



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Rzeszowie

LRZ.410.007.01.2017

P/17/089

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Rzeszowie

ul. Kraszewskiego 8, 35-016 Rzeszów

T +48 17 780 23 00, F +48 17 780 23 06

lrz@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/17/089 – Użytkowanie samochodów służbowych przez funkcjonariuszy Policji
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Rzeszowie
Kontrolerzy	1. Paweł Adamski, Doradca prawny, upoważnienie do kontroli nr LRZ/81/2017 z dnia 23.05.2017 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2) 2. Mieczysław Fajger, Główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LRZ/91/2017 z dnia 1.06.2017 r. (dowód: akta kontroli str. 3-4)
Jednostka kontrolowana	Komenda Wojewódzka Policji w Rzeszowie, ul. Dąbrowskiego 30, 35-595 Rzeszów, zwana dalej „Komendą” lub „Garnizonem”.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Nadinspektor Krzysztof Pobuła, Komendant Wojewódzkiej Policji w Rzeszowie od dnia 12 stycznia 2016 r. Poprzednio Komendantem Wojewódzkim Policji w Rzeszowie od dnia 14 lutego 2012 r. był Inspektor Zdzisław Stopczyk. (dowód: akta kontroli str. 5-6)

II. Ocena kontrolowanej działalności¹

Ocena ogólna

W okresie objętym kontrolą (lata 2015 i 2016), Komenda rzetelnie oraz zgodnie z ustalonymi wymogami prowadziła dokumentację związaną ze sprzętem transportowym, stanowiącym wyposażenie jednostek organizacyjnych Policji. Jednak w 7, spośród 10 zbadanych dowodów technicznych sprzętu transportowego, stwierdzono brak dokonania wpisów dotyczących uszkodzeń powypadkowych pojazdów służbowych Policji.

Komendant ustalił, zatwierdził i przesłał do Komendy Głównej Policji normy wyposażenia w sprzęt transportowy w wymaganej formie i terminach. Stan wyposażenia jednostek Policji w Garnizonie w sprzęt transportowy nie odpowiadał jednak normom wyposażenia. Według stanu na 1 stycznia 2015 r. braki w wyposażeniu występowały w sześciu rodzajach sprzętu transportowego, a zwłaszcza w pojazdach samochodowych (100 pojazdów). Brak jednego samochodu ciężarowego odnotowano również na dzień 31 grudnia 2015 r. Na koniec 2016 r. występowały braki 9 pojazdów, w czterech rodzajach.

Zaplecze diagnostyczne i obsługowo-naprawcze Komendy zapewniało realizację obsług i napraw sprzętu transportowego Policji.

Stacja kontroli pojazdów Komendy w Zaczerniu, posiadała warunki techniczne i wyposażenie zgodnie z udzielonym upoważnieniem oraz spełniała wymagania

¹ 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

techniczno-organizacyjne, ustalone w załączniku nr 1 do Rozporządzenia z dnia 16 marca 2017 r.

W kontroli ustalono, iż w Stacji Obsługi Komendy w Zaczerniu, nie zapewniono części z podstawowego wyposażenia, wymienionego w załączniku nr 14 do Instrukcji w sprawie organizacji obsługi technicznych i napraw sprzętu transportowego w Policji, stanowiącej załącznik do decyzji nr 34 KGP z 2001 r.

Stwierdzono, iż na wyposażeniu Stacji Obsługi znajdowało się 8 podnośników i dźwigników, które nie były objęte obowiązkowym dozorem technicznym, zgodnie z § 1 pkt 6 lit e rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 grudnia 2012 r. w sprawie rodzajów urządzeń technicznych podlegających dozorowi technicznemu.²

Część sprzętu stanowiącego wyposażenie Stacji Obsługi przekroczyła normatywny okres ich eksploatacji, określony załącznikiem nr 17 do wyżej cytowanej Instrukcji.

W okresie objętym kontrolą w Garnizonie nie ustalono zasad i nie były dokonywane przeglądy stanu utrzymania sprzętu transportowego, zaplecza obsługowo-naprawczego jednostek i komórek organizacyjnych, dla których Komenda prowadzi gospodarkę transportową.

NIK zwraca uwagę, że w latach 2015 - 2016 połowa zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych Policji w Komendzie i Garnizonie została spowodowana przez policjantów, a wskaźnik zdarzeń w tym czasie w Komendzie wzrósł z 0,11 do 0,18, natomiast w Garnizonie wzrósł z 0,17 do 0,24.

W Komendzie w 2015 r. wystąpiło 17 zdarzeń z udziałem użytkowanego służbowego sprzętu transportowego, w tym 9 z winy użytkowników służbowego sprzętu transportowego, natomiast w Garnizonie funkcjonariusze Policji spowodowali łącznie 165 zdarzeń, w tym 106 z winy użytkowników służbowych pojazdów samochodowych.

W 2016 r. w Komendzie miało miejsce 28 zdarzeń, w tym 8 z winy użytkowników samochodów służbowych, zaś w Garnizonie wystąpiło 228 zdarzeń, w tym 112 z winy użytkowników służbowych pojazdów samochodowych.

Wartość szkód w Garnizonie, powstałych w mieniu Policji w wyniku zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych Policji, na koniec 2015 r. wyniosła 800.342 zł, w tym 446.090 zł z winy policjantów i pracowników Policji, natomiast na koniec 2016 r. wynosiła 865.052 zł, w tym 456.772 zł z winy policjantów i pracowników Policji.

Dane te wskazują na ograniczoną skuteczność dotychczas podejmowanych działań, potrzebę wnikliwej identyfikacji przyczyn zdarzeń spowodowanych przez policjantów i analiz zgłaszanych potrzeb szkoleniowych oraz możliwości ich zaspokojenia w ramach doskonalenia centralnego, doskonalenia lokalnego, nie tylko przez KPP, ale także KWP i inne jednostki Policji oraz doskonalenia zewnętrznego.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Wyposażenie jednostek Policji w sprzęt transportowy

1.1. Wyposażenie w sprzęt transportowy

1.1.1.

Prowadzenie przez Komendę dokumentacji dla użytkowanych pojazdów służbowych, zostało szczegółowo skontrolowane na próbie 10 pojazdów, uczestniczących w zdarzeniach z udziałem sprzętu użytkowanego w Komendzie, wybranych do kontroli w pkt 4.1.2 niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

Opis stanu
faktycznego

² Dz. U., poz. 1468

W okresie objętym kontrolą, w Komendzie prowadzone były:

- „Skorowidz numerów rejestracyjnych pojazdów mechanicznych KWP w Rzeszowie”;

- „Rejestr pojazdów cywilnych numerów rejestracyjnych” – dwie księgi;

Zapisy w ww. dokumentach obejmowały m.in. następujące dane: numer rejestracyjny pojazdu; seria i numer wydanego dowodu rejestracyjnego; rodzaj pojazdu, marka, typ; numer podwozia; numer silnika; właściciel, adres. W wyżej wymienionych dokumentach ujęte zostały dane dotyczące wszystkich 10 pojazdów objętych próbą.

Wyżej wymienione dokumenty były prowadzone zgodnie ze wzorem określonym załącznikiem nr 1 do zarządzenia Nr 7 Komendanta Głównego Policji z dnia 26 maja 2000 r. w sprawie szczegółowych zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego w Policji³, zwanym dalej „Zarządzeniem Nr 7 KGP”.

(dowód: akta kontroli str. 7-8)

Pojazdom służbowym Komendy wystawiany był dokument pn. „Dowód techniczny sprzętu transportowego Policji”, (dalej: „dowód”). Analiza zapisów w dowodach wystawionych dla 10 pojazdów objętych próbą wykazała, iż:

- w dowodach 10 pojazdów⁴ nie zostały dokonane wpisy w części dotyczącej obsługi sezonowej, przygotowanie sprzętu transportowego do eksploatacji w okresach wiosenno-letnim i jesienno-zimowym oraz w części dotyczącej napraw sprzętu transportowego (główna średnia),

- w dowodach 7 pojazdów⁵ nie zostały dokonane wpisy dotyczące uszkodzeń powypadkowych.

Na powyższą okoliczność, Mariusz Maczuga, Naczelnik Wydziału Transportu Komendy wyjaśnił, iż:

- (...) wpisy dotyczące przygotowania sprzętu do eksploatacji w okresach wiosenno-letnim i jesienno-zimowym nie zostały dokonane z uwagi na fakt, iż przygotowanie sprzętu sprowadza się do wymiany opon na letnie i zimowe. Producenci pojazdów nie przewidują obecnie wymian płynów eksploatacyjnych, oleju jak również konserwacji. Wymiana opon jest każdorazowo wpisywana w dowodach technicznych;

- naprawa główna i średnia nie jest przewidziana w Decyzji nr 34 z dnia 2 lutego 2001 r. w sprawie organizacji usług technicznych i napraw sprzętu transportowego w Policji. Ponadto w zarządzeniu nr 7 Komendanta Głównego Policji, w załączniku nr 2 publikowany wzór „Dowodu technicznego sprzętu transportowego w Policji” nie zawiera części dotyczącej przedmiotowych napraw;

- wpisy w dowodach technicznych dotyczące uszkodzeń powypadkowych pojazdów służbowych Policji nie były wykonywane z powodu przeoczenia przez pracownika nadzorującego naprawy sprzętu poza Policją.

(dowód: akta kontroli str. 9, 10-11, 180-181)

W zakresie indywidualnej ewidencji sprzętu transportowego w Komendzie prowadzono:

- „Księgę ewidencji indywidualnej pojazdów mechanicznych”, za okres od 1 stycznia 1999 r. do 8 września 2015 r., zawierającą wpisy o numerach porządkowych od 3544 do 5420.

Dane dziesięciu pojazdów służbowych wybranych do szczegółowego badania, były ujęte rzetelnie w ww. księdze i dotyczyły ich eksploatacji przez KWP w Rzeszowie.

- „Księgę ewidencji indywidualnej sprzętu transportowego”, zawierającą wpisy od 8 września 2015 r., o numerach porządkowych od 5421 do 5541.

³ Dz. Urz. KGP Nr 4, poz. 39 ze zm.

⁴ Pojazdy o numerach wewnętrznych: 4231; 4295; 4259; 5157; 5315; 5359; 5309; 5377; 4831; 5375

⁵ Pojazdy o numerach wewnętrznych: 4259; 5315; 5359; 5309; 5377; 4831; 5375.

Wyżej wymienione dokumenty były prowadzone zgodnie ze wzorem określonym załącznikiem nr 4 zarządzenia nr 7 KGP.

(dowód: akta kontroli str. 12-13)

Ewidencja użycia sprzętu transportowego w Komendzie, prowadzona była w dokumentach pn. „Książka dyspozytora”. W Komendzie wystawiane, prowadzone i przechowywane były dokumenty pn. „Książka kontroli pracy sprzętu transportowego (agregatu)”.

Analiza zapisów dot. użycia oraz pracy sprzętu transportowego, wykazała ich kompletność, tożsamość i równoległe prowadzenie w ww. dokumentach.

(dowód: akta kontroli str. 14, 16-17)

W Komendzie prowadzone i przechowywane były, zgodnie z § 10 pkt 5 zarządzenia Nr 7 KGP zbiory dokumentacji indywidualnej dla pojazdów służbowych. Zbiory dokumentów zawierały następujące dokumenty (oryginały lub kopie): Karty Pojazdu; karty informacyjne pojazdu; dowody rejestracyjne pojazdów (oryginały/kopie); pozwolenia czasowe; decyzje Komendanta o powierzeniu pojazdu; protokoły zdawczo-odbiorcze „na sprzęt transportowy/zespół”; upoważnienia do odbioru pojazdu służbowego; wyciąg ze świadectwa homologacji dla kompletnych pojazdów; zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu; opis zmian dokonanych w pojeździe; dowody/faktury zakupu pojazdu.

(dowód: akta kontroli str. 15)

Numery zestawień o stanie pracy i pracy transportu Komendy gromadzone w systemie SESPól w okresie objętym kontrolą były zgodne z ustalonymi w zarządzeniu Nr 71 KGP z dnia 19 grudnia 2014 r. w sprawie *planowania strategicznego, sprawozdawczości oraz systemu kontroli zarządczej w Policji*⁶. Zakres danych ujętych w sprawozdaniach był zgodny z zakresem określonym w pozycji nr 48, załącznika nr 9 do ww. zarządzenia. Pracownicy Komendy nie mieli problemów z uzyskaniem uprawnień i dostępu przy wprowadzaniu danych do systemu SESPól. Dane były wprowadzane do Systemu terminowo i rzetelnie.

(dowód: akta kontroli str. 43-47)

1.1.2.

Zastępca Komendanta Wojewódzkiego w dniu 1 czerwca 2015 r. przesłał do Dyrektora Biura Logistyki Policji Komendy Głównej Policji zatwierdzone normy wyposażenia w sprzęt transportowy dla Komendy, tj. w terminie określonym § 14 ust. 1 zarządzenia Nr 9 Komendanta Głównego Policji z dnia 5 maja 2015 r. w sprawie *norm wyposażenia jednostek i komórek organizacyjnych Policji oraz policjantów w sprzęt transportowy*⁷, zwane w dalszej treści: „zarządzenie Nr 9”.

Zaktualizowane normy wyposażenia w sprzęt transportowy dla Komendy na 2016 r. zastępca Komendanta Wojewódzkiego zatwierdził 22 marca 2016 r. i przesłał do Dyrektora Biura Logistyki Policji Komendy Głównej Policji w dniu 24 marca 2016 r., tj. w terminie określonym § 14 ust. 3 zarządzenia Nr 9.

(dowód: akta kontroli str. 18, 22)

Według stanu na dzień 1 stycznia i 31 grudnia 2015 r. oraz na 31 grudnia 2016 r. stan wyposażenia Garnizonu w sprzęt transportowy ogółem wynosił odpowiednio: 999, 988 i 965 jednostek. Ustalone normy wyposażenia w sprzęt transportowy, ogółem obowiązujące w wyżej wymienionych dniach wynosiły odpowiednio: 1101, 917 i 944 jednostki.

⁶ Dz. Urz. KGP poz. 142

⁷ Dz. Urz. KGP Nr 29 ze zm.

Na dzień 1 stycznia 2015 r. liczba pojazdów samochodowych w eksploatacji, w Garnizonie wynosiła 916, przy ustalonej normie 1015 jednostek. Liczba pojazdów w kategorii „inne” wynosiła 83 jednostek, przy normie 86 sztuk.

31 grudnia 2015 r., w Garnizonie, liczba eksploatowanych pojazdów samochodowych wynosiła 921, przy obowiązującej normie 875 jednostek. Liczba innych pojazdów (motocykle; sprzęt pływający) w eksploatacji wynosiła 62 sztuki, przy normie 42. Liczba pojazdów w kategorii „pozostały sprzęt transportowy” wynosiła 5 jednostek. Ustalony dla tej kategorii normatyw nie przewidywał wyposażenia jednostek Policji w Garnizonie w ten rodzaj sprzętu.

Na dzień 31 grudnia 2016 r. liczba eksploatowanych w Garnizonie pojazdów samochodowych wynosiła 892 sztuki, przy zakładanej normie 883. Liczba eksploatowanych innych pojazdów wynosiła 61 jednostek, przy normie 62. Liczba pojazdów w kategorii „pozostały sprzęt transportowy” wynosiła 5 jednostek. Ustalona norma nie przewidywała wyposażenia Garnizonu w ten rodzaj sprzętu.

Zmiany w stopniu pokrycia norm wyposażenia Garnizonu w sprzęt transportowy wynikały przede wszystkim ze zmiany zasad ustalania tych norm.

W poszczególnych rodzajach pojazdów służbowych Garnizonu, stan wyposażenia nie osiągnął poziomu określonego ustalonymi i obowiązującymi normami.

Na dzień 1 stycznia 2015 r. liczba eksploatowanych w Garnizonie pojazdów była niższa od norm wyposażenia w nw. kategoriach (liczba pojazdów eksploatowanych / liczba pojazdów wg normy wyposażenia:

- pojazdy samochodowe osobowe – o 29 pojazdów (637 / 666);
- pojazdy samochodowe osobowe, terenowe – o 38 pojazdów (51 / 89);
- pojazdy samochodowe specjalne – o 18 pojazdów (12 / 30);
- pojazdy samochodowe logistycznego wsparcia – o 15 pojazdów (45 / 60);
- pojazdy inne, motocykle – o 2 pojazdy (53 / 55);
- sprzęt transportowego wsparcia – o 1 pojazd (22 / 23).

Na dzień 31 grudnia 2015 r. liczba eksploatowanych w Garnizonie pojazdów samochodowych ciężarowych była niższa od norm wyposażenia o 1 pojazd (3 / 4).

Liczba eksploatowanych w Garnizonie pojazdów na dzień 31 grudnia 2016 r. była niższa od norm wyposażenia w nw. kategoriach:

- pojazdy samochodowe osobowe, terenowe – o 3 pojazdy (47 / 50);
- pojazdy samochodowe ciężarowe – o 1 pojazd (3 / 4);
- pojazdy samochodowe specjalistyczne – o 3 pojazdy (17 / 20);
- pojazdy inne, motocykle – o 2 pojazdy (51 / 53).

(dowód: akta kontroli str. 19-21, 23-27, 28-30)

Komendant wyjaśnił, iż ustalając normy wyposażenia skorzystał z możliwości naliczenia dodatkowej normy wyposażenia, w celu utworzenia kolumny transportowej oraz zapewnienia pojazdów zastępczych, w związku z wyłączeniem sprzętu transportowego z użytkowania na skutek wykonywania obsługi technicznej i napraw. Na dzień dzisiejszy nie zapewniono jeszcze pojazdów zastępczych w przypadku wyłączenia sprzętu transportowego z użytkowania na skutek napraw lub obsługi technicznych. Planuje się utworzenie w bieżącym roku kolumny transportowej.

(dowód: akta kontroli str. 31-42)

W okresie objętym kontrolą, do Komendanta wpłynęło 18 wniosków w sprawie przemieszczenia pojazdów. Wnioskami objęto 18 pojazdów (samochodów osobowych, furgonów i motocykli). Zgodnie z § 11 p.2 pp.3 z Zarządzenia nr 7 Komendanta Głównego Policji, kierownik jednostki może przemieszczać sprzęt transportowy między jednostkami, które jemu podlegają. Pojazdy objęte wnioskami zostały przemieszczone po zatwierdzeniu (akceptacji) przedmiotowych wniosków przez Zastępcę Komendanta Wojewódzkiego.

