli str. 57, 67, 73, 234-242)

W KPP nie były ewidencjonowane przypadki użycia pojazdów służbowych jako uprzywilejowanych. Z powyższych względów brak było możliwości kompleksowej weryfikacji, czy policjanci używający w KPP pojazdów służbowych, jako uprzywilejowanych posiadali wymagane zezwolenia. Podczas analizy skarg dotyczących gospodarki transportowej, opisanych w dalszej części wystąpienia pokontrolnego stwierdzono, że funkcjonariusze, którzy w dniu 29 kwietnia 2016 r. użyli pojazdu służbowego jako uprzywilejowanego, podczas zatrzymania kierowcy do kontroli, posiadali w tym dniu ważne zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi. Także w przypadku zdarzenia z udziałem służbowego sprzętu transportowego w dniu 26 czerwca 2016 r., w czasie którego pojazd ten był używany jako uprzywilejowany, kierujący pojazdem posiadał wymagane zezwolenie na kierowanie takim pojazdem.

(dowód: akta kontroli str. 485, 508-510, 603, 650-659)

2.3. Według stanu na dzień 1 stycznia 2015 r. 10 funkcjonariuszy pełniących służbę w KPP ukończyło kursy i uczestniczyło w szkoleniach związanych z ruchem drogowym pojazdów i kierowaniem pojazdami służbowymi, z tego ośmiu ukończyło specjalistyczny kurs ruchu drogowego, jeden – kurs dotyczący kierowania motocyklem szosowym oraz jeden – kurs w zakresie doskonalenia techniki jazdy samochodem.

(dowód: akta kontroli str. 634, 679)

Specjalista ds. kadr i szkolenia wyjaśnił, iż identyfikowanie potrzeb na kursy, w tym w zakresie doskonalenia techniki jazdy, prowadzone było wyłącznie w odpowiedzi na corocznie otrzymywane informacje o aktualnie prowadzonych kursach i szkoleniach przez policyjne ośrodki szkoleniowe. Oferty te były przekazywane kierownikom komórek KPP w celu rozpoznania w tym zakresie potrzeb wśród podległych funkcjonariuszy. Imienne propozycje osób wytypowanych do odbycia szkolenia, po zweryfikowaniu w zakresie spełnienia przez policjantów warunków określonych w ofercie, były zatwierdzane przez Komendanta i przekazywane do Wydziału Kadr i Szkolenia KWP w Opolu. Dokładny termin szkolenia ustalany był z policjantem i jego przełożonym po otrzymaniu informacji o prowadzonym naborze.

(dowód: akta kontroli str. 635)

Komendant wyjaśnił, iż w latach 2015-2016 nie identyfikowano potrzeb szkoleniowych poza potrzebami dotyczącymi szkoleń prowadzonych centralnie przez policyjne ośrodki szkoleniowe, gdyż KPP nie posiada środków finansowych na szkolenia poza ww. ośrodkami. Nie otrzymano również propozycji udziału w szkoleniach z zakresu kierowania pojazdami organizowanymi przez KWP w Opolu

⁴² Dz. U. z 2017 r. poz. 978.

we współpracy z Wojewódzkim Ośrodkiem Ruchu Drogowego w Opolu. W KPP nie prowadzono wykazu chętnych na kursy i szkolenia specjalistyczne. Zespół Kadr i Szkolenia po otrzymaniu wykazu organizowanych szkoleń, przesyłał go do komórek organizacyjnych KPP. Kierownicy tych komórek sporządzali wykazy funkcjonariuszy do przeszkolenia, a zestawienie zbiorcze przesyłane były do KWP w Opolu. Zdaniem Komendanta ograniczenia w delegowaniu funkcjonariuszy na szkolenia wynikały głównie z rotacji personalnych, wakatów oraz realizacji ustawowych zadań.

(dowód: akta kontroli str. 717-718)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

W powyższym zakresie NIK zwraca uwagę, że identyfikacja potrzeb szkoleniowych prowadzona jedynie w odpowiedzi na przedstawianą ofertę szkoleniową w ramach doskonalenia centralnego oraz z uwagi na uwarunkowania organizacyjno-kadrowe, dotyczące możliwości skierowania policjantów na oferowane kursy w przewidywanym dla nich okresie trwania, nie zapewnia pełnej identyfikacji potrzeb szkoleniowych w zakresie doskonalenia techniki kierowania pojazdami, w tym uprzywilejowanymi, które zdaniem NIK winny być zaspokajane nie tylko w ramach oferowanego doskonalenia centralnego, ale także innych form doskonalenia.