(dowód: akta kontroli str. 31-42, 43-47)

Komendant wyjaśnił, iż ustalone na podstawie zarządzenia Nr 9 normy wyposażenia w sprzęt transportowy są wystarczające dla zapewnienia realizacji ustawowych zadań Policji przez funkcjonariuszy KWP w Rzeszowie oraz jednostek podległych. Analiza obowiązujących należności do aktualnych stanów posiadania wykazuje braki sprzętowe jedynie w Wydziale Konwojowym Komendy, gdzie jest za mało furgonów typu „MW” [„mała więźniarka”], w Oddziale Prewencji Policji w Rzeszowie, gdzie niedobór dotyczy armatek wodnych i transportera opancerzonego, a także Samodzielnego Pododdziału Antyterrorystycznego Policji w Rzeszowie, gdzie brakuje transportera opancerzonego, ambulansu pirotechnicznego. Uzupełnienie z dostaw centralnych ww. sprzętu przyczyniłoby się do poprawy realizacji ustawowych zadań tych jednostek organizacyjnych. Zdaniem Komendanta, należy przy ustalaniu normatywu rozważyć położenie terytorialne jednostek Policji i poszerzenie ustalonego normatywu o pojazdy kombivan i pojazdy osobowe terenowe, które pozwoliłyby na sprawne wykonywanie zadań służbowych w trudno dostępnych terenach i na nieutwardzonych nawierzchniach.

(dowód: akta kontroli str. 48-49)

1.1.3

W okresie objętym kontrolą, Komenda przyjęła do eksploatacji łącznie 88 sztuk sprzętu transportowego, w tym w 2015 r. 57 a w 2016 r. 31 sztuk. W ramach zakupów centralnych, Garnizon otrzymał łącznie 35 sztuk sprzętu transportowego, w tym 20 sztuk w 2015 r. i 15 sztuk w 2016 r.

Na zakup sprzętu transportowego przyjętego do eksploatacji w latach 2015 i 2016 wydatkowano łącznie 7 883 378,90 zł, w tym w 2015 r. 4 489 138,84 zł i w 2016 r. 3 394 240,06 zł.

Ze środków własnych Policji wydatkowano łącznie 5 123 587,89 zł, z czego 2 236 816,16 zł w 2015 r. i 2 886 771,73 w roku 2016.

Z Funduszu Wsparcia Policji wydatkowano łącznie 1 313 302,66 zł, w tym w 2015 r. 805 834,33 zł i w 2016 r. 507 468,33 zł. Środki pochodziły z Funduszu Wsparcia Policji tworzonego na zadach określonych art. 13 ust. 4e pkt 1 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji.

Komenda w 2015 r. na zakup sprzętu transportowego przyjętego do eksploatacji pozyskała środki z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2007-2013, w wysokości 1 446 488,35 zł. Udział środków UE w zakupie sprzętu transportowego wynosił 82,3% jego ceny zakupu. Pozostała kwota była wyasygnowana przez Policję ze środków własnych. Zakupiono: 5 samochodów osobowo-terenowych, furgon, dwa zestawy sprzętu pływającego kat. R-2 z przyczepami specjalistycznymi.

(dowód: akta kontroli str. 50-52)

Na dzień 1 stycznia 2015 r. liczba sprzętu transportowego spełniającego kryteria do wycofania wynosiła 417 sztuk, co stanowiło 41,7% ogólnej liczby pojazdów Garnizonu w eksploatacji.

Liczba sprzętu transportowego w Garnizonie, spełniającego kryteria do wycofania, na dzień 31 grudnia 2015 r. i 2016 r. wynosiła odpowiednio 52 i 62 pojazdy, co stanowiło 5,3% i 6,4% liczby pojazdów w eksploatacji.

Tak znacząca różnica w liczbie pojazdów spełniających kryteria do wycofania w powyższych okresach, była wynikiem wydania przez Komendanta Głównego Policji decyzji 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 zużyty⁸. Wyeksploatowany sprzęt transportowy Garnizonu, mający w większości ponad 10 lat, nie kwalifikował się do wycofania, gdyż zgodnie z ww. decyzją nie posiadał wymaganego normatywnego przebiegu kilometrów. W związku z tym nastąpiły trudności z wycofywaniem pojazdów, wystąpiło dostosowanie nowych norm wyposażenia w sprzęt transportowy do stanu jego posiadania w Garnizonie. W konsekwencji brak było możliwości pozyskania przez Komendę nowych pojazdów z dostaw centralnych Komendy Głównej Policji.

(dowód: akta kontroli str. 26, 27, 28-30)

Odnosnie przyczyn nie wycofania w latach 2015 i 2016 z eksploatacji sprzętu transportowego spełniającego kryteria do wycofania, Naczelnik Wydziału Transportu Komendy podał, iż sprzęt ten nie został wycofany z powodu jego niedoboru w stosunku do norm wyposażenia Garnizonu. Podkreślił, iż do norm określonych zarządzeniem nr 118 Komendanta głównego Policji z dnia 10 lutego w 2006 r. *w sprawie norm wyposażenia jednostek i komórek organizacyjnych Policji oraz policjantów w sprzęt transportowy*⁹, w Garnizonie brakowało około 102 pojazdy. Nowe zarządzenie nr 9 Komendanta Głównego Policji z dnia 5 maja 2015 r. *w sprawie norm wyposażenia jednostek i komórek organizacyjnych Policji oraz policjantów w sprzęt transportowy*¹⁰ spowodowało, że w Garnizonie na dzień 31.12.2015 r. zgodnie z nowymi normami było za dużo około 71 pojazdów służbowych. Naczelnik podał również, iż w 2016 r. podjęto decyzję o stopniowym wycofywaniu pojazdów z eksploatacji, w stosunku do nowych norm wyposażenia, ale w taki sposób, aby nie doprowadziło to do destabilizacji funkcjonowania jednostek Garnizonu. Wycofywane były przede wszystkim pojazdy, których naprawy były nieopłacalne oraz uszkodzone w wypadkach drogowych.

W sprawie wpływu 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 zużyty*¹¹, na liczbę sprzętu transportowego spełniającego kryteria do wycofania w latach 2015 i 2016, Naczelnik Wydziału Transportu Komendy podał, iż skutkiem wprowadzenia ww. decyzji było zmniejszenie się ilości sprzętu transportowego Garnizonu kwalifikującego się do wycofania.

(dowód: akta kontroli str. 53)

W okresie objętym kontrolą, w Garnizonie wycofano z eksploatacji łącznie 137 pojazdów, z czego 79 zostało wycofanych w 2015 r., a 58 pojazdy w 2016 r. Z wszystkich wycofanych pojazdów, do innych jednostek Policji zostały przekazane 2 samochody osobowe (2015 r.).

(dowód: akta kontroli str. 26, 27, 28-30)

Liczba pojazdów użytkowanych w Garnizonie na dzień 1 stycznia 2015 r. wynosiła 999 i w porównaniu do stanu na dzień 31 grudnia 2016 r. (965 pojazdów) była wyższa o 34 jednostki transportowe.

Roczne przebiegi pojazdów użytkowanych przez poszczególne rodzaje służb w Komendzie wynosiły (odpowiednio w latach 2015 i 2016):

- | | |
|----------------------------------|-----------------------------|
| - Służba Ruchu Drogowego | – 2 923 978 i 3 119 952 km; |
| - Służba Konwojowa | – 800 474 i 827 191 km; |
| - Służba Kryminalna | – 2 839 172 i 3 189 539 km; |
| - Służba Prewencyjna | – 7 423 955 i 8 062 379 km; |
| - pozostałe Służby ¹² | – 831 549 i 908 884 km. |

⁸ Dz. Urz. KGP, poz. 41

⁹ Dz. Urz. KGP Nr 8, poz. 42 ze zm.

¹⁰ Dz. Urz. KGP poz. 29 ze zm.

¹¹ Dz. Urz. KGP, poz. 41

¹² bez służb: Wydziału Techniki Operacyjnej i Wydziału Wywiadu Kryminalnego

Średnie przebiegi pojazdów służbowych Policji w poszczególnych rodzajach służb w okresie 2015-2016 r. wyniosły:

- Służba Ruchu Drogowego – 40 026 km;
- Służba Konwojowa – 47 872 km;
- Służba Kryminalna – 27 782 km;
- Służba Prewencyjna – 34 722 km;
- pozostałe Służby¹³ – 21 755 km.

(dowód: akta kontroli str. 28, 30, 54-67)

1.1.4.

Analiza stanu technicznego sprzętu transportowego prowadzona była w Komendzie na bieżąco przez specjalistów samochodowych podczas obsługi i napraw w policyjnych stacjach obsługi oraz w Punkcie Obsługi Technicznej w Przemyśle. Co miesiąc, Wydział Transportu Komendy otrzymuje informacje od wszystkich jednostek terenowych oraz komórek organizacyjnych Komendy, o wykonanych przebiegach poszczególnych pojazdów w miesiącu poprzednim oraz o całkowitym przebiegu każdego pojazdu. Na podstawie otrzymanych informacji, co miesiąc określa się stopień przydatności sprzętu transportowego dla Policji na podstawie decyzji Nr 197 Komendanta Głównego Policji z dnia 16 czerwca 2015 roku *w sprawie sposobu wykonywania zadań służbowych w zakresie postępowania ze sprzętem transportowym Policji zakwalifikowanym jako zbędny lub zużyty*.

Kolejnym krokiem były prace Komisji, powołanej zgodnie z decyzją nr 266/2015 Podkarpackiego Komendanta Wojewódzkiego Policji z dnia 3 sierpnia 2015 r. *w sprawie powołania komisji do przeprowadzenia oceny przydatności składników majątkowych sprzętu transportowego, sposobu ich zagospodarowania oraz trybu likwidacji w jednostkach Policji województwa Podkarpackiego*, która dokonywała przeglądu i oceny przydatności składników rzeczowych sprzętu transportowego użytkowanego w jednostkach Policji. Komisja dokonywała kwalifikacji poszczególnych środków transportu, sporządzając protokoły oceny ich przydatności do dalszego użytkowania.

Analizę przeprowadzano poprzez wykazanie ilości pojazdów kwalifikujących się do wycofania, zgodnie z ww. decyzją nr 197 z dnia 16 czerwca 2015 r. Komendanta Głównego Policji. Komisja brała pod uwagę normatywne przebiegi całkowite oraz całkowite czasy eksploatacji sprzętu transportowego. Ponadto brano pod uwagę aktualny stan techniczny pojazdów i wskazane przez użytkowników problemy techniczne pojazdów.

Po analizie, w przypadku spełnienia warunków niektóre pojazdy wycofano z eksploatacji. Analiza obejmowała cały sprzęt transportowy Garnizonu, dla których Komenda jest jednostką prowadzącą gospodarkę transportową.

Analizy dokonywano w arkuszu kalkulacyjnym MS Excel, poprzez comiesięczne sprawdzenie ilości pojazdów kwalifikujących się do wycofania, wyliczonych na podstawie decyzji nr 197.

W okresie objętym kontrolą nie było przypadków ponoszenia istotnych wydatków na naprawę pojazdów, które ulegały częstym naprawom a których nie można uznać za zużyte lub zbędne zgodnie z założeniami w/w decyzji.

Analiza przypadków pięciu pojazdów, na naprawy których w latach 2015-2016 poniesione zostały największe wydatki wykazała, iż pojazdy te nie spełniały kryteriów do ich wycofania z eksploatacji a koszt ich napraw jednostkowych nie przekraczał 70% ich wartości.

W przypadku pojazdu, na naprawę którego wydano 28 tys. zł a którego nie wycofano z eksploatacji ustalono, iż była to koparko-ladowarka. Sprzęt tego rodzaju

¹³ bez służb: Wydziału Techniki Operacyjnej i Wydziału Wywiadu Kryminalnego

jest potrzebny ze względu na prowadzenie na terenie Garnizonu remontów i inwestycji. Zakup nowej koparko-ładowarki związany jest z wydatkowaniem ok. 300 tys. zł.

Po 1 stycznia 2017 r., w związku z uchynieniem rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 maja 2010 r. w sprawie sposobu i trybu gospodarowania składnikami rzeczowymi majątku ruchomego, w który wyposażone są jednostki budżetowe¹⁴, prowadzono bieżące analizy dotyczące stanu technicznego pojazdów opierając się na decyzji nr 197. Nie podejmowano jednak działań w celu zakwalifikowania tego sprzętu, jako zbędny lub zużyty, wycofania go z eksploatacji i dalszego zagospodarowania.

(dowód: akta kontroli str. 31-42, 43-47)

1.1.5.

W okresie objętym kontrolą, w Komendzie dokonywano analiz bieżących potrzeb i stanu wykorzystania sprzętu transportowego. Analizy przeprowadzano celem zabezpieczenia jednostek w sprzęt transportowy naliczany zgodnie z Zarządzeniem nr 9. Analizy dokonywano w arkuszu kalkulacyjnym MS Excel na bieżąco poprzez porównanie stanów posiadania sprzętu transportowego z normami zgodnie z Zarządzeniem nr 9. W przypadku, gdy w jednostce występowały niedobory sprzętu, przesuвано pojazdy z innych jednostek, celem uzupełnienia stanu posiadania. Przeprowadzone analizy stanu posiadania i wykorzystania pojazdów wykorzystane zostały również przy planowaniu zapotrzebowania na sprzęt transportowy.

(dowód: akta kontroli str. 31-42)

W trakcie kontroli została przeprowadzona wśród funkcjonariuszy Policji anonimowa ankieta, której celem było zdiagnozowanie potrzeb i problemów w zakresie szkoleń, wyposażenia w sprzęt transportowy oraz użytkowania pojazdów służbowych. Badaniem zostało objętych 79 osób (32,9%), spośród 240 zatrudnionych w wydziałach: Konwojowym; Kryminalnym; Ruchu Drogowego; Przestępczości Gospodarczej oraz do Walki z Korupcją.

Na pytanie: *Czy liczba sprzętu transportowego, jego dostępność i możliwość korzystania (limity przebiegów) oraz stan techniczny, są w Komendzie wystarczające do prawidłowej realizacji zadań?*, ankietowani udzielili odpowiedzi (tak; raczej tak) / (nie; raczej nie), łącznie:

- liczby sprzętu transportowego	-	33 / 41;
- dostępności pojazdów	-	40 / 28;
- możliwości korzystania z pojazdów	-	48 / 17;
- stanu technicznego pojazdów	-	34 / 34.

Ankietowani udzielający odpowiedzi „nie” lub „raczej nie” wskazali ponadto, w jakim zakresie czynniki wyżej wymienione wpłynęły na poziom realizacji przez nich powierzonych zadań służbowych. „Konieczność zmiany terminu wykonania zadania” wskazało 25 ankietowanych. 19 ankietowanych podkreśliło „Dłuższy czas reakcji na zgłoszenie”. „Niewykonanie zadania” i „zmniejszenie patrolowanego obszaru” wskazało odpowiednio 6 i 3 ankietowanych.

(dowód: akta kontroli str. 182-187)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. W „Dowodach technicznych sprzętu transportowego Policji” siedmiu pojazdów, nie dokonano wpisów o uszkodzeniach powypadkowych, pomimo iż

¹⁴ Dz. U. Nr 114, poz. 761 ze zm. – uchylone z dniem 1 stycznia 2017 r. przez art. 133 ustawy *Przepisy wprowadzające ustawę o zasadach zarządzania mieniem państwowym*

w dokumentach tych przewidziano dokonywanie takich wpisów. Dowód techniczny powinien obrazować pełny i aktualny stan eksploatacji sprzętem. Wszystkie wpisy powinny być w nim dokonywane na bieżąco.

2. W niektórych rodzajach pojazdów służbowych, stan wyposażenia Garnizonu w sprzęt transportowy nie osiągnął poziomu określonego ustalonymi przez Komendanta Wojewódzkiego normami. Stan powyższy dotyczył sześciu rodzajów sprzętu transportowego na 1 stycznia 2015 r., samochodów ciężarowych na koniec 2015 r. i czterech rodzajów sprzętu na koniec 2016 r.

Ocena częściowa

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

2. Zapewnienie sprawności technicznej sprzętu transportowego

Opis stanu faktycznego

2.1 Badania techniczne pojazdów

2.1.1

Komenda prowadziła trzy stacje kontroli pojazdów, dalej: „SKP”: w Zaczerniu k. Rzeszowa, Krośnie i Stalowej Woli. SKP ww. posiadały upoważnienia do przeprowadzania badań technicznych pojazdów:

- SKP w Zaczerniu – wydane w dniu 27.11.2015 r., z terminem ważności do 27.11.2020 r.;
- SKP w Krośnie – wydane w dniu 26.06.2013 r., z terminem ważności do 26.06.2018 r.;
- SKP w Stalowej Woli – wydane w dniu 21.12.2015 r., z terminem ważności do 21.12.2020 r.

Upoważnienia dla ww. SKP obejmowały przeprowadzanie badań technicznych pojazdów, jako „podstawowa stacja kontroli pojazdów, o której mowa w art. 83 ust. 1 pkt 1 lit. a i b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym”

(dowód: akta kontroli str. 68-76)

W trakcie kontroli zostały przeprowadzone oględziny Stacji Kontroli Pojazdów (SKP) Komendy, która swoją działalność prowadziła w miejscowości Zaczernie. Sprawdzeniu podlegało spełnianie przez SKP wymagań techniczno-organizacyjnych ustalonych w załączniku nr 1 do 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 szczególny¹⁵, dalej: „Rozporządzenie z dnia 16 marca 2017 r.”.

Oględziny wykazały, iż wyposażenie Stacji w urządzenia i przyrządy kontrolno-pomiarowe odpowiada danym wykazanym we wniosku Komendy o wydanie upoważnienia do przeprowadzania badań technicznych pojazdów z dnia 12.11.2015 r. SKP spełniała wymagania techniczno-organizacyjne, określone w załączniku nr 1 do Rozporządzenia z dnia 16 marca 2017 r.

W SKP zatrudnionych było dwóch uprawnionych diagnostów, wymienionych w powyższym upoważnieniu nr 2/15 z dnia 27.11.2015 r.

W SKP dokumentacja w postaci „Rejestru badań technicznych pojazdów samochodowych” oraz „Kart okresowej kontroli eksploatacyjnej urządzeń lub przyrządów kontrolno-pomiarowych stanowiących wyposażenie stanowisk

¹⁵ Dz. U. z 2017 r., poz. 577

kontrolnych” prowadzona była zgodnie z wzorami określonymi odpowiednio załącznikami nr 4 i 6 rozporządzenia z dnia 16 marca 2017 r. Karty posiadały wpisy dotyczące: legalizacji, certyfikatów zgodności, jak również przeglądów okresowych oraz napraw i konserwacji urządzeń i przyrządów kontrolno-pomiarowych prowadzonych w okresie objętym kontrolą. Próba obejmująca 5 urządzeń lub przyrządów kontrolno-pomiarowych wykazała, iż w latach 2015 i 2016:

- wieloskładnikowy analizator spalin silników o zapłonie iskrowym posiadał świadectwa legalizacyjne i był poddawany okresowej kontroli eksploatacyjnej oraz kalibracji;
- miernik poziomu dźwięku posiadał świadectwa wzorcowania oraz był poddawany okresowym przeglądom;
- przyrząd do geometrii zawieszenia posiadał świadectwa legalizacyjne, certyfikat zgodności oraz poddawany był przeglądowi okresowemu;
- miernik poziomu dźwięku; urządzenie do kontroli i ustawiania świateł – posiadały certyfikaty zgodności oraz poddawane były przeglądowi okresowemu.

SKP nie posiadała upoważnienia do umieszczania w pojazdach tabliczek znamionowych, zastępczych.

(dowód: akta kontroli str. 77-81)

W Garnizonie, w trzech Stacjach Kontroli Pojazdów było zatrudnionych 5 diagnostów. W latach 2015 i 2016 wykonali odpowiednio 891 i 876 badań technicznych pojazdów Policji. Poza Policją badań technicznych pojazdów służbowych wykonano w 2015 r. – 25, zaś w 2016 r. – 28. Badania były zlecane odpłatnie SKP poza Policją w zakresie, którego nie obejmowały upoważnienia wydane przez KGP dla SKP Komendy. W zapleczu obsługowo-naprawczym Komendy, diagnosty wykonywali również inne prace, np. w ramach sezonowej wymiany ogumienia.

(dowód: akta kontroli str. 43-47)

2.1.2

Analizę terminów przeprowadzania badań technicznych pojazdów służbowych Komendy przeprowadzono na próbie 10 pojazdów, opisanej w pkt 4.1.2 niniejszego wystąpienia pokontrolnego. Badaniu podlegały terminy badań technicznych w latach 2015 i 2016. Spośród 20 badań technicznych, w 12 przypadkach pojazdy zostały poddane badaniom technicznym po upływie terminu wyznaczonego do ich przeprowadzenia. Przekroczenia terminów wynosiły (w nawiasach rok badania):

- 1 dzień - 4 pojazdy o nr wewnętrznych: 5315 i 4231 (2015); 4259 i 5359 (2016);
- 3 dni – pojazd o nr wewnętrznym 4831 (2016);
- 4 dni – pojazd o nr wewnętrznym 5375 (2015);
- 6 dni – pojazd o nr wewnętrznym 4295 (2015);
- 7 dni – pojazd o nr wewnętrznym 4295 (2016);
- 9 dni – pojazd o nr wewnętrznym 5377 (2016);
- 11 dni – pojazd o nr wewnętrznym 4259 (2015);
- 15 dni – pojazd o nr wewnętrznym 4831 (2015);
- 17 dni – pojazd o nr wewnętrznym 5315 (2016).

Analiza zapisów dotyczących używania wyżej wymienionych pojazdów, w okresach bez ważnych badań technicznych wykazała, iż:

- samochód o nr wewnętrznym 5375, w dniu 24.07.2015 r. przejechał 92 km;
- samochód o nr wewnętrznym 5315 przejechał: w dniu 22.07.2015 r. 119 km, zaś od 2 do 18.11.2016 r. łącznie 351 km;
- samochód o nr wewnętrznym 4831 w okresie od 12.02 do 4.03.2015 r. przejechał łącznie 254 km;
- samochód o nr wewnętrznym 5359, w dniu 7.11.2016 r. przejechał 315 km.

(dowód: akta kontroli str. 82, 83)

Odnośnie przyczyn nie przedstawiania pojazdów służbowych do badań technicznych w wymaganych terminach oraz ich używania w okresach bez ważnego badania, Naczelnik Wydziału Transportu Komendy przedłożył pisma wyjaśniające naczelników Wydziałów Komendy będących dysponentami ww. pojazdów oraz osób kierujących tymi pojazdami. Jako podstawowe przyczyny nieprzedstawiania pojazdów do badań technicznych w wymaganych terminach podane zostały niezauważenie upływającego terminu. Jako przyczynę ich używania w okresach bez ważnego badania technicznego, podano ciągłe używanie pojazdów do realizacji ważnych zadań służbowych.

(dowód: akta kontroli str. 84-96)

Badania techniczne pojazdów wykonywane były w stacji kontroli pojazdów w Zaczerniu, w dniu ich przedstawienia do badania. W przypadku wykonywania napraw i obsługi tych pojazdów, badania techniczne były wykonywane po ich zakończeniu.

(dowód: akta kontroli str. 83)

W okresie od 1 do 17 marca 2017 r., tj. od uchYLENIA 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 szczególny¹⁶ do wejścia w życie 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, Komenda zleciła wykonanie 38 badań technicznych pojazdów służbowych Policji. Na ten cel wydatkowano kwotę 5 088,39 zł.

(dowód: akta kontroli str. 31-42)

2.2 Obsługa techniczna i naprawy pojazdów

2.2.1

W okresie objętym kontrolą, w ramach zaplecza obsługowo-naprawczego Garnizonu funkcjonowała Stacja Obsługi w Zaczerniu oraz 3 SKP. W Garnizonie działał również Punkt Obsługi Technicznej przy Komendzie Miejskiej Policji w Przemyśle. Stacja Obsługi Komendy posiadała autoryzacje w zakresie serwisu samochodów „Volkswagen”, „Fiat”, „Kia” oraz motocykli „Honda” i „Yamaha”. W zapleczu Komendy były również naprawiane pojazdy KMP i KPP.

Zaplecze obsługowo-naprawcze w Komendzie działało od godz. 7:00-15:00.

Na dzień 31 grudnia 2015 r., w Wydziale Transportu Komendy zatrudnionych było 75 pracowników, w tym 2 policjantów. W stacji obsługi i SKP pracowało 51 osób. Natomiast na dzień 31 grudnia 2016 r. zatrudnionych było 74 pracowników, w tym 2 policjantów, a w stacjach obsługi 50 pracowników.

Ochroną obiektów zaplecza obsługowo-naprawczego Komendy, z siedzibą w Zaczerniu po godzinach pracy zajmował się ochroniarz Wydziału Prewencji Komendy oraz funkcjonariusz Oddziału Prewencji Policji w Rzeszowie.

Ochronę obiektów zaplecza obsługowo-naprawczego Komendy, z siedzibą w Krośnie, po godzinach pracy zapewnia Komenda Miejska Policji w Krośnie ochraniając przylegające do siebie obiekty, angażując do tego funkcjonariuszy Policji.

Ochroną obiektów zaplecza obsługowo-naprawczego Komendy, z siedzibą w Stalowej Woli, po godzinach pracy zajmuje się Wydział Prewencji Komendy, angażując do tego funkcjonariuszy Policji.

W Garnizonie zatrudnionych było 33 specjalistów samochodowych w stacjach

¹⁶ Dz. U. z 2015 r., poz. 1763

obsługi, w tym 5 diagnostów, 13 mechaników, 3 blacharzy, 2 blacharzy-lakierników, 3 elektryków samochodowych, 2 elektromechaników, 2 lakierników, ślusarz-tokarz, mechanik-narzędziowiec, tokarz-narzędziowiec oraz 5 specjalistów samochodowych w POT, w tym 4 mechaników i elektryk, według ustalonych wskaźników pracochłonności (załącznik nr 2 do decyzji nr 34 Komendanta Głównego Policji z dnia 2 lutego 2001 r. w sprawie obsługi technicznych i napraw sprzętu transportowego w Policji¹⁷, zwaną dalej: „decyzją nr 34 KGP z 2001 r.”).

Pracownicy zatrudnieni w zapleczu obsługowo-naprawczym posiadają kwalifikacje zawodowe w zakresie naprawy pojazdów samochodowych. Sześciu pracowników Stacji Obsługi uczestniczyło latach 2015 - 2016 w kursach i szkoleniach podnoszących kwalifikacje. Kursy dotyczyły napraw i obsługi samochodu marki Kia, obsługi klimatyzacji samochodowych, obsługi sygnalizacji samochodów uprzywilejowanych.

(dowód: akta kontroli str. 31-42, 43-47)

Zaopatrzenie zaplecza obsługowo-naprawczego w części i materiały eksploatacyjne zapewniają dostawcy zewnętrzni oraz częściowo Komenda własnym transportem. Dostawcy zostali wybrani z zachowaniem przepisów i regulacji wewnętrznych dotyczących udzielania zamówień publicznych.

Zakup części do pojazdów służbowych w okresie objętym kontrolą realizowany był przez Komendę na podstawie niżej wymienionych umów:

- umowa z 24.07.2014 r. zawarta na okres 12 miesięcy od dnia podpisania umowy lub dostarczenia Komendzie części o wartości 1 687 139,20 zł;
- umowa z 2.11.2015r. zawarta na okres 12 miesięcy od dnia podpisania umowy, na dostarczenie Komendzie części o wartości 1 900 000,00 zł;
- umowa z 12.10.2016 r. zawarta na okres 24 miesięcy od dnia 2.11.2016 r. na dostarczenie Komendzie części o wartości 2 050 000,00 zł.

Powyższe umowy zostały zawarte w wyniku przeprowadzenia przez Komendę postępowań o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego.

Części zamienne, które są dostępne u dostawców, którzy zostali wybrani w przetargach, dostarczane są ich własnym transportem oraz stosowane są upusty cenowe.

Procedurę realizacji zamówień, o których mowa w art. 4 pkt 8 ustawy Pzp, w tym zakupu przez Komendę części zamiennych określił decyzjami Komendant Wojewódzki.

(dowód: akta kontroli str. 31-42, 97-100, 101-103, 104-112, 113-125)

W KWP w Rzeszowie utrzymywano magazyny części zamiennych i materiałów eksploatacyjnych. Wartość bilansowa zmagazynowanych w nich towarów (poz. 2-421010, 2-421002) według stanu:

— na dzień 31 grudnia 2015 r. wynosiła:

- Stalowa Wola - 23 828,96 zł;
- Krosno - 31 205,80 zł;
- Zaczernie - 65 614,76 zł;
- MPiS KWP i OPP - 209 956,64 zł.

¹⁷ Dz. Urz. KGP Nr 4, poz. 42 ze zm.

przy wydatkach poniesionych w tym roku na zakup części zamiennych i materiałów eksploatacyjnych w wysokości 1 485 617,77 (poz. 2-421010) i 7 857 481,54 (poz. 2-421002),

– na dzień 31 grudnia 2016 r. wynosiła:

- Stalowa Wola - 9 098,62 zł,
- Krosno - 18 821,50 zł,
- Zaczernie - 116 879,39 zł,
- MPiS KWP i OPP - 287 972,05 zł

przy wydatkach poniesionych w tym roku na zakup części zamiennych i materiałów eksploatacyjnych w wysokości 1 648 090,01 zł (poz. 2-421010) i 6 647 537,10 zł (poz. 2-421002).

W zapleczu obsługowo-naprawczym Komendy wykonywane były usługi i naprawy sprzętu transportowego użytkowanego przez KMP i KPP.

Komenda zlecała wykonanie części usług i napraw poza własnym zapleczem naprawczym:

- naprawy bieżące (NB):

rozdz.75404 – 78 368,80 zł (2015 r.), 42 770,56 zł (2016 r.)

rozdz. 75405 – 154 951,43 zł (2015 r.), 130 755,58 zł (2016 r.)

- usługi techniczne (OT):

rozdz.75404 – 9 515,93 zł (2015 r.), 13 417,31 zł (2016 r.)

rozdz. 75405 – 24 780,00 zł (2015 r.), 51 355,65 zł (2016 r.)

Liczba zleconych poza Policję usług:

- obsług (OT): 61 szt. tj. 5,6% ogółu obsług w 2015 roku, 104 szt. tj. 9,6% ogółu obsług w 2016 roku
- napraw (NB): 220 szt. tj. 8,8% ogółu napraw w 2015 roku, 144 szt. tj. 5,4% ogółu napraw w 2016 roku.
- napraw powypadkowych (NP): 227 szt. tj. 79,1% ogółu napraw w 2015 roku, 187 szt. tj. 66,1% ogółu napraw powypadkowych w 2016 r.

Przyczyny takich działań:

- usługi OT w Autoryzowanych Stacjach Obsług, z uwagi na warunki gwarancji pojazdów zakupionych do Policji;

- naprawy NB w punktach poza Policją, z uwagi na brak specjalistycznego warsztatowego sprzętu diagnostycznego, brak wolnych mocy przerobowych w policyjnym zapleczu warsztatowym.

Komendant określił zasady dokonywania napraw poza Policją i ich dokumentowania zgodnie z umowami. Pojazdy były kierowane do napraw poza zapleczem obsługowo-naprawczym Policji w przypadkach braku możliwości technicznych naprawy (elektronika, pompy wtryskowe, turbosprężarki).

W okresie objętym kontrolą, Komendant Wojewódzki na wykonywanie kompleksowych napraw pojazdów służbowych uszkodzonych w wyniku zdarzeń drogowych oraz innych napraw blacharsko-lakierniczych i mechanicznych zawarł niżej wymienione umowy:

- umowa z dnia 23.05.2014 r. z okresem obowiązywania przez 12 miesięcy od dnia jej podpisania, wartość umowy 931 000,00 zł;

- umowa z dnia 2.06.2015 r. z okresem obowiązywania przez 12 miesięcy od dnia jej zawarcia, wartość umowy 890 011,00 zł;

- umowa z dnia 23.05.2016 z okresem obowiązywania przez 24 miesiące od dnia jej zawarcia, wartość umowy 1 603 600,00 zł.

Powyższe umowy zostały zawarte w wyniku przeprowadzenia przez Komendę postępowań o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego.

Analiza 20 napraw pojazdów służbowych w latach 2015 i 2016 wykazała, iż były one wykonywane przez wykonawców, z którymi zostały zawarte ww. umowy. Zapłaty za wykonane naprawy były dokonywane w terminowo.

W kontrolowanym okresie, Komendant Wojewódzki zawarł 3 umowy na świadczenie usług w zakresie napraw diagnostycznych pojazdów służbowych, polegających m.in. na prawidłowym odczytaniu kodów kreskowych usterek przez podłączenie do czytnika kodów kreskowych. Wartości zawartych umów nie przekraczały 55 536,00 zł (brutto). Zamówień powyższych udzielono na podstawie art. 4 pkt 8 ustawy Pzp.

(dowód: akta kontroli str. 31-42, 126-127, 128, 188)

System ewidencji kosztów w KWP w Rzeszowie nie umożliwiał jednoznacznie ustalenia pełnych i rzeczywistych kosztów gospodarki transportowej, ze względu na brak możliwości wyodrębnienia dokładnych kosztów utrzymania obiektów (m.in. media, podatek) komórek transportu KWP w Rzeszowie (tj. Stacji Obsługi w Krośnie, Stalowej Woli i Zaczerniu, a także obiektów garaży na ul. Dąbrowskiego w Rzeszowie) oraz Punktu Obsługi Technicznej w KMP w Przemyśle (jako komórki transportu jednostki podległej).

Ogółem koszt gospodarki transportowej w garnizonie wynosił:

- w 2015 r. – 14 540 610,33 zł

- w 2016 r. – 13 814 832,06 zł;

Struktura kosztów prowadzenia gospodarki transportowej, zgodnie z ustalonym przez KGP wzorem (pismo Ctr/D/621/2012) z dnia 26.03.2012 r.), obejmowała poniższe koszty:

- koszty materiałowe, w tym: materiały pędne i smary oraz części zamienne i materiały konserwacyjno-remontowe,
- koszty ponoszone na usługi poza Policją, w tym koszty obsługi technicznej, napraw, przeglądów technicznych, badań technicznych pojazdów,
- koszty osobowe wraz z pochodnymi,
- koszty umundurowania, badań profilaktycznych,
- koszty utrzymania obiektów,
- koszty rejestracji pojazdów,
- podatek od środków transportu,
- koszty ubezpieczeń (oprócz polisy generalnej OC),
- koszty obsługi, naprawy, legalizacji i dozoru technicznego wyposażenia warsztatowego i sprzętu do mpis,
- pozostałe koszty związane z prowadzeniem gospodarki transportowej (w tym ujmowano m.in.: opłaty abonamentowe za radioodbiorniki samochodowe, usługi transportowe, mycie pojazdów, dezynfekcja pojazdów, utylizacja odpadów, zakupy narzędzi i sprzętu warsztatowego);

Średni jednostkowy koszt gospodarki transportowej na 1 km przebiegu sprzętu transportowego wynosił:

- w 2015 r. – 0,81 zł/km

- w 2016 r. – 0,78 zł/km;

Koszty gospodarki transportowej ustalano na podstawie kosztów ewidencjonowanych w Wydziale Transportu Komendy oraz informacji

otrzymywanych w comiesięcznych wykazach z innych komórek Komendy, tj. Wydziału Finansów, Wydziału Kadr i Szkolenia, Wydziału Zaopatrzenia oraz Wydziału Inwestycji i Remontów.

W kosztach uwzględniano koszty osobowe wszystkich pracowników Wydziału Transportu Komendy (w tym specjalistów samochodowych) wg danych uzyskanych z Wydziału Finansów Komendy (koszty dotyczyły wynagrodzeń, nagród kwartalnych, nagrody 13-stki), do kosztów gospodarki transportowej wliczano także koszty osobowe pracowników Punktu Obsługi Technicznej w KMP w Przemyśle. W kosztach nie ujmowano kosztów osobowych pracowników komórek innych niż transportu.