W 2015 r. na kursy w zakresie ruchu drogowego i doskonalenia techniki kierowania pojazdami służbowymi, organizowane przez jednostki szkoleniowe Policji skierowano pięć osób (na pięć udostępionych KPP miejsc), co stanowiło 62,5% zaspokojenia zgłoszonych potrzeb szkoleniowych w tym zakresie w ramach doskonalenia zawodowego centralnego⁴³. W 2016 r. na szkolenia takie skierowano 12 osób, co stanowiło 100% zaspokojenia zgłoszonych potrzeb szkoleniowych w tym zakresie⁴⁴, przy czym termin szkolenia dla siedmiu funkcjonariuszy wyznaczony został na 2017 r. Liczba przeszkolonych funkcjonariuszy w zakresie ruchu drogowego i kierowania pojazdami wg stanu na dzień 31 grudnia 2016 r. wynosiła 20 osób, co stanowiło 17,1% użytkujących pojazdy służbowe Policji, z tego 14 osób ukończyło specjalistyczny kurs ruchu drogowego, dwie kurs kierowania motocyklem szosowym oraz dwie kurs doskonalenia techniki jazdy samochodem⁴⁵.

(dowód: akta kontroli str. 634, 679)

W latach 2015-2016 KPP nie organizowała samodzielnie lub we współpracy z innymi podmiotami (np. z innymi jednostkami Policji, samorządem lokalnym, szkołami nauki jazdy, stowarzyszeniami itp.) szkoleń dla funkcjonariuszy KPP w ww. zakresie, ani też nie kierowano policjantów na szkolenia zewnętrzne poza policyjnymi ośrodkami szkoleniowymi. Komendant wyjaśnił, iż KPP nie posiadała środków finansowych na realizację takich szkoleń.

(dowód: akta kontroli str. 634, 718)

Opis stanu
faktycznego

2.4. Cały służbowy sprzęt transportowy użytkowany w KPP w kontrolowanym okresie objęty był ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych (OC). KPP otrzymywało z KWP potwierdzenie zawarcia umowy takiego ubezpieczenia na wszystkie pojazdy służbowe Policji na dany rok, na którym wskazany był m.in. numer polisy ubezpieczeniowej.

(dowód: akta kontroli str. 187, 218)

Zgodnie z wyjaśnieniami Technika ds. Kadrowych i BHP, funkcjonariusze KPP korzystali z dobrowolnych ubezpieczeń od odpowiedzialności cywilnej w różnych

⁴³ Potrzeby szkoleniowe określono dla ośmiu osób, z tego dla czterech w zakresie specjalistycznego kursu ruchu drogowego i dla dwóch w zakresie kierowania motocyklem szosowym oraz dwóch innych w zakresie doskonalenia techniki jazdy. Skierowane na szkolenia osoby uczestniczyły w specjalistycznym kursie ruchu drogowego (3 osoby) oraz w zakresie kierowania motocyklem szosowym oraz doskonalenia techniki jazdy (po jednej osobie).

⁴⁴ Potrzeby szkoleniowe określono dla 12 osób, z tego dla sześciu w zakresie specjalistycznego kursu ruchu drogowego, dwóch w zakresie kierowania motocyklem szosowym oraz czterech w zakresie doskonalenia techniki jazdy.

⁴⁵ Co stanowiło 1,7% funkcjonariuszy kierujących pojazdami służbowymi.

towarzystwach ubezpieczeniowych, które obejmowały swoim zakresem odpowiedzialność wobec pracodawcy za szkody w służbowych pojazdach mechanicznych oraz szkody w mieniu powierzonym. Składka miesięczna takiego ubezpieczenia wynosiła 17 zł lub 22 zł w zależności od towarzystwa ubezpieczeniowego. W zakresie liczby osób ubezpieczonych, KPP posiadała jedynie dane z dwóch towarzystw ubezpieczeniowych, w których na koniec 2015 r. ubezpieczonych było 87 osób, a na koniec 2016 r. 107 osób.