W kosztach gospodarki transportowej Komendy, koszty utrzymania obiektów Wydziału Transportu (media, podatek) wyliczano na podstawie danych otrzymywanych z Wydziału Inwestycji i Remontów. Ze względu na brak możliwości ustalenia dokładnego kosztu tylko w odniesieniu do obiektów transportu przedstawione dane są szacunkowe. W odniesieniu do kosztów utrzymania obiektów Punktu Obsługi Technicznej w KMP w Przemyśle, podane dane są również szacunkowe.

Koszt utrzymania zaplecza obsługowo-naprawczego Komendy wyniósł w 2015 roku – 2 345 404,32 zł, a w 2016 roku – 2 450 442,76 zł. Do kosztów wliczono koszty utrzymania obiektów (media/podatek, dot. stacji obsługi), koszty osobowe pracowników zaplecza obsługowo-naprawczego, utylizację odpadów, koszty naprawy, legalizacji i dozoru technicznego wyposażenia stacji, zakupy sprzętu i narzędzi warsztatowych).

Na początku roku 2017 w KWP w Rzeszowie wyliczono koszt roboczogodziny pracy specjalistów samochodowych, w oparciu o dane z roku poprzedniego. Stawkę roboczogodziny ustalono na kwotę 72 zł. Kalkulacji kosztów dokonano w oparciu o wielkości kosztów: zatrudnienia pracowników, centralnego ogrzewania, energii elektrycznej, wody i ścieków, ochrony środowiska, podatku od nieruchomości, odzieży ochronnej, środków ochrony osobistej, napojów, ekwiwalentu za pranie, utylizacji, zakupu, naprawy, legalizacji i przeglądów UDT sprzętu i narzędzi warsztatowych, materiałów pomocniczych (w tym mpis), materiałów i sprzętu biurowego, komputerowego, łączności i informatyki, połączeń telefonicznych, remontowo-budowlanych, amortyzacji kosztów inwestycji i remontów. Do tego czasu obowiązywała stawka roboczogodziny wyliczona według kosztów za rok 2008, która wynosiła 55 zł. Stawka została wyliczona na podstawie rodzaju kosztów jak przy ustaleniu stawki roboczogodziny w 2017 r.

Zaplecze obsługowo- naprawcze utrzymywane jest z powodu możliwości naprawy pojazdów, których nie powinno się ujawniać na zewnątrz, szybszych napraw wynikających z nagłych potrzeb formacji, niższych kosztów roboczogodziny, zdolności napraw sprzętu transportowego, którego nie chcą się podejmować zewnętrzne zakłady.

Komendant Wojewódzki analizował efektywność działania zaplecza obsługowo - naprawczego oraz możliwość zlecenia podmiotom zewnętrznym całości usług i napraw sprzętu transportowego. Z przeprowadzonych analiz wynikało, iż zasadnym jest utrzymanie funkcjonowania istniejących stacji obsługi oraz punktu obsługi technicznej. W stacjach obsługi oprócz przeglądów okresowych i badań technicznych wykonuje się wiele napraw wynikających z bieżącej eksploatacji (wymiana żarówek, wycieraczek szyb samochodowych, sygnałów świetlnych i dźwiękowych, zamków i blokad przedziałów dla zatrzymanych, napraw przebitych opon oraz wyposażenia specjalistycznego montowanego w pojazdach specjalistycznych) jak również niektóre naprawy powypadkowe, obsługi i naprawy agregatów elektrycznych w KMP i KPP, wyceny napraw powypadkowych, oceny stanu technicznego pojazdów, demontaż wyposażenia policyjnego samochodów

wycofywanych z eksploatacji. Ze względu na różnorodność marek i typów pojazdów transportowych użytkowanych przez Policję, nie wszystkie zewnętrzne zakłady napraw są w stanie wykonać wszystkie naprawy zlecane przez Policję. W przypadku zlecenia napraw poza Policją istnieje też konieczność demontażu na czas naprawy, specjalistycznego wyposażenia a następnie jego montaż. Poszczególne ASO zajmują się naprawami określonej marki pojazdów z tego powodu musiano by zlecać obsługi i naprawy do kilku zakładów. Z tego względu znacznie wydłużyłby się czas wyłączenia pojazdów ze służby, co negatywnie wpłynęło na realizację zadań Policji. Nie bez znaczenia jest też fakt, że stawki roboczogodziny ASO są znacząco wyższe niż w Policji.

(dowód: akta kontroli str. 31-42, 43-47, 129-133, 134-135)

W okresie objętym kontrolą, dostawcą paliw płynnych do pojazdów służbowych Garnizonu był jeden dostawca, na podstawie umowy z dnia 29 grudnia 2014 r. W miesiącach: wrzesień i październik 2015 r. oraz wrzesień; październik i listopad 2016 r., w związku z brakiem środków finansowych wystąpiła konieczność prolongowania terminów płatności przez Policję faktur wystawionych przez dostawcę za dostarczone i zużyte paliwo. Łączna kwota zaległości płatniczych, objętych prolongatą wyniosła 947 681,48 zł, (w 2015 r. - 306 261,50 zł i 641 419,98 zł w roku 2016).

Analiza wykazała, iż liczba przejechanych przez pojazdy służbowe Policji w Garnizonie kilometrów, w miesiącach, w których wystąpiły zaległości w płatnościach faktur za dostarczone paliwo, nie odbiegała do liczby przejechanych kilometrów w pozostałych miesiącach. Trudności w zapłacie przez Policję faktur za dostarczone paliwo nie wpłynęły niekorzystnie na realizację jej ustawowych zadań na terenie Garnizonu.

Dostawca za okres prolongaty terminu płatności nie naliczał ustawowych odsetek.

(dowód: akta kontroli str. 136-138)

2.2.2

W okresie objętym kontrolą w Garnizonie nie były dokonywane przeglądy stanu utrzymania sprzętu transportowego, zaplecza obsługowo-naprawczego jednostek i komórek organizacyjnych, dla których Komenda prowadzi gospodarkę transportową.

(dowód: akta kontroli str. 31-42)

Naczelnik Wydziału Transportu, w związku z powyższym podał, iż nie zna powodów, dlaczego w latach 2015-2016 nie przeprowadzano przeglądów stanu sprzętu transportowego oraz zaplecza technicznego jednostek Garnizonu. Poinformował jednocześnie, iż po objęciu z dniem 15 listopada 2016 r. stanowiska Naczelnika Wydziału Transportowego Komendy podjął decyzję o przeprowadzeniu przeglądu. Na podstawie Decyzji 158/2017 Komendanta Wojewódzkiego Policji w Rzeszowie z dnia 12 maja 2017 r. jest prowadzony przegląd sprzętu transportowego Komendy oraz jednostek podległych (KMP i KPP).

(dowód: akta kontroli str. 139-140)

W trakcie kontroli przeprowadzone zostały oględziny Stacji Obsługi Komendy (zaplecza obsługowo-naprawczego), (dalej: „Stacja ” lub „ZO-N”). Sprawdzeniu podlegała zgodność wyposażenia Stacji Obsługi z wymogami określonymi w załączniku nr 14 do *Instrukcji w sprawie organizacji obsług technicznych i napraw sprzętu transportowego w Policji*, dalej: „Instrukcja”, stanowiącej załącznik do decyzji nr 34 KGP z 2001 r. Sprawdzone stan techniczny sprzętu będącego na wyposażeniu Stacji Obsługi, czy jest on sprawny i nie zagraża bezpieczeństwu pracowników. Skontrolowane zostały normatywne okresy jego eksploatacji określone w załączniku nr 17 do *Instrukcji*.

W trakcie oględzin stwierdzono, iż niżej wymieniony sprzęt, wykazany w wyżej cytowanym załączniku nr 14 do Instrukcji w sprawie organizacji obsług technicznych i napraw sprzętu transportowego w Policji, jako część podstawowego wyposażenia stacji obsług pojazdów, nie znajdował się na wyposażeniu Stacji Obsługi w Zaczerniu, tj.:

- trzy szlifierki do gniazd zaworowych,
- cztery frezarki do gniazd zaworowych,
- piła ramowa mechaniczna,
- hamownia podwozia,
- dwa urządzenia do atestowania szybkościomierzy i drogomierzy,
- trzy przyrządy do sprawdzania szczelności łożysk wału karbowego,
- dwa aparaty do sprawdzania i czyszczenia świec zapłonowych,
- cztery kasety do sprawdzania i regulacji ustawiania zapłonu,
- dwa aparaty do pomiaru zużycia paliwa w czasie jazdy,
- dwa próbники podciśnienia w rurze ssącej i ciśnienia pompy paliwowej,
- stół spawalniczy z wyciągiem gazów,
- nożyce do cięcia blachy z napędem elektrycznym,
- urządzenie do płukania chłodziw,
- urządzenie do sprawdzania chłodziw,
- dwie kolumny powietrza,
- podnośnik hydrauliczny ramieniowy,
- przyrząd do montażu resorów.

Naczelnik Wydziału Transportu na powyższą okoliczność złożył wyjaśnienia: Wykaz podstawowego wyposażenia zaplecza obsługowo naprawczego w załączniku nr 14 Instrukcji w sprawie organizacji obsług technicznych i napraw sprzętu transportowego w Policji, stanowiącej załącznik do decyzji nr 34 Komendanta Głównego Policji z dnia 2 lutego 2001 r. w sprawie organizacji obsług technicznych i napraw sprzętu transportowego w Policji jest nieadekwatny w zakresie narzędzi, przyrządów i urządzeń potrzebnych do wykonywania obsług i napraw w obecnie użytkowanych pojazdach służbowych. Ewentualne doposażenie zaplecza obsługowo naprawczego do stanu określonego w ww. instrukcji we wszystkie urządzenia jest ekonomicznie i technologicznie nieuzasadnione. Różnorodność eksploatowanego w Policji sprzętu transportowego wymusza doposażanie stacji obsługi w specjalistyczne klucze, narzędzia i testery, które są systematycznie uzupełniane w miarę posiadanych środków finansowych. Wnioski o zakup narzędzi i przyrządów zaliczanych do środków trwałych przesyłano do Komendy Głównej Policji z prośbą o ujęcie w planie finansowym jednostki. Zwracano się również z prośbą o pozwolenie przesunięcia środków finansowych w celu zakupu linii diagnostycznej do stacji kontroli pojazdów (kopia pism T-137/2015 z dnia 19.02.2015 i T-370/2015 z dnia 05.05.2015 r. wraz z odpowiedziami w załączeniu).

(dowód: akta kontroli str. 141-155, 156-164)

Oględziny wykazały, iż następujące urządzenia stanowiące wyposażenie Stacji Obsługi, nie były objęte obowiązkowym dozorem technicznym:

1. Dźwignik kanałowy DKP 2,5t; rok prod. – 1996; rok ustawienia w ZO-N – 1996,
2. Dźwignik kanałowy DKP 2,5t; rok prod. – 1995; rok ustawienia w ZO-N – brak wpisu,
3. Dźwignik kanałowy DKP 2,5t; rok prod. – 1995; rok ustawienia w ZO-N – 1995,
4. Dźwignik kanałowy DKP – 2,5t; rok prod. 1995; rok ustawienia w ZO-N – 1995,
5. Dźwignik kanałowy DKP – 2,5t; rok prod. 1995; rok ustawienia w ZO-N – 1996,
6. Podnośnik kanałowy + wózek DKP – M 3,5; rok prod. 2004; rok ustawienia w ZO-N – 2005,
7. Podnośnik kanałowy + wózek DKM – 6,3; rok prod. 2004; rok ustawienia w ZO-N – 2005,
8. Dźwignik kanałowy DKP-H6,3; rok prod. 2013; rok ustawienia w ZO-N – 2013.

(dowód: akta kontroli str.141-155)

W związku z powyższym, Naczelnik Wydziału Transportu Komendy wyjaśnił: Nie wiem, dlaczego moi poprzednicy pełniący funkcję Naczelnika Wydziału Transportu nie wystąpili do Urzędu Dozoru Technicznego w celu objęcia dozorem dźwigników i podnośników kanałowych wymienionych w przedmiotowym piśmie. Natychmiast po uzyskaniu informacji, że podnośniki kanałowe powinny być zgłoszone do dozoru technicznego podjąłem czynności zmierzające do przygotowania wymaganej dokumentacji na podstawie, której mogą zostać objęte dozorem. W dniu 9 sierpnia 2017 roku pracownik Wydziału Transportu KWP w Rzeszowie złożył w Urzędzie Dozoru Technicznego Oddział w Rzeszowie całość dokumentacji w celu zweryfikowania i wyznaczenia terminu odbioru technicznego zgłoszonych podnośników oraz wydania decyzji zezwalającej na ich eksploatację.

(dowód: akta kontroli str. 156-164)

Analiza dokumentacji związanej z ewidencją sprzętu stanowiącego wyposażenie Stacji Obsługi wykazała, iż dla niżej wymienionych urządzeń upłynął normatywny okres ich eksploatacji, określony załącznikiem nr 17 do wyżej cytowanej Instrukcji. Poniżej podano odpowiednio: nazwę sprzętu obsługowo-naprawczego / normatywny okres eksploatacji / okres eksploatacji sprzętu [w latach]:

1. Tokarka / 20 / 41,
2. Tokarka / 20 / 37,
3. Tokarka / 20 / 27,
4. Wiertarka kolumnowa / 20 / 43,
5. Wiertarka stołowa / 5 / 33,
6. Wytaczarka do bębnow hamulcowych / 15 / 20,
7. Szlifierka do grzybków zaworowych / 10 / 36,
8. Frezarka (szlifierka) do gniazd zaworowych / 5 / 36,
9. Podnośniki śrubowe (szt. 8) / 15 / 37 (każdy) ,
10. Zestaw diagnostyczny / 10 / 14,
11. Przyrząd do kontroli ustawienia świateł / 6 / 23,
12. Przyrząd do ustawienia geometrii / 5 / 10,
13. Urządzenie rolkowe do kontroli hamulców / 10 / 23,
14. Myjnia do mycia części samochodowych / 5 / 20,
15. Napełniacz oleju / 5 / 12,
16. Zbiornik na zużyty olej / 10 / 15,
17. Urządzenie do nakładania powłok antykorozyjnych / 5 / 7,
18. Urządzenie do zdejmowania opon / 8 / 29,
19. Spawarka elektryczna / 10 / 19,
20. Kabina lakiernicza / 15 / 40,
21. Sprężarka powietrza / 10 / 18,
22. Sprężarka powietrza / 10 / 27,
23. Prostownik do ładowania akumulatorów / 5 / 18,

Sprężarka

24. Prasy, piły ramowe do metalu / 15 / 41.

(dowód: akta kontroli str. 141-155)

Na powyższą okoliczność, Naczelnik wydziału Transportu Komendy wyjaśnił: W przypadku sprzętu obsługowo-naprawczego, dla którego upłynął normatywny okres eksploatacji określony w załączniku nr 17 Instrukcji w sprawie organizacji obsług technicznych i napraw sprzętu transportowego w Policji, stanowiącej załącznik do decyzji nr 34 Komendanta Głównego Policji z dnia 2 lutego 2001 r. w sprawie organizacji obsług technicznych i napraw sprzętu transportowego w Policji, rozważano możliwość wycofania go z eksploatacji. Mając na uwadze jednak jego stan techniczny oraz kierując się ekonomią nie podjęto tego rodzaju decyzji. Na dzień dzisiejszy sprzęt jest w pełni sprawny, nie podlegał awariom i usterkom powodującym wyłączenie go z eksploatacji, więc jest wykorzystywany przy wykonywaniu obsług i napraw sprzętu transportowego. Dokonywana jest tylko niezbędna konserwacja i regulacja przedmiotowego sprzętu. W przypadku zaistnienia awarii, której koszt naprawy byłby ekonomicznie nieuzasadniony zostanie podjęta decyzja o wycofaniu. Wycofanie sprzętu wiązałoby się również z koniecznością poniesienia kosztów na zakup nowego sprzętu.

(dowód: akta kontroli str. 156-164)

2.2.3.

Średnioroczny procent pojazdów wyłączonych z użytkowania z powodu napraw bieżących i obsługi technicznej wynosił w 2015 r.- 8,56% i w 2016 r.- 8,47%.

Łączny okres wyłączenia z użytkowania z powodu napraw bieżących i obsług technicznych, objętych kontrolą 10 pojazdów, wykazanych w 2015 r. i 2016 r. wyniósł 57 dni.

Łączny czas postoju sprzętu transportowego użytkowanego w Komendzie ponad ustalone limity w roboczościach wynosił w 2015 r. – 1264,5 i w 2016 r. – 1779,5.

Bilans wykorzystania mocy produkcyjnej zaplecza obsługowo-naprawczego wynosił w 2015 r.- 0,895511 i w 2016 r. – 0,898236. Mocy produkcyjnej nie wykorzystano w pełni z powodu absencji chorobowej, urlopów okolicznościowych.

Na czas obsług i napraw pojazdów w stacji obsługi, jednostki i komórki organizacyjne nie otrzymywały pojazdów zastępczych.

(dowód: akta kontroli str. 31-42)

Okresy wyłączenia pojazdów z użytkowania z powodu napraw bieżących i obsług, przestrzeganie limitów czasu ich postoju oraz ich rozliczanie zostały skontrolowane w odniesieniu do 10 pojazdów wybranych w pkt. 4.1.2 niniejszego wystąpienia pokontrolnego. Kontrolą zostały objęte 22 naprawy bieżące i obsługi, spośród których 18 zostało przeprowadzonych w czasie określonym załącznikiem nr 4 „Limity czasu postoju sprzętu transportowego w obsługach i naprawach (w roboczościach)” do Instrukcji. Analiza zapisów w kartach pracy (OT2NB) prowadzonych dla objętych kontrolą napraw bieżących i obsług wykazała w przypadku 4 napraw bieżących i obsług, przekroczenie limitów czasu postoju od 2 do 4,5 roboczości. Przyczyny przekroczeń limitów czasu postoju pojazdów były wykazane w kartach jako „brak części zamiennych”.

(dowód: akta kontroli str. 165, 166-168, 169-179)

Naczelnik wyjaśnił, iż przyczyną przekroczenia limitów czasu postoju samochodów w obsługach i naprawach był brak części zamiennych. Ponadto Naczelnik podał, iż po wprowadzeniu programu komputerowego SWAP i braku w magazynie części zamiennych jest problem z dotrzymaniem terminów wykonywania przeglądów okresowych. Pojazd po przyjęciu do przeglądu zostaje skierowany do stacji diagnostycznej w celu sprawdzenia i opisu poszczególnych czynności naprawczych i wystawienia karty pracy. Następnie mechanik wymontowuje części, weryfikuje ich stan i kwalifikuje do naprawy lub przeglądu. Po zatwierdzeniu przez mistrza,

zaopatrzeniowiec zamawia części w hurtowni, gdzie nie zawsze się znajdują lub są nie takiej jakości jak wymagana, co wydłuża proces naprawy. W czasie naprawy zdarza się również, iż potrzebne są dodatkowe części, bo nie wszystko da się w trakcie ich weryfikacji przewidzieć.

(dowód: akta kontroli str. 166-168)

Dokumentację warsztatową w Stacji Obsługi prowadzono zgodnie z § 19 Instrukcji do decyzji Nr 34 KGP. Nie był prowadzony załącznik nr 7 „Karta przeglądu technicznego”. Zgodnie z § 22 pkt 4 ww. Instrukcji dopuszcza się niewypełnianie karty przeglądu technicznego pod warunkiem obowiązkowych zapisów w karcie pracy w brzmieniu: diagnostyka wstępna i diagnostyka końcowa, z podaniem nazwiska i potwierdzeniem podpisem wykonania wszystkich czynności diagnostycznych. Analiza zapisów kart pracy pojazdów wykazała, iż takie zapisy były w nich dokonywane.

(dowód: akta kontroli str. 43-47, 169-179)

2.2.4

Do najważniejszych problemów związanych z obsługą techniczną i naprawami pojazdów służbowych, które zdaniem Naczelnika Wydziału Transportu Komendy utrudniały zapewnienie prawidłowego stanu technicznego pojazdów służbowych oraz ograniczenie czasu postoju tych pojazdów w naprawach i obsługach, a także wpływały na mobilność Komendy w latach 2015 i 2016, można zaliczyć:

- bardzo dużą różnorodność marek i typów pojazdów samochodowych,
- dużą ilość zamontowanych na samochodach urządzeń specjalistycznych,
- braki części zamiennych do samochodów specjalistycznych,
- brak możliwości zakupu i wyposażenia stacji obsługi w specjalistyczne urządzenia diagnostyczne, potrzebne do diagnozowania coraz bardziej skomplikowanych pojazdów samochodowych (zbyt duże koszty zakupu w stosunku do ilości obsługiwanych samochodów),
- konieczność wprowadzenia i posługiwanie się programem Systemu Wspomagania Obsługi Policji nieprzystosowanym do obsługi działania stacji obsługi policji zgodnie z decyzją nr 34 KGP z 2001r.
- dużą ilość absencji chorobowych oraz brak specjalistów samochodowych.

W latach 2015-2016 kierowane były pisma do Dyrektora Biura Logistyki KGP o pozyskanie środków finansowych na modernizację stacji kontroli pojazdów.

W okresie tym, podczas licznych wideokonferencji z udziałem Dyrektora Biura Logistyki KGP dotyczących wdrożenia SWOP w Policji zgłaszane były główne problemy, jakie wiążą się z uruchomieniem tego systemu mające wpływ na funkcjonowanie zaplecza obsługowo-naprawczego.

W celu usprawnienia działania usług i napraw pojazdów służbowych podejmowano próby zatrudnienia nowych pracowników, którzy byliby odpowiednio doświadczonymi i wykwalifikowanymi pracownikami (większość z nich rezygnowała już po wstępnych rozmowach ze względu na niskie uposażenie względem tego, które oferowane jest w sektorze prywatnym) oraz starano się o środki finansowe w celu zakupu potrzebnego wyposażenia diagnostycznego i urządzeń. W ramach posiadanych środków finansowych dokonywano zakupu urządzeń i sprzętu transportowego.

(dowód: akta kontroli str. 31-42, 158-161)

W przeprowadzonej wśród pracowników Komendy ankiecie, na pytanie: „Czy obowiązujące rozwiązania organizacyjne w zakresie naprawy i obsługi technicznej pojazdów służbowych są właściwe?”, odpowiedzi „tak” i „raczej tak” udzieliło 19 osób. Odpowiedzi „nie” i „raczej nie” udzieliło 55 ankietowanych, spośród których, jako przyczyny takiej oceny:

- 50 osób podało „długi czas przeprowadzania przeglądów/napraw pojazdów służbowych w policyjnych stacjach obsługi”;
- 26 ankietowanych stwierdziło „brak możliwości technicznych przeprowadzania drobnych napraw i obsług pojazdów w jednostce użytkującej sprzęt”;
- 13 osób podało „opóźnienia w przekazywaniu pojazdów do naprawy/serwisu”;
- 7 ankietowanych podkreśliło „dużą odległość do policyjnej stacji obsługi”.

(dowód: akta kontroli str. 182-187)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Spośród 20 badań technicznych pojazdów służbowych Komendy, w 12 przypadkach pojazdy zostały poddane badaniom technicznym po upływie terminu wyznaczonego do ich przeprowadzenia. Przekroczenia terminów wynosiły od 1 do 17 dni. Ponadto 4 pojazdy były użytkowane bez ważnych badań technicznych.
Warunki przedstawiania pojazdu samochodowego do okresowych badań technicznych określone są art. 81 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym*¹⁸.
2. Wyposażenie w sprzęt i urządzenia naprawcze Stacji Obsługi Komendy nie w pełni odpowiadało postanowieniom załącznika nr 14 do Instrukcji w sprawie organizacji obsług technicznych i napraw sprzętu transportowego w Policji.
3. Na wyposażeniu Stacji Obsługi Komendy znajdowało się 8 podnośników i dźwigników, które nie były objęte obowiązkowym dozorem technicznym, zgodnie z § 1 pkt 6 lit e rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 grudnia 2012 r. w sprawie rodzajów urządzeń technicznych podlegających dozorowi technicznemu.
4. W Garnizonie nie były dokonywane przeglądy stanu utrzymania sprzętu transportowego, zaplecza obsługowo-naprawczego jednostek i komórek organizacyjnych, dla których Komenda prowadzi gospodarkę transportową.
5. W Komendzie przekroczone były limity czasu postoju użytkowanego w Komendzie sprzętu transportowego, związanego z naprawami bieżącymi i obsługami ponad ustalone w załączniku nr 4 do ww. Instrukcji. Przekroczenia limitów w roboczościach wynosiły w 2015 r. – 1264,5 i w 2016 r. – 1779,5.

Ocena częściowa

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

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

Opis stanu
faktycznego

3.1. Uprawnienia i zezwolenia na kierowanie pojazdami

3.1.1. Garnizon według stanu na wskazany dzień liczył:

- 1 stycznia 2015 r. - 4.192 funkcjonariuszy,

¹⁸ Dz. U. z 2017 r., poz. 1260

- **31 grudnia 2015 r.** - 4.190 funkcjonariuszy,

- **31 grudnia 2016 r.** - 4.190 funkcjonariuszy.

Liczba funkcjonariuszy w Garnizonie, kierujących pojazdami służbowymi w ramach powierzenia im służbowego sprzętu transportowego, według stanu na dzień 31 grudnia 2016 r., wynosiła 3.021 policjantów i stanowili oni 72,1% ogółu policjantów zatrudnionych w Garnizonie.

Komenda według stanu na wskazany dzień liczyła:

- **1 stycznia 2015 r.** - 582 policjantów,

- **31 grudnia 2015 r.** - 569 policjantów,

- **31 grudnia 2016 r.** - 569 policjantów,

Według stanu na dzień 31 grudnia 2016 r., liczba policjantów nieposiadających uprawnień do kierowania pojazdami służbowymi, wynosiła 10 ogółem, i stanowili oni 1,76% ogółu policjantów w Komendzie.

Krzysztof Pobuta – Komendant wyjaśnił, *„że brak uprawnień funkcjonariuszy do prowadzenia pojazdów nie miał wpływu na realizację zadań Komendy.*

W przypadku części stanowisk, uprawnienia nie są wymagane ze względu na rodzaj i charakter służby, a w pozostałych służbach są organizowane w sposób zapewniający udział w ich realizacji policjantów, posiadających stosowne uprawnienia.”

Liczba policjantów w Komendzie, posiadających uprawnienia do kierowania pojazdami, na dzień 31 grudnia 2016 r. wynosiła 559 policjantów, natomiast według poszczególnych kategorii prawa jazdy przedstawiała się następująco:

- kategorii A (+A1 i A2) – 147,

- kategorii B (+B1) – 527,

- kategorii C (+C1) – 33,

- kategorii D (+D1) – 12,

- kategorie pozostałe (T, B+E, C+E, D+E, C1+E, D1+E, B i D1+E, B i C+E, B i D+E, C+E i D) – 79.

Liczba policjantów Komendy, kierujących pojazdami służbowymi, według stanu na dzień 31 grudnia 2016 r. wynosiła 451 policjantów.

Liczba policjantów Komendy, posiadających zezwolenia do kierowania pojazdami służbowymi uprzywilejowanymi, wynosiła 160 funkcjonariuszy, a ich udział w stosunku do liczby policjantów Komendy, posiadających uprawnienia do kierowania pojazdami, wynosił 28,6%.

Komenda w swoich zbiorach dokumentów dysponowała aktualnymi i kompletnymi informacjami o uprawnieniach policjantów do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi, natomiast w stosunku do pozostałych kierujących, aktualne dane zgromadzono na potrzeby kontroli, ponieważ przepisy nie zobowiązują do aktualizacji tych danych przez policjantów.

Komenda w badanym okresie nie wydawała żadnych dodatkowych upoważnień do kierowania pojazdami.

W badanym okresie nie wystąpiły sytuacje odmowy przez policjantów podjęcia działań, dotyczących uzyskania uprawnień do kierowania pojazdami lub zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi.

Komenda w swojej codziennej praktyce, przed przekazaniem policjantom do użytkowania pojazdów służbowych, nie weryfikowała praktycznych umiejętności policjantów kierowania tymi pojazdami.

W zależności od potrzeb, w tym w przypadkach realizacji zadań wymagających użycia środka transportu przez więcej niż jednego policjanta, do kierowania pojazdem służbowym w codziennej praktyce wyznaczano policjanta, biorąc pod

uwagę jego dotychczasowe, nabyte doświadczenie w zakresie kierowania pojazdem służbowym.

Powierzanie pojazdu służbowego policjantowi do wykonywania zadań służbowych w Komendzie nie było uzależniane od posiadania przez policjanta ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, obejmującego swym zakresem ewentualne szkody, powstałe w służbowym sprzęcie transportowym.

Policjantom powierzano pojazdy służbowe na podstawie protokołu zdawczo-odbiorczego, zgodnie z treścią § 4 pkt 1 decyzji Nr 84/2009 Podkarpackiego Komendanta Wojewódzkiego Policji w Rzeszowie z dnia 31 marca 2009 r. *w sprawie zasad i trybu powierzania i przekazywania do użytkowania mienia policjantom i pracownikom Policji województwa podkarpackiego*.

Kierowników jednostek i komórek organizacyjnych Komendy, komendantów miejskich i powiatowych Policji województwa podkarpackiego zobowiązano do powierzania mienia Policji, innego niż określone w § 1 tej decyzji, pozostającego w ich dyspozycji, za pokwitowaniem, podległym funkcjonariuszom i pracownikom Policji, z obowiązkiem zwrotu, w formie protokołu przekazania, dowodu wydania „Wz” (asygnaty rozchodowej) lub w oparciu o inne dokumenty, potwierdzające przekazanie – przejęcie mienia, np. pokwitowanie w książce ewidencji sprzętu w użytkowaniu.

W przypadku wystąpienia szkód w powierzonym mieniu z obowiązkiem zwrotu lub wyliczenia się funkcjonariusz ponosi odpowiedzialność na zasadach wynikających z 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*¹⁹ (§ 5 wzoru decyzji).

Krzysztof Pobuta – Komendant wyjaśnił, *„że kierowanie przez policjantów pojazdami służbowymi i związane z tym obowiązki dotyczące, tzw. obsługi codziennej pojazdu, przyjmowanie ryzyka odpowiedzialności za szkody w użytkowanym pojeździe, itp. obowiązki, nie miały wpływu na uzyskiwane przez policjantów gratyfikacje finansowe, np. na wysokość dodatku służbowego, wysokość otrzymywanych nagród, itp.”*

W badanym okresie, według stanu na dzień 31 grudnia 2016 r., w ramach powierzenia sprzętu transportowego, pojazdami służbowymi Policji kierowało 156 policjantów.

Komenda nie dysponuje ewidencją i nie gromadzi danych, dotyczących ilości przypadków użycia pojazdów służbowych, na podstawie zgody przełożonego na jednorazowe ich użycie.

(dowód: akta kontroli str.189-190, 191, 192-205)

3.1.2. Komendant nie ustalał regulacji wewnętrznych, dotyczących wydawania zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi oraz zasad użycia pojazdów służbowych, jako uprzywilejowanych.

Komenda nie prowadzi też odrębnej ewidencji użycia pojazdów służbowych, jako pojazdów uprzywilejowanych.

Wydział Transportu Komendy nie jest obowiązany i nie gromadzi w swojej dokumentacji przebiegu zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego, informacji o użyciu pojazdu, jako uprzywilejowanego.

Fakt użycia pojazdu, jako uprzywilejowanego, nie jest również odnotowywany w dokumentacji napraw i obsługi pojazdów, uszkodzonych w wyniku zdarzeń.

¹⁹ Dz. U. z 2015 r., poz. 620 ze zm.

Informację powyższą można jedynie uzyskać w przypadkach, jeśli funkcjonariusz sporządzający „informację dotyczącą szkody w służbowym sprzęcie transportowym”, sam odnotuje fakt użycia samochodu służbowego podczas zaistniałego zdarzenia, jako pojazdu uprzywilejowanego.

Komenda w swojej codziennej praktyce, dotyczącej wydawania zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi oraz użytkowania pojazdów służbowych, kierowała się wyłącznie unormowaniami, zawartymi w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami²⁰.

Odnośnie sprawdzenia przestrzegania procedur wydawania zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi dokonano szczegółowego badania próby losowej 10 wydanych zezwoleń (po 5 z 2015 r. i 2016 r.) i stwierdzono, że policjanci oraz pracownicy Policji, którym wydano zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi, spełniali wymogi określone w art. 106 ustawy o kierujących pojazdami oraz przestrzegano zasad wydawania zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi, określonych w art. 109 ww. ustawy oraz w rozdziale 4 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 maja 2013 r. w sprawie kursów dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych i pojazdów przewożących wartości pieniężne²¹.

Przesłankami decydującymi o wszczęciu procedury wydania policjantowi lub pracownikowi Policji zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi były:

- potrzeby jednostki organizacyjnej Policji w tym zakresie,
- posiadane przez funkcjonariusza prawa jazdy,
- przebieg dotychczasowej służby oraz brak przeciwwskazań lekarskich i psychofizycznych kandydata,
- potrzeba przedłużenia wcześniej wydanych zezwoleń.

Nie stwierdzono w badanej próbie przypadku nienależytej rzetelności odnośnie przedłużenia zezwolenia do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi lub przerw w ciągłości posiadania przez policjantów zezwoleń, spowodowanych opóźnieniem rozpoczęcia procedury wydania nowego pozwolenia.

(dowód: akta kontroli str.206-209, 210-212)

3.2. Użytkowanie pojazdów służbowych

3.2.1. Decyzją ówczesnego Podkarpackiego Komendanta Wojewódzkiego Policji w Rzeszowie Nr 212/2005 z dnia 12 lipca 2005 r. ze zmianami (decyzja nr 259/2005 z 14 września 2005 r., decyzja Nr 126/08 z 8 maja 2008 r., decyzja Nr 253/2008 z 29 sierpnia 2008 r.) w sprawie organizacji transportu oraz szczegółowych zasad użytkowania służbowego sprzętu transportowego, w Komendzie i jednostkach Policji województwa podkarpackiego wprowadzono do stosowania i użytku służbowego „Instrukcję w sprawie szczegółowych zasad organizacji gospodarki transportowej i użytkowania służbowego sprzętu transportowego.”

Instrukcja, mimo że nie uwzględnia późniejszych unormowań dotyczących ww. zagadnień, zawartych w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 14 maja 2013 r. w sprawie szczegółowych praw i obowiązków oraz przebiegu służby policjantów²², obowiązującej wówczas decyzji Komendanta Głównego Policji Nr 449 w sprawie profilaktycznej opieki zdrowotnej w Policji, a także ze względu na jej dezaktualizację z powodu zmian organizacyjnych i technicznych, jest nadal obowiązującym aktem wewnętrznym, normującym gospodarkę sprzętem transportowym w Garnizonie.

²⁰ Dz. U. z 2016 r., poz. 627 ze zm.

²¹ Dz. U. z 2017 r., poz. 140 ze zm.

²² Dz. U. poz. 644 ze zm.

Krzysztof Pobuta – Komendant wyjaśnił, „że decyzja Nr 212/2005 z dnia 12 lipca 2005 r. w sprawie organizacji transportu oraz szczegółowych zasad użytkowania służbowego sprzętu transportowego została wydana na podstawie § 5 zarządzenia Nr 7 Komendanta Głównego Policji z dnia 26 maja 2000 r. w sprawie szczegółowych zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego w Policji.

Decyzja ta była systematycznie aktualizowana (decyzja Nr 259/2005 z dnia 14 września 2005 r., decyzja Nr 126/08 z dnia 8 maja 2008 r., decyzja Nr 253/2008 z dnia 29 sierpnia 2008 r., decyzja Nr 193/2009 z dnia 29 lipca 2009), a następnie zaprzestano jej zmian.