(dowód: akta kontroli str. 219-221)

W 2015 r. w KPP wystąpiło 12 kolizji oraz innych zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych Policji, z tego cztery (33,3%) powstało z winy funkcjonariuszy Policji, a w 2016 r. odpowiednio: 11 i dziewięć (81,8%). Wskaźnik zdarzeń w kontrolowanej jednostce, liczony jako iloraz liczby zdarzeń z udziałem sprzętu transportowego w danym roku do liczby ogółem użytkowanego sprzętu transportowego⁴⁶ wynosił 0,48 w 2015 r. oraz 0,46 w 2016 r. Wartość szkód powstałych w służbowym sprzęcie transportowym wyniku ww. zdarzeń wyniosła w 2015 r. 64,5 tys. zł, z tego 15,5 tys. zł powstałych z winy funkcjonariuszy, a w 2016 r. odpowiednio: 36 tys. zł i 32,9 tys. zł. Szkody powstałe z winy funkcjonariuszy pokryte zostały w całości w ramach polis ubezpieczeniowych policjantów. W przypadku zdarzenia drogowego z udziałem zwierzyny leśnej, wartość szkody w wysokości 255 zł pokryta została ze środków Policji, a pozostałe szkody z polis ubezpieczeniowych pojazdów sprawców kolizji i wypadków, którymi byli inni uczestnicy ruchu drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 644)

W wyniku sprawdzenia dokumentacji 19 z 23 zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych Policji (82,6%)⁴⁷ stwierdzono, że:

a) za wyjątkiem jednego przypadku, opisanego w dalszej części wystąpienia pokontrolnego, wszystkie zdarzenia zostały odnotowane w książce przebiegu służby prowadzonej w SWD;

b) nie wystąpiły wydarzenia, które podlegały 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 Policji⁴⁸;

c) za wyjątkiem trzech przypadków opisanych w dalszej części wystąpienia pokontrolnego, upoważniony pracownik wprowadził do SESPól informacje o objętych kontrolą zdarzeniach z udziałem sprzętu transportowego, które spełniały przesłanki zakwalifikowania ich jako wydarzenia nadzwyczajne. 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 Komendanta Głównego Policji Nr 71 z dnia 19 grudnia 2014 r. w sprawie planowania strategicznego, sprawozdawczości oraz systemu kontroli zarządczej w Policji⁴⁹;

d) podjęto działania w celu ustalenia przebiegu i przyczyn zdarzeń. 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 nr 18/2010 Opolskiego Komendanta Wojewódzkiego Policji z dnia 18 lutego 2010 r. w sprawie

⁴⁶ Według stanu na dzień 31 grudnia danego roku.

⁴⁷ Jedenaście z 2015 r. oraz osiem z 2016 r.

⁴⁸ 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.

⁴⁹ Dz. Urz. KGP poz. 142, dalej: zarządzenie KGP Nr 71.

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 sprzętu⁵⁰;

e) w wyniku przeprowadzonych postępowań wyjaśniających w 10 z 19 objętych kontrolą zdarzeń, jako winnych ich powstania ustalono policjantów, w jednym przypadku zdarzenie powstało w związku ze zderzeniem pojazdu ze zwierzyną leśną, a w ośmiu sprawcami kolizji z udziałem służbowego sprzętu transportowego Policji byli inni uczestnicy ruchu drogowego. Przyczynami zdarzeń spowodowanych przez policjantów były: w pięciu przypadkach nieuwaga podczas cofania, w dwóch nieuwaga podczas skrętu i zawracania, przyczynami pozostałych zdarzeń były: nieuwaga podczas parkowania, niezapanowanie nad motocyklem oraz niedostosowanie prędkości do warunków jazdy;

f) żaden spośród policjantów, którzy byli sprawcami zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego, nie ukończył kursu lub szkolenia z zakresu doskonalenia techniki jazdy samochodem;

g) w jednym przypadku funkcjonariusz, który był sprawcą zdarzenia został ukarany mandatem karnym;

h) objęte kontrolą pojazdy zostały wyłączone z użytkowania w związku z ww. zdarzeniami przez ogółem 663 dni.

(dowód: akta kontroli str. 508-510, 603, 650-659, 671)

Ponadto wszystkie zdarzenia drogowe zaistniałe lub mające początek na drodze publicznej, w strefie ruchu lub w strefie zamieszkania, w związku z ruchem przynajmniej jednego pojazdu⁵¹, zostały terminowo zarejestrowane w informatycznym Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji⁵², co było zgodne z przepisami § 2 i § 4 ust. 5 lit. a i lit. b zarządzenia Nr 635 Komendanta Głównego Policji z dnia 30 czerwca 2006 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych⁵³ oraz § 3 ust. 1 i 2 zarządzenia Nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych⁵⁴.