Przyczyną tego było nieaktualizowanie zarządzenia Nr 7 przez Biuro Logistyki KGP. Obecnie jest sporządzany projekt decyzji Komendanta w sprawie organizacji transportu oraz szczegółowych zasad użytkowania służbowego sprzętu transportowego, który uwzględnia aktualne unormowania prawne, dotyczące przedmiotowego zagadnienia.”

Sprzęt transportowy Policji mogą użytkować policjanci i pracownicy Policji na podstawie ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami oraz zaświadczenie, potwierdzające spełnienie wymagań w zakresie badań lekarskich i psychologicznych, jeżeli jest ono wymagane. W przypadku prowadzenia pojazdów uprzywilejowanych kierujący muszą posiadać zezwolenie do prowadzenia służbowego sprzętu transportowego.

Badaniem objęto 10 losowo wybranych przypadków użycia służbowego sprzętu transportowego, podczas którego wystąpiły zdarzenia, wyszczególnione w pkt 4.1.2. niniejszego wystąpienia pokontrolnego i stwierdzono, że przestrzegano unormowań prawnych i regulacji wewnętrznych Komendanta w tym zakresie, tj.:

- użycie służbowego sprzętu transportowego zostało zaewidencjonowane w książce dyspozytora;
- kierujący pojazdami służbowymi byli uprawnieni do ich użycia na podstawie przydziału sprzętu transportowego lub zgody na jego jednorazowe użycie;
- pojazdy służbowe zostały użyte na obszarze działania kontrolowanej jednostki, zgodnie z poleceniem;
- kierujący pojazdami służbowymi posiadali aktualne uprawnienia do kierowania pojazdami, odpowiednie dla rodzaju pojazdu służbowego kategorii;
- w żadnym zbadanym przypadku użycia pojazdu służbowego nie był to pojazd traktowany, jako uprzywilejowany w czasie zdarzenia;
- w skierowaniach lekarskich na badania profilaktyczne kierujących pojazdami służbowymi wskazano, w opisie warunków pracy na stanowisku, że kierują oni pojazdami, a w zaświadczeniach lekarskich nie zawarto przeciwwskazań w tym zakresie.

Pojazdy w badanym okresie wykorzystywane były w Komendzie przez wskazaną komórkę organizacyjną lub wskazane osoby.

(dowód: akta kontroli str. 206-209, 213-224, 225-237)

3.2.2. Wszystkie użytkowane w Garnizonie pojazdy objęte były ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej „OC”, w ramach polisy generalnej, zawieranej przez KGP.

W latach 2015 – 2016 ubezpieczenie autocasco obejmowało w Garnizonie 43 sztuki środków transportowych, w tym 16 samochodów, 13 motocykli, 10 quadów, 2 małe więźniarki, 1 dużą więźniarkę, 1 ruchome stanowisko dowodzenia.

Udział środków transportowych, użytkowanych w Garnizonie, posiadających w latach 2015 – 2016 ubezpieczenia autocasco, w stosunku do ogółu użytkowanych samochodów służbowych, wynosił w 2015 r. - 4,4%, natomiast w 2016 r. - 4,6%.

Wydatki poniesione na ubezpieczenie autocasco ww. pojazdów wyniosły w 2015 r. kwotę 56.410 zł, natomiast w 2016 r. kwotę 53.222 zł.

Ubezpieczeniem autocasco objęto sprzęt zakupiony przez KGP z Norweskiego Mechanizmu Finansowego (projekt PL0234), z przeznaczeniem dla Komendy w Rzeszowie.

Obowiązkowe ubezpieczenie tego sprzętu było warunkiem określonym w Porozumieniu finansowym Nr 4/NMF/PL0234/08 dla projektu PL0234 z dnia 27 maja 2008 r. (art. 5 ust. 1 pkt 1 – warunki przyznania dofinansowania).

Krzysztof Pobuta – Komendant wyjaśnił, *„że brak ubezpieczenia autocasco, w stosunku do pozostałych, użytkowanych przez Garnizon pojazdów służbowych, uzasadniony jest niskim limitem finansowym budżetu, przyznawanego na każdy rok, na wydatki Wydziału Transportu Komendy oraz koniecznością zabezpieczenia innych, niezbędnych, podstawowych wydatków.”*

(dowód: akta kontroli str. 225-237)

3.3. Zapewnienie policjantom szkoleń z zakresu kierowania pojazdami

3.3.1. Komendant otrzymywał z KGP corocznie informacje o kursach i szkoleniach, organizowanych w ramach doskonalenia centralnego, a także informacje o innych przedsięwzięciach szkoleniowych od kierowników innych jednostek organizacyjnych Policji.

Na szkolenia zgłaszano każdorazowo mniej osób, niż były zidentyfikowane potrzeby szkoleniowe, ponieważ brano pod uwagę zapewnienie płynności i sprawności pracy danej komórki organizacyjnej Policji, możliwości szkoleniowe szkół policyjnych oraz równomierne zaspokojenie potrzeb wszystkich jednostek organizacyjnych Policji w kraju.

Krzysztof Pobuta – Komendant wyjaśnił, *„że Wydział Kadr i Szkolenia (WKiS) Komendy nie prowadził analiz potrzeb szkoleniowych funkcjonariuszy z Garnizonu w zakresie kierowania pojazdami służbowymi, w tym uprzywilejowanymi, w ramach doskonalenia zawodowego lokalnego czy zewnętrznego.”*

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie szczegółowych warunków odbywania szkoleń zawodowych oraz doskonalenia zawodowego w Policji²³, potrzeby szkoleniowe na kursy specjalistyczne realizowane centralnie, zgłaszane były w terminach do dnia 20 kwietnia oraz 20 października każdego roku, według stanu na ostatni dzień miesiąca poprzedniego.

Potrzeby szkoleniowe na 2015 r. obejmowały potrzeby sporządzone według stanu na dzień 30 września 2014 r. oraz według stanu na dzień 31 marca 2015 r.

Potrzeby szkoleniowe Garnizonu sporządzono w formie wykazu właściwego oraz wykazu rezerwowego.

Przy kierowaniu kandydatów na kursy specjalistyczne, obowiązującym wykazem kierowanych funkcjonariuszy, był wykaz właściwy.

Funkcjonariusze ujęci w wykazie rezerwowym brali udział w szkoleniu w przypadku, gdy kandydaci z wykazu właściwego, nie mogli w nim uczestniczyć z powodu przedłożenia zwolnienia lekarskiego, planowanego urlopu wypoczynkowego, itp. zdarzeń losowych.

Zasadniczym celem identyfikacji potrzeb szkoleniowych na dzień 31 marca 2015 r., obowiązujących do końca 2015 r., była weryfikacja potrzeb szkoleniowych, zdiagnozowanych według stanu na dzień 30 września 2014 r.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 16 kwietnia 2015 r., zmieniającym rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków

²³ Dz. U. Nr 127, poz.877 ze zm.

odbywania szkoleń zawodowych oraz doskonalenia zawodowego w Policji²⁴, potrzeby szkoleniowe zgłoszone były w terminie do dnia 20 października każdego roku, według stanu na dzień 30 września.

Potrzeby szkoleniowe na 2016 r. obejmowały potrzeby, sporządzone według stanu na dzień 30 września 2015 r.

Potrzeby szkoleniowe na 2017 r. obejmowały potrzeby, sporządzone według stanu na dzień 30 września 2016 r.

Potrzeby szkoleniowe, sporządzone według stanu na dzień 30 września 2015 r., obowiązujące od stycznia do grudnia 2016 r., zostały uzupełnione korektą potrzeb szkoleniowych.

Ujęto w nich osoby, które w związku z nieotrzymaniem miejsc z jednostek szkoleniowych Policji do końca grudnia 2015 r., nie zostały skierowane na kursy specjalistyczne.

Potrzeby szkoleniowe Garnizonu z zakresu kierowania pojazdami oraz ich realizacja przedstawiały się w badanych latach następująco:

1) Stan na 1 stycznia 2015 r.:

Liczba przeszkolonych funkcjonariuszy (łącznie z przeszkolonymi w latach poprzednich) wynosiła 273 ogółem.

Liczba osób wymagających przeszkolenia, które w ocenie kierownika jednostki Policji winny być przeszkolone we wskazanych kursach, wynosiła 633 ogółem, w tym:

- 27 kierowanie motocyklem szosowym,
- 255 doskonalenie techniki jazdy samochodem,
- 228 kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi,
- 123 inne szkolenia kierowania pojazdami (teoretyczne zajęcia z prawa o ruchu drogowym oraz z doskonalenia techniki jazdy pojazdami).

Zapotrzebowania na szkolenia (liczba policjantów ujęta we formalnym wniosku, według stanu na 30 września roku poprzedniego), zgłoszone do WKiS Komendy przez KPP, KMP i komórki organizacyjne Komendy, a następnie do KGP były tożsame liczbowo i w 2015 r. wynosiły 64 miejsc ogółem, w tym:

- 15 kierowanie motocyklem szosowym - otrzymano – 2 (13,3%),
- 48 doskonalenie techniki jazdy samochodem - otrzymano – 3 (6,3%),
- 0 kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi,
- 1 inne szkolenia kierowania pojazdami - otrzymano – 0 (0%).

Komenda ostatecznie otrzymała 5 miejsc i wszystkie otrzymane przez Komendę miejsca na szkolenia wykorzystano.

Liczba przeszkolonych funkcjonariuszy na koniec 2015 r. wyniosła 44 ogółem, w tym:

- w ramach doskonalenia centralnego – 8 (4 kierowanie motocyklem szosowym, 4 doskonalenie techniki jazdy samochodem), w tym 3 osoby przeszkolone w 2015 r. w ramach limitu przyznanego na 2014 r.,
- w ramach doskonalenia lokalnego – 2 (2 doskonalenie techniki jazdy samochodem),
- w ramach doskonalenia zewnętrznego – 34 (13 doskonalenie techniki jazdy samochodem, 3 kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi, 18 inne szkolenia kierowania pojazdami).

Stopień zaspokojenia zgłoszonego przez Komendę zapotrzebowania szkoleniowego w 2015 r. wyniósł ogółem 7,8%.

2) Stan na 1 stycznia 2016 r.:

Liczba osób wymagających przeszkolenia wynosiła 456 ogółem, w tym:

- 18 kierowanie motocyklem szosowym,

²⁴ Dz. U. z 2015 r., poz. 593

- 242 doskonalenie techniki jazdy samochodem,
- 193 kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi,
- 3 inne szkolenia kierowania pojazdami (teoretyczne zajęcia z prawa o ruchu drogowym oraz z doskonalenia techniki jazdy pojazdami).

Zapotrzebowania na szkolenia (liczba policjantów ujęta we wniosku, według stanu na 30 września roku poprzedniego), zgłoszone do WKiS Komendy przez KPP, KMP i komórki organizacyjne Komendy, a następnie do Komendanta – rektora WSP w Szczycinie były tożsame liczbowo i wynosiły 71 miejsc ogółem, w tym:

- 10 kierowanie motocyklem szosowym,
- 61 doskonalenie techniki jazdy samochodem,
- 0 kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi,
- 0 inne szkolenia kierowania pojazdami.

Otrzymany z KGP limit na szkolenia wynosił łącznie 10 miejsc, w tym 3 kierowanie motocyklem szosowym i 7 doskonalenie techniki jazdy samochodem i tyle osób skierowano na szkolenia.

Liczba przeszkolonych funkcjonariuszy (w danym okresie łącznie) w 2016 r. wyniosła 18 ogółem, w tym:

- w ramach doskonalenia centralnego – 10, w tym w zakresie kierowania motocyklem szosowym – 3, doskonalenie techniki jazdy samochodem – 7,
- w ramach doskonalenia lokalnego – 0,
- w ramach doskonalenia zewnętrznego – 8, w tym doskonalenie techniki jazdy samochodem – 3, kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi – 3, innych szkoleń dotyczących kierowania pojazdami - 2.

Stopień zaspokojenia zgłoszonego zapotrzebowania na szkolenia w 2016 r. wyniósł 14,1%.

Liczba przeszkolonych funkcjonariuszy, łącznie z przeszkolonymi w latach poprzednich, według stanu na 31 grudnia 2016 r. wyniosła 117 ogółem, w tym:

- służba prewencji – 8 ogółem, w tym 2 kierowanie motocyklem szosowym, 4 doskonalenie techniki jazdy samochodem, 2 inne szkolenia kierowania pojazdami,
- ruch drogowy – 107 ogółem, w tym 34 kierowanie motocyklem szosowym, 43 doskonalenie techniki jazdy samochodem, 30 inne szkolenia kierowania pojazdami,
- służba kryminalna i technika operacyjna – 2, w tym 1 kierowanie motocyklem szosowym i 1 inne szkolenia kierowania pojazdami,
- pozostałe służby – 0.

Procent otrzymanych przez Komendę miejsc na szkolenia w badanym okresie 2015 – 2016 r. (łącznie 15 miejsc) w stosunku do liczby miejsc wnioskowanych w zapotrzebowaniach z tego okresu (łącznie 135) wyniósł 11,1%.

Udział przeszkolonych funkcjonariuszy kierujących pojazdami służbowymi w stosunku do liczby funkcjonariuszy kierujących pojazdami służbowymi według stanu na dzień 31 grudnia 2016 r. wynosił 3,9%.

Liczba osób wymagających przeszkolenia, według stanu na 1 stycznia 2017 r. wynosiła 680 osób, w tym 124 kierowanie motocyklem szosowym, 247 doskonalenie techniki jazdy samochodem, 307 kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi, 2 inne szkolenia dotyczące kierowania pojazdami.

Zapotrzebowania na szkolenia (liczba policjantów ujęta we formalnym wniosku, według stanu na 30 września roku poprzedniego), zgłoszone do WKiS Komendy przez KPP, KMP i komórki organizacyjne Komendy, a następnie do Komendanta – rektora WSP w Szczycinie były tożsame liczbowo i wynosiły 59 miejsc ogółem, w tym:

- 11 kierowanie motocyklem szosowym,
- 47 doskonalenie techniki jazdy samochodem,
- 0 kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi,

- 1 inne szkolenia dotyczące kierowania pojazdami (teoretyczne zajęcia z prawa o ruchu drogowym oraz z doskonalenia techniki jazdy pojazdami).

Krzysztof Pobuta – Komendant wyjaśnił, „że potrzeby szkoleniowe opracowywane były w oparciu o ofertę szkoleniową, zawierającą szczegółowe informacje w zakresie formalnych kryteriów naboru na kursy specjalistyczne, czasu ich trwania oraz szkoły prowadzącej szkolenie.

Dane dotyczące kandydatów, typowanych do przeszkolenia, opracowano na podstawie informacji przesłanych przez kierowników komórek oraz jednostek organizacyjnych Policji województwa podkarpackiego.

Podczas procesu sporządzania potrzeb szkoleniowych, WKiS Komendy przeprowadził analizę potrzeb szkoleniowych w zakresie spełniania formalnych kryteriów naboru przez kandydatów, zgłaszanych do przeszkolenia.

W trakcie sporządzania potrzeb szkoleniowych w zakresie kursów, dotyczących kierowania pojazdami służbowymi, WKiS Komendy prowadził ścisłą współpracę z Wydziałem Ruchu Drogowego Komendy.”

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, opracowane potrzeby szkoleniowe, według stanu na dzień 30 września 2014 r. oraz 31 marca 2015 r., zostały przekazane do Gabinetu Komendanta Głównego Policji, natomiast potrzeby według stanu na dzień 30 września 2015 r. oraz 30 września 2016 r., do rektora Wyższej Szkoły Policji w Szczytnie.

Potrzeby szkoleniowe Garnizonu były przekazywane do KGP i Komendanta – Rektora Wyższej Szkoły Policji w Szczytnie, z zachowaniem terminów określonych w cytowanym rozporządzeniu MSWiA z dnia 19 czerwca 2007 r.

Krzysztofa Pobuta – Komendant wyjaśnił, „że do potrzeb szkoleniowych ujęto wszystkich kandydatów, zgłoszonych przez kierowników komórek oraz jednostek organizacyjnych Policji województwa podkarpackiego, którzy spełniali formalne kryteria naboru na szkolenie.

Policjanci z Garnizonu w latach 2015 – 2016 r. uczestniczyli w kursie specjalistycznym w zakresie doskonalenia techniki kierowania samochodem osobowym (TJS), kursie specjalistycznym dla policjantów ruchu drogowego w zakresie kierowania motocyklem szosowym (TJMS) oraz kursie specjalistycznym w zakresie ruchu drogowego – część szczególna (RDs).

Koszty organizacji kursów zostały pokryte przez Centrum Usług Logistycznych w Warszawie.”

W Garnizonie nie występowały przypadki niewykorzystania miejsc przydzielonych na ww. kursy specjalistyczne.

Wszystkie miejsca przydzielone przez jednostki szkoleniowe Policji na ww. szkolenia zostały obsadzone, zgodnie z obowiązującymi potrzebami szkoleniowymi. KWP nie organizowała samodzielnie szkoleń policjantów w badanym okresie ze względu na brak zabezpieczonych środków finansowych na ten cel, ponieważ nie zostały przewidziane w budżecie Komendy.

W latach 2015 – 2016 policjanci z Garnizonu uczestniczyli w 2 kursach, które odbywały się w ramach projektu organizowanego i pilotowanego przez Komendę Wojewódzką Policji w Lublinie i przez KGP, finansowanych w ramach grantu otrzymanego z Unii Europejskiej przez Komendę Wojewódzką w Lublinie.

Zakres programowy ww. kursów, organizowanych przez Komendę Wojewódzką w Lublinie, obejmował zajęcia teoretyczne i praktyczne, a to:

- bezpieczna Europa – walka z przestępczością transgraniczną i zorganizowaną na wschodniej granicy Unii Europejskiej – doskonalenie zawodowe w zakresie jazdy w pościgach i trudnych warunkach terenowych, zorganizowane przez Akademię Kierowcy – Ośrodek Doskonalenia Techniki Jazdy w Dolsku koło Poznania, termin realizacji w dniach od 24 do 27 listopada 2015 r., uczestniczyło 60 policjantów,

- doskonalenie techniki jazdy dla policjantów ruchu drogowego z wykorzystaniem samochodów służbowych, w formie zajęć praktycznych kierowania pojazdem, zorganizowane sukcesywnie przez Automobilklub Wielkopolski w Poznaniu, na przestrzeni czasu od 12 października do 14 grudnia 2015 r. (dwa dni szkoleniowe), uczestniczyło 48 policjantów.