(dowód: akta kontroli str. 533-575)

Ustalone
nieprawidłowości

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

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

W przepisach art. 3 ustawy o kierujących pojazdami wskazano, iż kierującym pojazdem może być osoba, która jest sprawna pod względem fizycznym i psychicznym. Badaniu lekarskiemu przeprowadzanemu w celu ustalenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych oraz badaniu psychologicznemu przeprowadzanemu w celu ustalenia istnienia lub braku przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi, podlega osoba ubiegająca się o wydanie zezwolenia do kierowania takimi pojazdami (art. 76 ust. 1 pkt 4 oraz art. 82 ust. 1 pkt 6 ww. ustawy).

W wyniku badania 16 postępowań dotyczących wydania zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi stwierdzono, iż w jednym przypadku (6,2%) w dniu 19 maja 2015 r. wydano decyzję Nr 4/2015/T zezwalającą na kierowanie pojazdami

⁵⁰ Zmieniona decyzją KWP Nr 220/2013 z dnia 22 listopada 2013 r., dalej: decyzja KWP Nr 18/2010.

⁵¹ 10 przypadków takich zdarzeń.

⁵² Dalej: SEWIK.

⁵³ Dz. Urz. KGP z 2013 r., poz. 75.

⁵⁴ Dz. Urz. KGP poz. 85 ze zm.

uprzywilejowanymi w zakresie prawa jazdy kategorii A i B⁵⁵, pomimo iż funkcjonariusz przedłożył jedynie orzeczenie lekarskie z dnia 28 kwietnia 2015 r. o braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem uprzywilejowanym, określonym w prawie jazdy kategorii B. Powyższe w ocenie NIK świadczy o ograniczonej rzetelności weryfikacji złożonych przez policjanta dokumentów przed wydaniem 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.

(dowód: akta kontroli str. 242, 672-673)

Kierownik Obiektu wyjaśnił, iż wnioskujący funkcjonariusz posiadał uprawnienia do kierowania pojazdami kategorii A oraz B i zwrócił się o wydanie zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi dla takich kategorii pojazdów. Funkcjonariusz ten wraz z wnioskiem przedłożył również orzeczenie psychologiczne o braku przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdami ww. kategorii. Wyjaśnił również, iż brak wskazania pojazdów kategorii A w orzeczeniu lekarskim o braku przeciwwskazań zdrowotnych, wynika najprawdopodobniej z błędu lekarza wystawiającego orzeczenie.

(dowód: akta kontroli str. 486)

2. Nieprowadzenie ewidencji wypadków i kolizji w książce ewidencji wypadków i kolizji dotyczących służbowego sprzętu transportowego.

Zgodnie z przepisami § 10 pkt 7 zarządzenia KGP Nr 7, jednostka użytkująca sprzęt transportowy zobowiązana była do prowadzenia ewidencji wypadków i kolizji w książce ewidencji wypadków i kolizji dotyczących służbowego sprzętu transportowego, której wzór stanowi załącznik Nr 8 do tego zarządzenia. W kontrolowanym przez NIK okresie w KPP nie prowadzono takiej ewidencji. Komendant oraz Kierownik Obiektu wyjaśnili, iż ewidencję taką prowadzi Wydział Transportowy KWP w Opolu, który prowadzi całą gospodarkę transportową służbowego sprzętu. Ponadto wszelkie procedury zgłoszenia i napraw wynikających z uszkodzeń pojazdów służbowych są prowadzone przez KWP w Opolu na podstawie decyzji Opolskiego Komendanta Wojewódzkiego Policji 76/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 186)

Jakkolwiek zgodnie z ust. 1 rozdziału VII Instrukcji w sprawie szczegółowych zasad organizacji gospodarki transportowej i użytkowania służbowego sprzętu transportowego, jednostka prowadząca gospodarkę transportową prowadzić miała ewidencję wypadków i kolizji w książce ewidencji wypadków i kolizji dotyczących służbowego sprzętu transportowego, to jednak instrukcja ta, nie zawiera zapisów zwalniających z obowiązku prowadzenia takiej ewidencji przez jednostkę użytkującą sprzęt transportowy, określonego w § 10 pkt 7 zarządzenia KGP Nr 7.

3. Nierzetelne prowadzenie rejestru protokołów szkód.

Zgodnie z § 4 ust. 2 zasad postępowania w przypadku powstania szkód w mieniu Skarbu Państwa, którego dysponentem jest Komenda Wojewódzka Policji w Opolu, wprowadzonych decyzją Komendanta Wojewódzkiego Policji w Opolu Nr 164/2010 z dnia 15 listopada 2010 r., protokoły szkód sporządzane w komórkach organizacyjnych KMP oraz KPP, powinny być ewidencjonowane w rejestrach

⁵⁵ Ważną do 9 kwietnia 2020 r.

własnych, prowadzonych przez te jednostki. W prowadzonym przez KPP rejestrze nie zaewidencjonowano:

- sześciu (31,6%) protokołów szacunkowych szkód dotyczących uszkodzeń powstałych w wyniku następujących kolizji i innych zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego: samochodu Alfa Romeo nr wew. 1460 z dnia 26 marca 2015 r. oraz z dnia 10 września 2015 r.; Fiat Ducato nr wew. 1422 z dnia 2 kwietnia 2015 r. oraz z dnia 17 grudnia 2015 r.; KIA Cee'd nr wew. 1410 z dnia 28 maja 2015 r.; KIA Cee'd nr wew. 1242 z dnia 16 czerwca 2015 r.;
- dziewięciu (50%) protokołów końcowych dotyczących uszkodzeń w wyniku wypadków i kolizji pojazdów: samochodu KIA Cee'd nr wew. 1395 z dnia 27 lutego 2015 r.; Alfa Romeo nr wew. 1460 z dnia 26 marca 2015 r., z dnia 10 września 2015 r. z dnia 30 maja 2016 r. oraz z dnia 12 czerwca 2016 r.; KIA Cee'd nr wew. 1410 z dnia 28 maja 2015 r.; KIA Cee'd nr wew. 1242 z dnia 16 czerwca 2015; KIA Cee'd nr wew. 1337 z dnia 20 lipca 2015 r.; Fiat Ducato nr wew. 1422 z dnia 17 grudnia 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 60, 500-503, 508-510)

Komendant oraz Kierownik Obiektu wyjaśnili: iż brak ujęcia protokołów szacunkowych i końcowych w prowadzonej ewidencji wynikał z przeoczenia, z uwagi na duży zakres obowiązków.

(dowód: akta kontroli str. 714)

4. Zaniechanie skierowania technika kryminalistyki na miejsce zdarzenia drogowego z udziałem zwierzyny, w którym uczestniczył pojazd służbowy Policji.

Zgodnie z przepisami § 1 ust. 1 i 3 *decyzji KWP Nr 18/2010*, w przypadku zaistnienia zdarzenia drogowego z udziałem pojazdu służbowego Policji oraz zwierzyny leśnej lub domowej, dyżurny jednostki winien skierować na miejsce zdarzenia technika kryminalistyki w celu ustalenia sprawcy oraz przebiegu zdarzenia. W objętej kontrolą próbie 19 zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych Policji wystąpiło jedno zdarzenie drogowe z udziałem zwierzyny leśnej, które miało miejsce w dniu 2 grudnia 2015 r. (pojazd Kia Cee'd nr wew. 1395). Z dokumentacji zdarzenia wynikało, że na miejsce zdarzenia nie skierowano technika kryminalistyki.

(dowód: akta kontroli str. 57, 508-510)

Zastępca Komendanta wyjaśnił, iż *na miejsce zdarzenia skierowano policjanta, który w tym dniu pełnił dyżur kierowniczy oraz patrol ruchu drogowego, który w obecności nadzorującego policjanta wykonał wszystkie czynności, w tym oględziny pojazdu, szkic miejsca zdarzenia drogowego oraz dokumentację fotograficzną. W związku z tym, że patrol ruchu drogowego wykonał wszystkie czynności na miejscu zdarzenia drogowego odstąpiono od kierowania tam technika kryminalistyki.*

(dowód: akta kontroli str. 711)

Odnosząc się do złożonych wyjaśnień, NIK zauważa, iż wprawdzie zgodnie z przepisami § 1 ust. 2 *decyzji KWP Nr 18/2010*, kierownik jednostki (dyżurny jednostki) mógł nie kierować na miejsce zdarzenia drogowego technika kryminalistyki i osoby do dokonania oględzin miejsca zdarzenia w sytuacji, gdy w sposób oczywisty i jasny ustalony został przebieg zdarzenia oraz ustalony sprawca, to jednak zasada ta nie dotyczyła zdarzeń z udziałem zwierzyny leśnej lub domowej, co wskazano w przepisach § 1 ust. 3 tej decyzji.