Kursy nie obejmowały egzaminu praktycznego z nabytych umiejętności, jak również wśród warunków, jakie musieli spełniać policjanci, biorący w nich udział, nie było konieczności posiadania dodatkowego ubezpieczenia na wypadek szkód związanych z użyciem pojazdów służbowych podczas szkoleń.

W Komendzie, w badanym okresie, w kursach i szkoleniach dotyczących doskonalenia techniki kierowania pojazdami w 2015 r., uczestniczyło 19 funkcjonariuszy, zaś w 2016 r. uczestniczyło 10 funkcjonariuszy.

Na koniec 2016 r. udział przeszkolonych funkcjonariuszy kierujących pojazdami służbowymi, w zakresie doskonalenia techniki jazdy samochodem, wśród kierujących pojazdami służbowymi, wynosił 1,5% ogółem, w tym w służbie prewencji – 0,2%, w ruchu drogowym – 10,4%, w służbie kryminalnej i technice operacyjnej – 0%, w pozostałych służbach – 0%.

Na 79 ankietowanych w toku kontroli funkcjonariuszy Policji odnośnie używania pojazdów służbowych i zapewnienia przygotowania do kierowania takimi pojazdami:

- 69 stwierdziło, że nie uczestniczyło w kursie/szkoleniu z zakresu kierowania pojazdami Policji,

- 46 wskazało potrzebę przeszkolenia w zakresie doskonalenia techniki kierowania pojazdem, w tym pojazdem uprzywilejowanym,

- 18 zgłaszało przełożonym potrzebę przeszkolenia w zakresie doskonalenia techniki kierowania pojazdem, w tym uprzywilejowanym.

(dowód: akta kontroli str.182-187, 238-239, 240-242)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

Przeprowadzone w trakcie kontroli wśród policjantów Komendy anonimowe badanie ankietowe wykazało, iż 46 policjantów spośród 79 ankietowanych – 58,2% wskazało na potrzebę przeszkolenia w zakresie doskonalenia techniki kierowania pojazdem, w tym kierowania pojazdem uprzywilejowanym, a 18 policjantów - 22,8% przyznało, że zgłaszało potrzebę takiego przeszkolenia przełożonym.

W powyższym zakresie NIK zwraca uwagę, że w latach 2015 - 2016 blisko połowa zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych Policji w Komendzie i Garnizonie została spowodowana przez policjantów, a wskaźnik zdarzeń w tym czasie w Komendzie wzrósł z 0,11 do 0,18, natomiast w Garnizonie wzrósł z 0,17 do 0,24.

Dane te wskazują na ograniczoną skuteczność dotychczas podejmowanych działań, potrzebę wnikliwej identyfikacji przyczyn zdarzeń spowodowanych przez policjantów i analiz zgłaszanych potrzeb szkoleniowych oraz możliwości ich zaspokojenia w ramach doskonalenia centralnego, lokalnego, oraz doskonalenia zewnętrznego.

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

Opis stanu
faktycznego

4.1. Zdarzenia z udziałem służbowego sprzętu transportowego

4.1.1 Decyzją Nr 11/2011 ówczesnego Podkarpackiego Komendanta Wojewódzkiego Policji w Rzeszowie z dnia 4 lutego 2011 r. wprowadzono zasady przeprowadzania postępowań szkodowych w jednostkach organizacyjnych Komendy, które ze zmianami z 16 marca i 1 lipca 2011 r., obowiązywały do dnia 17 sierpnia 2016 r.

W dniu 18 sierpnia 2016 r., decyzją Nr 364/2016 Komendanta, wprowadzono nowe zasady przeprowadzania postępowań szkodowych w jednostkach organizacyjnych Policji województwa podkarpackiego i komórkach organizacyjnych Komendy.

Wprowadzone zasady odnoszą się do kwestii:

- wszczynania postępowań w sprawie szkód,
- prowadzenia postępowań i dokumentowania wszelkich czynności, związanych z postępowaniami w sprawie szkód,
- sposobu likwidacji szkód powstałych w mieniu Komendy.

Zasady przeprowadzania postępowań szkodowych uściślają oraz doprecyzowują procedury i tryb postępowania w tych sprawach i są zgodne z unormowaniami zawartymi w ustawie o odpowiedzialności majątkowej funkcjonariuszy Policji (...), ustawie o finansach publicznych, ustawie Kodeks pracy, ustawie Kodeks cywilny, rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie zasad i trybu powierzania mienia funkcjonariuszom Policji (...).

W okresie objętym kontrolą, w Garnizonie w 2015 r. miało miejsce 165 zdarzeń z udziałem sprzętu transportowego Policji (bez CBŚP i BSW Policji), które wygenerowały 106 szkód z winy użytkowników służbowych pojazdów samochodowych i stanowiły one 64,2% zdarzeń ogółem.

W 2016 r. w Garnizonie wystąpiło 228 zdarzeń, które spowodowały 112 szkód z winy użytkowników służbowych pojazdów samochodowych i stanowiły one 49,2% zdarzeń ogółem.

W tym samym okresie, w Komendzie (bez CBŚP i BSW Policji) w 2015 r. wystąpiło 17 zdarzeń i szkód z udziałem użytkowanego służbowego sprzętu transportowego, w tym 9 z winy użytkowników służbowego sprzętu transportowego i stanowiły one 52,9% zdarzeń ogółem.

W 2016 r. w Komendzie wystąpiło 28 zdarzeń, w tym 8 z winy użytkowników samochodów służbowych i stanowiły one 28,6% ogółu zdarzeń.

Wskaźnik zdarzeń, będący ilorazem liczby zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego w danym roku do liczby użytkowanego w tym roku sprzętu transportowego ogółem (bez sprzętu pływającego), według stanu na dzień 31 grudnia danego roku, w Garnizonie i Komendzie przedstawiał się następująco:

a) Garnizon:

- na dzień 31 grudnia 2015 r. – 0,17,
- na dzień 31 grudnia 2016 r. – 0,24,

b) Komenda:

- na dzień 31 grudnia 2015 r. – 0,11,
- na dzień 31 grudnia 2016 r. – 0,18.

W porównaniu rok do roku, zarówno w Garnizonie, jak i Komendzie wskaźnik wzrósł o 0,07 pkt.

Komenda gromadzi i ewidencjonuje wszystkie informacje o zdarzeniach z udziałem służbowego sprzętu transportowego, użytkowanego w KWP, KPP, KMP województwa podkarpackiego.

W Wydziale Transportu Komendy prowadzona jest ewidencja wypadków i kolizji z udziałem pojazdów służbowych pn. *„Książka ewidencji wypadków i kolizji dotyczących służbowego sprzętu transportowego KWP w Rzeszowie i jednostek podległych z terenu województwa podkarpackiego”*, która była zgodna z wzorem określonym w załączniku Nr 8 do zarządzenia Nr 7 Komendanta Głównego Policji z dnia 26 maja 2000 r.

Niezależnie od ww. ewidencji, każda KPP, KMP jest zobowiązana do prowadzenia własnej ewidencji wypadków i kolizji, dotyczących służbowego sprzętu transportowego Policji.

Wydział Transportu Komendy otrzymywał meldunki z wypadku lub kolizji z terenu właściwego dla danej KPP, którego wzór stanowi załącznik Nr 8 do zarządzenia Nr 7 i w terminie do 5 dni od ich zaistnienia przekazywał Komendantowi KWP w Rzeszowie.

Komenda w ww. ewidencji, poza wypadkami i kolizjami drogowymi, ujmowała również inne zdarzenia z udziałem służbowego sprzętu transportowego, użytkowanego w KPP i KMP, np. uszkodzenia pojazdu na placu garażowym, parkingu, przy wykonywaniu manewrów cofania bądź zawracania oraz inne zdarzenia, powodujące szkody w mieniu Policji.

Dokonano analizy zapisów zdarzeń, spowodowanych w 2015 r. i 2016 r. przez użytkowników pojazdów służbowych Policji w Garnizonie, w Książce ewidencji wypadków i kolizji dotyczących służbowego sprzętu transportowego w Komendzie i jednostkach podległych oraz szczegółowej analizy 10 zdarzeń, wyszczególnionych w punkcie 4.1.2 niniejszego wystąpienia pokontrolnego i stwierdzono, że najczęstszymi przyczynami zdarzeń spowodowanych przez użytkowników pojazdów służbowych, użytkowanych w Garnizonie oraz w Komendzie, był brak należytej staranności, dbałości i troski funkcjonariuszy Policji o powierzone mienie przez:

- nieprawidłowe wykonywanie manewrów cofania, zawracania na placu parkingowym oraz ulicach i najechanie na hydrant, słup latarni, drzwi garażowe, bramę wjazdową, inne stojące samochody, co powodowało uszkodzenia samochodów służbowych i obcych – 30%,
- niezachowanie należytej ostrożności i najechanie na ostre przedmioty, krawężniki, wystające z ziemi konstrukcje, betonowe kwietniki, stojące lub będące w ruchu samochody – 20%,
- nieustąpienie pierwszeństwa i najechanie na samochód innego uczestnika ruchu drogowego, poruszającego się prawidłowo – 20%,
- niedostosowanie prędkości do panujących warunków drogowych i wjechanie w banery reklamowe, słupy oświetlenia ulicznego, przepusty wodne, słupy energetyczne – 30%.

Odnosnie analiz przyczyn zdarzeń z udziałem sprzętu transportowego oraz działań podejmowanych w celu ograniczenia ich liczby, Krzysztof Pobuta – Komendant wyjaśnił, „że każdorazowo na odprawach i wideokonferencjach kadry kierowniczej Garnizonu podejmowany jest temat szkód z udziałem służbowego sprzętu transportowego.

Przypominam, aby na każdej odprawie policjantów do służby, zwracać uwagę na zasady bezpiecznego poruszania się pojazdami służbowymi po drogach publicznych, szczególnie uczulając kierujących, na dostosowanie prędkości jazdy do warunków drogowych, zachowania bezpiecznego odstępu od pojazdu poprzedzającego, właściwego wyprzedzania, omijania, zatrzymania i postoju. W przypadku zaistnienia zdarzenia drogowego z udziałem służbowego sprzętu transportowego polecałem dokonywać szczegółowej analizy każdego zdarzenia oraz podjąć działania zmierzające do wyeliminowania w przyszłości podobnych przypadków.

Na każdą odprawę kadry przygotowywane są analizy zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego, zawierające ilość szkód obcych oraz ilość szkód z winy policjanta, pracownika Policji w poszczególnych jednostkach terenowych i porównywane są do analogicznego okresu roku poprzedniego.”

Komenda nie prowadzi ewidencji ani zbioru danych policjantów i pracowników Policji, poszkodowanych w wyniku zdarzeń, z udziałem służbowego sprzętu transportowego.

W badanym okresie, w 2015 roku, z tytułu odniesionych kontuzji w ww. zdarzeniach, wypłacono odszkodowanie w łącznej wysokości 9.064 zł dwóm funkcjonariuszom Policji.

Komenda nie prowadzi ewidencji ani zbioru danych policjantów i pracowników, kierujących pojazdami użytkowymi w Garnizonie, ukaranymi mandatami karnymi, w związku z zawinionymi wydarzeniami, z udziałem służbowego sprzętu transportowego.

W badanym okresie nie odnotowano zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego, w których policjant lub pracownik Policji był pod wpływem alkoholu.

W związku ze zdarzeniami w badanym okresie wycofano 6 pojazdów, w tym ze zdarzeniami zaistniałymi z winy policjantów i pracowników, użytkujących służbowe samochody, z użytkowania w 2015 r. wycofano 2 pojazdy oraz w 2016 r. – 4 pojazdy.

(dowód: akta kontroli str. 182-187, 206-209, 225-237, 243, 245-255, 256, 259)

4.1.2. Funkcjonariusze Zespołu Dyżurnych Sztabu Policji Komendy, po otrzymaniu od dyżurnych jednostek terenowych podległych Komendzie, wszystkich niezbędnych danych o zdarzeniach z udziałem służbowego sprzętu transportowego, obowiązani byli na bieżąco odnotowywać je w Książce przebiegu służby, oraz zapewniać właściwy obieg informacji o tych zdarzeniach, zgodnie z katalogiem wydarzeń, określonym przez KGP oraz katalogiem zdarzeń i w trybie, określonym przez Komendanta.

Badanie prawidłowości zapewnienia wymaganego obiegu informacji o tych zdarzeniach oraz rzetelności i terminowości prowadzenia sprawozdawczości o zdarzeniach z udziałem służbowego sprzętu transportowego dokonano na losowej próbie 10 tych zdarzeń, odnotowanych w Książce ewidencji wypadków i kolizji Komendy w latach 2015 – 2016. Wszystkie ww. zdarzenia zostały na bieżąco odnotowane w Książce przebiegu służby oraz zapewniono obieg informacji o tych zdarzeniach, zgodnie z katalogiem zdarzeń i w trybie określonym przez Komendanta.

Zgodnie z pismem KGP, Ldz. Cgt-2895/00 z dnia 15 czerwca 2000 r., skierowanym do szefów logistyki wszystkich komend wojewódzkich w kraju oraz ponownie w dniu 20 lutego 2017 r., Ldz. Ctr/D/290/17, na podstawie § 6 pkt 3 ppkt a zarządzenia Nr 7 Komendanta Głównego Policji, Biuro Logistyki Policji KGP ustaliło kwotę 10 tys. zł brutto, jako wartość szacunkowych strat w służbowym sprzęcie transportowym, spowodowanych zdarzeniem, powyżej której należy przekazywać do tego Biura informacje o przedmiotowym zdarzeniu.

Informacje o tych zdarzeniach należało przekazywać do dyrektora Biura Logistyki KGP, według regulacji wewnętrznej, w terminie do 5 dni, licząc od dnia ujawnienia, przy czym datę ujawnienia należy rozumieć, jako dzień, w którym informacja o zdarzeniu wpłynęła do Wydziału Transportu Komendy.

W jednym przypadku, informacji o zdarzeniu nie przekazano do dyrektora Biura Logistyki KGP.

Dotyczy to zdarzenia zaistniałego w dniu 14 kwietnia 2016 r., w którym kierujący samochodem służbowym Komendy marki Kia Ceed policjant, nie udzielając pierwszeństwa pojazdowi jadącemu prawidłowo, najechał na ten pojazd.

W protokole szkody Nr 4/SE/16 (wstępnym) z dnia 26 kwietnia 2016 r. szkodę oszacowano w wysokości 9.552 zł, wobec czego nie przekazywano informacji do Biura Logistyki KGP.

Ostateczny protokół szkody Nr 4/SE/16 z dnia 6 maja 2016 r. wykazał jednak szkodę w wyższej kwocie, tj. w wysokości 10.723 zł.

W każdym uzasadnionym przypadku, na miejscu zdarzenia, patrol ruchu drogowego Policji, przeprowadzał czynności w celu ustalenia przebiegu zdarzenia oraz

rozstrzygał o winie sprawcy zdarzenia, zaś w przypadku wątpliwości, prowadził postępowanie w celu ustalenia sprawcy.

W każdym przypadku wystąpienia zdarzenia, obligatoryjnie przeprowadzane było:

- badanie na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu kierujących pojazdami służbowymi (za wyjątkiem szkody powstałej parkingu),
- czynności dotyczące ustalenia jego przebiegu, przyczyn powstania i osób odpowiedzialnych oraz kto przeprowadzał te czynności, a także czy podejmowano inne czynności, dotyczące ustalenia przyczyn zdarzeń i osób odpowiedzialnych za ich powstanie,
- w momencie zdarzenia pojazdy służbowe, w zbadanych przypadkach, nie były wykorzystywane, jako pojazdy uprzywilejowane.

Wydział Kontroli Komendy wprowadzał do Systemu Elektronicznej Sprawozdawczości w Policji (SESPol) informację o zdarzeniach drogowych z udziałem, m.in. służbowego sprzętu transportowego, które zostały spowodowane z winy policjanta lub pracownika Policji Komendy, OPP i SPAP w Rzeszowie.

Informacja ta była wprowadzana do SESPOL, zgodnie z zakresem określonym formularzem IX/I i zatwierdzana w terminie przewidzianym w zarządzeniu Nr 3 KGP z dnia 6 lutego 2017 r. w sprawie *metod i form prowadzenia sprawozdawczości w Policji*²⁵, tj. 7 dni od daty zdarzenia.

W przypadku komend miejskich i powiatowych Policji województwa podkarpackiego, zgodnie z § 6 ust. 1 przywoływanego wyżej zarządzenia, za poprawność danych, kompletność oraz terminowość ich wprowadzania oraz zatwierdzania w SESPOL, odpowiada kierownik jednostki organizacyjnej Policji, która jest zobowiązana wprowadzić te dane.

W jednym przypadku informacja o zdarzeniu nie została wprowadzona do SESPOL. Dotyczy to zdarzenia w dniu 14 kwietnia 2016 r. z udziałem samochodu służbowego Kia Ceed, nr wew. 4831, w którym funkcjonariusz Wydziału Przestępstw Gospodarczych Komendy, cofając z miejsca parkingowego, spod budynku na prawy pas ulicy, a następnie, zmieniając na pas środkowy, nie udzielił pierwszeństwa prawidłowo jadącemu pojazdowi marki Skoda. Wartość szkody wyniosła ostatecznie 10.773 zł i została rozliczona przez Wydział Finansowy Komendy w maju 2016 r.

Skierowany przez służbę dyżurną Komendy patrol Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Rzeszowie sporządził stosowną notatkę służbową Nr KW 13859/16, która w tym samym dniu wpłynęła do służby dyżurnej Komendy. W dniu 15 kwietnia 2016 r. Komendant zadekretował notatkę do Wydziału Transportu Komendy, celem ujęcia zdarzenia w ewidencji, nie kierując jej również do Wydziału Kontroli Komendy, odpowiedzialnego za wprowadzenie zdarzenia do SESPOL, stąd też Wydział wprowadzający nie posiadał informacji o zaistniałym zdarzeniu.