5. Nieodnotowanie zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych Policji w SWD oraz w Biuletynie Krajowego Systemu Informacyjnego Policji.

Zgodnie z przepisami § 11 ust. 1 i 2 *zarządzenia KGP Nr 1173*, realizacja zadań dyżurnego wymienionych w § 5 tego zarządzenia⁵⁶, wymaga bieżącego dokumentowania wykonanych czynności, podjętych decyzji, wydanych i otrzymanych poleceń. Przebieg służby dokumentuje się w formie elektronicznej w policyjnych systemach informatycznych, a w przypadku braku takiej możliwości prowadzi się książkę przebiegu służby i rejestr interwencji Policji.

Ponadto w świetle § 26 ust. 1 pkt 1 i pkt 5 decyzji Nr 125 Komendanta Głównego Policji z dnia 5 kwietnia 2013 r. w *sprawie funkcjonowania Krajowego Systemu Informacyjnego Policji*⁵⁷, w zbiorze danych KSIP Fakt rejestruje się i przetwarza informacje m.in. o wydarzeniach podlegających obowiązkowemu zgłoszeniu dyżurnemu Komendy Głównej Policji oraz dyżurnym w komendach wojewódzkich (Stołecznej) Policji, zgodnie z katalogiem rodzajów wydarzeń, określonym w przepisach regulujących organizację służby dyżurnej w jednostkach organizacyjnych Policji oraz o wydarzeniach podlegających obowiązkowi rejestracji dla celów Biuletynu KSIP oraz o zdarzeniach drogowych podlegających rejestracji w SEWIK, na podstawie odrębnych przepisów w sprawie prowadzenia statystyki zdarzeń drogowych.

W trakcie kontroli NIK ustalono, iż w dniu 26 września 2015 r. o godzinie 11.20 doszło do zdarzenia z udziałem samochodu służbowego Policji marki Fiat Ducato nr wew. 1422, którego nie wprowadzono do systemu SWD oraz KSIP. Ponadto w systemie KSIP nie odnotowano zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych Policji: z dnia 2 i 28 maja 2015 r. oraz z dnia 23 marca 2016 r.

(dowód: akta kontroli str. 538, 687, 694, 733)

Zastępca Komendanta i Naczelnik Wydziału Prewencji i Ruchu Drogowego wyjaśnili⁵⁸, iż przyczyną był błąd dyżurnego i zagadnienie to zostanie omówione podczas odpraw kadry kierowniczej oraz służby dyżurnej w celu wyeliminowania podobnych przypadków w przyszłości. Ponadto Zastępca Komendanta wyjaśnił, iż brak odnotowania tych zdarzeń w KSIP wynikał z przeoczenia, zaznaczając jednocześnie, iż dyżurny KWP w Opolu nie wnosił uwag, co do dokumentowania tych zdarzeń

(dowód: akta kontroli str. 694, 749)

6. Zaniechanie ujęcia w SESPól trzech wydarzeń nadzwyczajnych, dotyczących zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego, powstałych z winy policjantów.

Zgodnie z obowiązującym do dnia 31 grudnia 2016 r. *zarządzeniem KGP Nr 71*⁵⁹, w sprawozdaniu dotyczącym wydarzeń nadzwyczajnych z udziałem policjantów i pracowników Policji nr IX/1, powinny być ujęte m.in. dane dot. wydarzeń związanych z bezpieczeństwem w komunikacji. Według komentarza Wydziału Analiz Biura Kontroli Komendy Głównej Policji do kategorii i podkategorii wydarzeń nadzwyczajnych, zawartych w formularzu IX/1, ewidencjonowaniu w SESPól podlegają m.in. przypadki spowodowania przez funkcjonariusza Policji wypadku

⁵⁶ Do zadań dyżurnego jednostki Policji należy m.in. 1) zapewnienie natychmiastowej reakcji Policji na zgłoszone wydarzenie; 2) realizowanie poleceń dyżurnego jednostki Policji wyższego stopnia; 3) współdziałanie z dyżurnymi jednostek Policji; 4) kierowanie pracą obsady SK.

⁵⁷ Dz. Urz. KGP poz. 28 ze zm.

⁵⁸ Funkcjonariusz pełniący dyżur w dniu zdarzenia, z dniem 1 listopada 2016 r. został przeniesiony do innej jednostki Policji.

⁵⁹ Załącznik Nr 9 poz. 41.

komunikacyjnego⁶⁰ lub kolizji⁶¹ pojazdem służbowym, popełnione nie tylko na drogach publicznych, ale również wszędzie tam gdzie odbywa się ruch ogólny czy lokalny. W wyniku sprawdzenia 19 zdarzeń drogowych z udziałem pojazdów służbowych Policji użytkowanych przez KPP stwierdzono, iż w trzy spośród 13 zdarzeń (23,1%), które podlegały ujęciu w SESPól, tj.:

a) zdarzenie z dnia 7 marca 2016 r., w wyniku którego uszkodzono nadkole w pojeździe marki Fiat Ducato nr wew. 1209;

b) zdarzenie drogowe z dnia 7 kwietnia 2016 r., w wyniku którego uszkodzony został motocykl Honda CBF1000A nr wew. 1447;

c) zdarzenie z dnia 12 czerwca 2016 r., w wyniku którego uszkodzony został pojazd marki Alfa Romeo nr wew. 1460;

nie zostały do czasu kontroli NIK wprowadzone do tego systemu, pomimo iż zgodnie z załącznikiem Nr 8 do *zarządzenia KGP Nr 7* (poz. 41), dane te powinny zostać wprowadzone w terminie do siedmiu dni po zdarzeniu.

(dowód: akta kontroli str. 508-510, 650-659)

Technik ds. kadrowych i BHP wyjaśniła, iż nie otrzymała informacji o ww. zdarzeniach i z tego powodu nie ujęła ich w systemie SESPól.

(dowód: akta kontroli str. 660)

Komendant, odpowiedzialny zgodnie z przepisami § 22 ust. 1 i ust. 2 *zarządzenia KGP Nr 71* za poprawność i kompletność wprowadzenia danych w SESPól oraz nadzór nad realizacją zadań w ww. zakresie w podległej jednostce wyjaśnił: *W przypadku zaistnienia tzw. zdarzenia nadzwyczajnego, oficer dyżurny KPP po powzięciu informacji, przekazuje ją do kierownika jednostki organizacyjnej, który po otrzymaniu dokumentacji dekretuje pisma do odpowiednich komórek. Z uwagi na wielowątkowość zdarzeń, pisma docelowo trafiają do kilku osób jednocześnie i tylko odpowiednia komunikacja gwarantuje prawidłowość realizacji zadań. W przypadku trzech zdarzeń komunikacja ta zawiodła.*

(dowód: akta kontroli str. 695)

W trakcie kontroli NIK, tj. w dniu 28 kwietnia 2017 r. ww. zdarzenia zostały wprowadzone i zatwierdzone w SESPól. Zwłoka we wprowadzeniu danych wyniosła odpowiednio: 409, 379 i 320 dni.

(dowód: akta kontroli str. 696-702)

Ocena cząstkowa

W KPP nie podjęto skutecznych działań w celu ograniczenia liczby zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego spowodowanych przez funkcjonariuszy Policji, których udział wzrósł w kontrolowanym okresie z 33,3% do 81,8%. Potrzeby szkoleniowe w zakresie doskonalenia techniki kierowania pojazdami identyfikowano w ograniczonym zakresie, przeprowadzano jednakże weryfikację umiejętności praktycznych policjantów dotyczących kierowania pojazdami, przed wydaniem im zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi. W kontrolowanej jednostce nie prowadzono wymaganej ewidencji wypadków i kolizji, nie zapewniono również prowadzenia z należytą rzetelnością pozostałej wymaganej dokumentacji związanej ze zdarzeniami z udziałem służbowego sprzętu transportowego Policji oraz sprawozdawczości dotyczącej wydarzeń nadzwyczajnych w ww. zakresie, spowodowanych przez

⁶⁰ Zdarzenie mające miejsce w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, wynikłe z naruszenia zasad bezpieczeństwa obowiązujących w tym ruchu, którego skutkiem są spowodowane nieumyślnie obrażenia ciała, powodujące naruszenie czynności narządów ciała lub rozstrój zdrowia trwające dłużej niż 7 dni, śmierć albo ciężki uszczerbek na zdrowiu, u osoby innej niż sprawca zdarzenia.

⁶¹ Zdarzenie drogowe, w wyniku którego szkodzie ulega mienie (np. samochód) i/lub zdarzenie spowodowało naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwający nie dłużej niż 7 dni.

policjantów. Prawdłowo i terminowo ewidencjonowano natomiast w SEWIK zdarzenia drogowe z udziałem pojazdów słuźbowych Policji.

Opis stanu
faktycznego

3. Nadzór nad gospodarką transportową

W latach 2015-2016 nie były prowadzane w KPP kontrole wewnętrzne, zewnętrzne oraz audyty dotyczące zagadnień objętych zakresem przedmiotowym niniejszej kontroli NIK. Spośród skarg, które wpłynęły w ww. okresie do kontrolowanej jednostki, dwie⁶² obejmowały m.in. zagadnienia związane ze sposobem uźycia pojazdów słuźbowych przez policjantów podczas wykonywania zadań. W skargach tych wskazano na niewłaściwe zachowanie funkcjonariusza kierującego pojazdem słuźbowym, polegające na blokowaniu prawego pasa ruchu i stwarzanie niebezpiecznej sytuacji oraz na stwarzanie przez funkcjonariuszy zagrożenia, podczas zatrzymania pojazdu na autostradzie A4 przy natężonym ruchu, poprzez uźycie pojazdu słuźbowego jako uprzywilejowanego.

W przypadku obu ww. skarg, zgodnie z przepisami art. 237 § 1 i § 3 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego*⁶³, w terminie nieprzekraczającym miesiąca od ich otrzymania, przeprowadzono w KPP postępowania wyjaśniające, obejmujące m.in. uzyskanie wyjaśnień policjantów, analizę zapisów w ich notatnikach słuźbowych, a w przypadku pojazdu wyposażonego w wideorejestrator, analizę nagrania podjętych czynności oraz Komendant poinformował skarżących o sposobie załatwienia złożonych przez nich skarg. Przeprowadzone postępowania nie potwierdziły zarzutów zawartych w skargach i skargi te uznane zostały za bezzasadne.

(dowód: akta kontroli str. 485)

Ocena cząstkowa

W KPP rzetelnie przeprowadzono postępowania wyjaśniające dotyczące zagadnień zawartych w objętych kontrolą skargach, a Komendant terminowo rozpatrzył złożone skargi i poinformował skarżących o sposobie ich rozpatrzenia. Skala oraz zakres stwierdzonych w trakcie kontroli NIK nieprawidłowości opisanych w niniejszym wystąpieniu pokontrolnym wskazują jednak, iż nadzór nad prowadzeniem gospodarki transportowej w KPP oraz obiegiem informacji o zdarzeniach z udziałem sprzętu transportowego Policji i sporządzania związanej z nimi dokumentacji nie był w pełni rzetelny oraz skuteczny i wymaga wzmocnienia.

Wnioski pokontrolne

IV. Wnioski

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

1. Zapewnienie prowadzenia analiz potrzeb i stanu wykorzystania sprzętu transportowego.
2. Podjęcie działań mających na celu zapewnienie zgodności zakresu wydanego policjantowi zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi z orzeczeniem lekarskim o braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania takimi pojazdami.
3. Zapewnienie prowadzenia ewidencji wypadków i kolizji w książce ewidencji wypadków i kolizji słuźbowego sprzętu transportowego.
4. Zapewnienie obiegu informacji o zdarzeniach z udziałem słuźbowego sprzętu transportowego, umożliwiającego kompletne oraz terminowe wprowadzanie do

⁶² Jedna w 2015 r. i jedna w 2016 r.

⁶³ Dz. U. z 2016 r., poz. 23 ze zm.

SESPol danych o zdarzeniach nadzwyczajnych związanych z bezpieczeństwem w komunikacji.

5. Podjęcie działań dotyczących wzmocnienia nadzoru nad gospodarką transportową w KPP w celu zapewnienia:
- terminowego przedstawiania użytkowanych pojazdów do badań technicznych i niedopuszczania do użytkowania pojazdów bez aktualnych badań;
 - rzetelnego prowadzenia dokumentacji związanej z gospodarką transportową i zdarzeniami z udziałem sprzętu transportowego Policji oraz ich ewidencjonowania.

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.

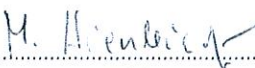
W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Opole, dnia 5 czerwca 2017 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Opolu

Dyrektor

Kontrolerzy
Marzanna Wierzbicka
doradca techniczny


.....
podpis


DIREKTOR
Delegatura w Opolu
.....
podpis
Iwona Zyman