Zgodnie z komentarzem Biura Kontroli KGP do kategorii i podkategorii wydarzeń nadzwyczajnych, zawartych w formularzu IX/1 *Sprawozdanie dotyczące wydarzeń nadzwyczajnych z udziałem policjantów i pracowników Policji* (ujęte w Zarządzeniu nr 71 Komendanta Głównego Policji z dnia 19 grudnia 2014 r. w sprawie *planowania strategicznego, sprawozdawczości oraz systemu kontroli zarządczej w Policji*²⁶, które winny być zgłoszone do systemu SESPOL zalicza się m.in. spowodowanie kolizji drogowej rozumianej jako zdarzenie drogowe, w wyniku którego szkodzie ulega mienie (np. samochód), które ma miejsce na drodze publicznej ogólnodostępnej, zawinione przez funkcjonariusza Policji.

W praktyce Komendy przestrzegano unormowań zawartych w decyzji Komendanta Nr 11/2011 z dnia 4 lutego 2011 r. ze zmianami, dotyczącej zasad przeprowadzania

²⁵ Dz. Urz. KGP z 2017 r., poz. 8

²⁶ Dz. Urz. KGP z 2014 r. poz. 142

postępowań szkodowych w jednostkach organizacyjnych Komendy oraz w nowej decyzji Komendanta Nr 364/2016 w niniejszej sprawie, obowiązującej od dnia 18 sierpnia 2016 r.

W Komendzie nie wystąpiły zdarzenia, które spełniały przesłanki do zakwalifikowania ich, jako wydarzenia nadzwyczajne (np. spowodowanie przez policjanta kolizji lub wypadku drogowego pod wpływem alkoholu), objęte katalogiem wydarzeń, określonym w załączniku Nr 1 do zarządzenia Nr 1173 Komendanta Głównego Policji z dnia 10 listopada 2004 r. w sprawie organizacji służby dyżurnej w jednostkach organizacyjnych Policji²⁷.

Sprawcy zdarzeń nie byli przeszkoleni na kursach doskonalenia techniki kierowania pojazdami służbowymi.

Pojazdy, które uczestniczyły w zdarzeniach, posiadały w czasie zaistnienia zdarzenia ważne badania techniczne.

(dowód: akta kontroli str. 257-258, 259-301, 302-304)

4.1.3. Liczba dni, które upłynęły od zdarzenia z udziałem służbowego sprzętu transportowego do naprawy, w głównej mierze uzależniona jest od zakresu i rozmiaru szkody.

W pojazdach, w których uszkodzenia, nie wyłączając samochodu z użytkowania, nie wpływały na wizerunek Policji, były naprawiane w terminie dogodnym dla dysponentów.

W pozostałych przypadkach pojazdy były naprawiane bezzwłocznie, przy uwzględnieniu czasu niezbędnego na przeprowadzenie oględzin pojazdu, akceptację kosztorysu przez firmy ubezpieczeniowe oraz dostępność części zamiennych.

Krzysztof Pobuta – Komendant wyjaśnił, „*że informacje o uszkodzeniach nie zawsze były wpisywane w dowodach technicznych, natomiast naprawy po wypadkach są zawsze odnotowywane.*”

Liczba dni wyłączenia z użytkowania wszystkich pojazdów użytkowanych przez Komendę, które uległy uszkodzeniu w wyniku ww. zdarzeń w 2015 r. i 2016 r. przedstawiała się w badanych latach następująco:

a) 2015 r. - liczba dni 258 – 16 pojazdów,

b) 2016 r. - liczba dni 396 – 26 pojazdów.

Okresy wyłączenia z użytkowania pojazdów służbowych objętych badaniem, będące skutkiem zdarzeń drogowych wynosiły od 4 do 91 dni, w tym w 5 przypadkach były dłuższe niż 30 dni i przedstawiały się następująco:

a) 2015 r.:

1) Mercedes Sprinter:

Pojazd wyłączony był z użytkowania 45 dni ze względu na czas oczekiwania na części zamienne, tj. brak wzorca na naklejki oznakowania pojazdu, w tym okresie zapewniono pojazd nowy.

2) Opel Insignia:

Pojazd był wyłączony z użytkowania 58 dni, ponieważ był uszkodzony w znacznym stopniu (przód i tył pojazdu), a termin naprawy uzasadniony był ze względu na zakres przeprowadzonych napraw.

b) 2016 r.:

1) Kia Ceed:

Pojazd był wyłączony z użytkowania 37 dni, ponieważ naprawa była realizowana po uprzedniej akceptacji przez towarzystwo ubezpieczeniowe, a czas naprawy wyniósł 23 dni.

2) Mitsubishi L-200 - dwie szkody:

²⁷ Dz. Urz. KGP z 2013 r., poz. 73

Pojazd był wyłączony z użytkowania 50 dni, ponieważ termin realizacji naprawy wydłużony został ze względu na okres świąteczny oraz drugą naprawę, realizowaną po akceptacji przez towarzystwo ubezpieczeniowe - czas naprawy 29 dni.

3) Mitsubishi Pajero:

Pojazd był wyłączony z użytkowania 91 dni ze względu na czas oczekiwania na części zamienne.

Okres oczekiwania na części zamienne udokumentowany został przez dealera Mitsubishi (dostępność poza granicami kraju).

Krzysztof Pobuta wyjaśnił, „że wyłączenie pojazdów z użytkowania w wyniku zdarzeń nie miało wpływu na realizację zadań Komendy, niemniej jednak w przypadku paru wydziałów Komendy miało to wpływ, a mianowicie Wydziału Konwojowego, Wydziału Dochodzeniowo-Śledczego oraz Wydziału do Walki z Przestępczością Gospodarczą.

Wydziały Komendy mogą zawsze wystąpić o otrzymanie pojazdu służbowego, zgrupowanego w Wydziale Transportu Komendy.

W praktyce Komendy nie korzystano z samochodów zastępczych, ponieważ w ramach ubezpieczenia OC, nie można było uzyskać zastępczego samochodu oznakowanego.”

Naprawy powypadkowe służbowego sprzętu transportowego wykonywane były w policyjnym zapleczu obsługowo – naprawczym, jak również i poza Policją.

Podstawą do wykonywania napraw służbowego sprzętu transportowego poza Policją były umowy, zawarte przez Komendę z podmiotami, wyłonionymi na podstawie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, przeprowadzonego w drodze przetargu nieograniczonego:

- umowa z dnia 23 maja 2014 r.,
- umowa z dnia 2 lutego 2015 r.,
- umowa z dnia 2 lutego 2015 r.,
- umowa Nr ZP/17/2015 z dnia 2 czerwca 2015 r.,
- umowa z dnia 28 sierpnia 2015 r.,
- umowa z dnia 29 sierpnia 2016 r.,
- umowa Nr ZP/9/2016 z dnia 23 maja 2016 r.

W badanym okresie poza Policją wykonano łącznie naprawy powypadkowe:

- a) w 2015 r. 16 napraw o wartości 84.340 zł,
- b) w 2016 r. 26 napraw o wartości 92.899 zł.

W przypadku naprawy dotyczącej zdarzenia z dnia 14 kwietnia 2016 r., z udziałem samochodu Kia CEED, nr wewnętrzny 4831, sprzęt został dopuszczony do dalszej eksploatacji po skontrolowaniu go przez kontrolera technicznego policyjnej stacji obsługi ale nie potwierdzono tego faktu w karcie kontroli pracy sprzętu transportowego.

Według przepisów § 13 ust. 4 *Instrukcji w sprawie organizacji usług technicznych i napraw sprzętu transportowego w Policji* stanowiącej załącznik do decyzji nr 34 KGP z 2001 r., sprzęt transportowy, którego naprawę powypadkową wykonano poza Policją, może być dopuszczony do dalszej eksploatacji po skontrolowaniu go przez kontrolera technicznego policyjnej stacji obsługi. Dopuszczenie sprzętu transporterowego do eksploatacji kontroler techniczny odnotowuje i potwierdza w karcie kontroli pracy sprzętu transportowego.

Z wyjaśnień Komendanta Krzysztofa Pobuty wynika m.in., że wykonawcy zewnętrzni napraw samochodów zostali wyłonieni w ramach przetargów nieograniczonych. Sprzęt transportowy po naprawach był kontrolowany przez kontrolera technicznego policyjnej stacji obsługi, ale nie zawsze odnotowywano ten fakt w kartach kontroli pracy sprzętu transportowego. Sprzęt ten był odbierany, po poprzedzającym go badaniu zgodności wykonanych napraw ze stanem technicznym, co było odnotowywane w protokołach przyjęcia po naprawie.

4.2. Szkody w służbowym sprzęcie transportowym

4.2.1. Po wystąpieniu zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego przeprowadzono postępowania szkodowe, zgodnie z zasadami przeprowadzania postępowań szkodowych w jednostkach organizacyjnych Policji województwa podkarpackiego i komórkach organizacyjnych Komendy, określonymi w decyzji Komendanta Nr 364/2016, jak również niezwłocznie podjęto działania w celu wyegzekwowania pokrycia szkód, powstałych w ww. sprzęcie od osób winnych za ich powstanie.

Wskaźnik szkód ogółem w **Garnizonie** (liczony, jako iloraz wartości szkód powstałych w danym roku z winy policjantów oraz pracowników Policji oraz innych zdarzeń, które obciążyły budżet Policji i liczby kilometrów, przejechanych w danym roku przez sprzęt transportowy) w 2015 r. wynosił 0,05 oraz w 2016 r. wynosił również 0,05 (bez CBŚP i BSW Policji).

Wskaźnik szkód własnych w **Garnizonie** (liczony, jako iloraz wartości szkód ogółem, ujawnionych w danym roku z winy policjantów oraz pracowników Policji i liczby kilometrów, przejechanych w danym roku przez sprzęt transportowy) w 2015 r. wynosił 0,0279 natomiast w 2016 r. wynosił 0,0278 (bez CBŚP i BSW Policji).

Wartość szkód w **Garnizonie**, powstałych w mieniu Policji w wyniku zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych Policji wynosiła:

a) na koniec 2015 r. - 800.342 zł, w tym 446.090 zł z winy policjantów i pracowników Policji (bez CBŚP i BSW Policji)

b) na koniec 2016 r. - 865.052 zł, w tym 456.772 zł z winy policjantów i pracowników Policji (bez CBŚP i BSW Policji).

Do źródeł finansowania likwidacji ww. szkód w Komendzie należał budżet Policji, ubezpieczenie policjanta i pracownika Policji lub ubezpieczenie innych osób, odpowiedzialnych za powstanie szkody.

Udział szkód pokrytych w 2015 r. i w 2016 r. wynosił odpowiednio:

- przez inne osoby lub z ich ubezpieczenia - 45,7% i 51,4%,
- przez funkcjonariuszy lub z ich ubezpieczenia - 47,2% i 44,1%,
- ze środków budżetu państwa - 7,1% i 4,5%.

W **Komendzie** w kontrolowanym okresie, w stosunku do policjantów i pracowników Komendy:

- nie obniżano odszkodowania w sytuacjach, o których mowa w przepisach art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 7 maja 1999 r. o odpowiedzialności majątkowej funkcjonariuszy Policji (...),
- nie odstępowano od naprawienia szkody, wyrządzonej nieumyślnie, w przypadkach, o których mowa w art. 13 ust 2 pkt 3 cytowanej ustawy,
- nie odraczano terminów zapłaty należności, stanowiących odszkodowania za szkody wyrządzone w sprzęcie transportowym,
- nie rozkładano płatności na raty oraz ich nie umarzano,
- w kontrolowanym okresie nie wystąpiły przypadki przedawnienia roszczeń z tytułu szkód w służbowym sprzęcie transportowym, jak również nie istnieje ryzyko ich przedawnienia.
- nie było takich sytuacji, w których przy zawieraniu z ubezpieczycielami ugód konieczne było przekazanie uszkodzonego pojazdu, w zamian za odszkodowanie,
- niezwłocznie podjęto działania w celu ustalenia winnych powstałych szkód i wyegzekwowania od nich ich naprawy lub pokrycia kosztów naprawy uszkodzonych pojazdów.

Należności stanowiące odszkodowania (objęte postępowaniem przedsądowym, sądowym, egzekucyjnym i windykacyjnym) na dzień 31 grudnia 2015 r. wynosiły 63.255 zł, zaś na 31 grudnia 2016 r. – 107.214 zł.

Postępowania szkodowe dotyczące uzyskania odszkodowań za wyrządzone szkody prowadzono rzetelnie - zgodnie z przepisami ustawy z dnia 7 maja 1999 r. *o odpowiedzialności majątkowej funkcjonariuszy Policji* [...], Kodeksu pracy oraz regulacjami wewnętrznymi.

W **Garnizonie** rozłożono na raty w 2015 r. kwotę 590 zł ogółem i była to szkoda z winy policjanta, natomiast w 2016 r. rozłożono na raty kwotę szkody 753 zł osobie spoza Policji, winnej zdarzenia z udziałem policyjnego pojazdu transportowego.

W **Garnizonie** nie umarzano żadnych kwot odszkodowań od funkcjonariuszy i pracowników Policji.

Krzysztof Pobuta – Komendant wyjaśnił, *„że winni nieumyślnego powstania zdarzeń, w trakcie których doszło do uszkodzenia sprzętu transportowego, policjanci lub pracownicy Komendy, byli obciążani za powstałe w związku z nimi szkody, zgodnie z odpowiedzialnością określoną w art. 10 ust. 1 cytowanej uprzednio ustawy z dnia 7 maja 1999 r.*

W kontrolowanym okresie nie toczyły się postępowania sądowe dotyczące sporów w zakresie odpowiedzialności majątkowej za szkody wyrządzone w służbowym sprzęcie transportowym przez jego użytkowników.”

Informacje o liczbie oraz kosztach szkód były sporządzane w oparciu o dokumenty źródłowe z postępowań szkodowych oraz przekazywane do KGP w terminie do 15 dnia każdego kolejnego miesiąca danego roku.

(dowód: akta kontroli str. 225-237, 393)

4.2.2. Ewidencja księgowa szkód transportowych w latach 2015 – 2016 była prowadzona w Komendzie na kontach księgowych:

- 264 – Rozliczenie szkód,
- 238 – Należności pracownicze z tytułu szkód i roszczeń,
- 249 – Rozrachunki z tytułu szkód.

Rozliczenia szkód i rozrachunki z tytułu szkód objętych badaniem zostały prawidłowo ujęte w ewidencji księgowej na podstawie dokumentów źródłowych.

W oparciu o dane zawarte w ewidencji księgowej sporządzono prawidłowe sprawozdania o rozrachunkach z tytułu szkód, według stanu na dzień 31 grudnia 2015 r. oraz na dzień 31 grudnia 2016 r.

W ewidencji księgowej, jak również w sprawozdaniu o rozrachunkach z tytułu szkód, zostały uwzględnione wszystkie szkody w służbowym sprzęcie transportowym, także te powstałe z winy innych osób niż policjanci i pracownicy Policji oraz dokonano ich końcowego rozliczenia.

(dowód: akta kontroli str.394-395, 396-403)

4.2.3. W Garnizonie, ubezpieczeniem z tytułu odpowiedzialności majątkowej za szkody wyrządzone pracodawcy przez policjantów i pracowników Policji oraz odpowiedzialności majątkowej za powierzone im mienie transportowe objętych było, według stanu na dzień:

- 31 grudnia 2015 r. – 3.397 policjantów i pracowników,
- 31 grudnia 2016 r. – 3.271 policjantów i pracowników.

Małgorzata Wasilewska Jacek – główny księgowy Komendy wyjaśniła, *„że umowy w zakresie przedmiotowego ubezpieczenia dotyczyły dobrowolnego ubezpieczenia pracowników i policjantów, a stronami tych umów były Komenda, komendy powiatowe, miejskie Policji oraz związki zawodowe, w zależności od ubezpieczyciela.”*

Średnioroczna liczba ubezpieczonych policjantów i pracowników Garnizonu z tytułu odpowiedzialności majątkowej za szkody wyrządzone pracodawcy w powierzonym mieniu transportowym w 2015 r. wynosiła 3.438 w tym:

a) policjantów – 3.201,

b) pracowników Policji – 137.

Średnioroczna liczba ubezpieczonych policjantów i pracowników Garnizonu z tytułu odpowiedzialności majątkowej za szkody wyrządzone pracodawcy w powierzonym mieniu transportowanym w 2016 r. wynosiła 3.225, w tym:

a) policjantów – 3.092,

b) pracowników Policji – 133.

Wartość potrąconych i odprowadzanych składek z tytułu ubezpieczeń od odpowiedzialności majątkowej za szkody wyrządzone pracodawcy w powierzonym mieniu wynosiła:

- w 2015 r. kwotę 516.789 zł, w tym 501.286 zł od policjantów i 15.503 zł od pracowników Policji,

- w 2016 r. kwotę 647.677 zł, w tym 627.404 zł od policjantów i 20.273 zł od pracowników Policji.

W okresie objętym kontrolą kwoty szkód, powstałych w sprzęcie transportowym Komendy z winy policjantów i pracowników Policji, zostały pokryte z ubezpieczeń dobrowolnych ich sprawców w 2015 r. w liczbie 106 i w 2016 r. w liczbie 112.

Małgorzata Wasilewska Jacek – główny księgowy Komendy wyjaśniła, „*że Komenda nie posiada żadnych informacji o ubezpieczonych policjantach i pracownikach Policji, którzy samodzielnie opłacają składki.*”

Na 79 ankietowanych w toku kontroli funkcjonariuszy Policji, użytkujących pojazdy służbowe, odnośnie korzystania z dodatkowego, dobrowolnego ubezpieczenia od odpowiedzialności majątkowej za szkody wyrządzone w powierzonym mieniu, 69 (87,3%) odpowiedziało pozytywnie, uzasadniając ten fakt tym, że:

- jest zabezpieczeniem przed odpowiedzialnością majątkową w przypadku spowodowania szkody w pojeździe – 67,1%,

- brak jest ubezpieczenia autocasco pojazdów służbowych Policji – 59,5%,

- często używają pojazdów służbowych – 53,2% funkcjonariuszy.

(dowód: akta kontroli str. 182- 187, 404)

Ustalone
nieprawidłowości

NIK stwierdziła niewprowadzenie zdarzenia nadzwyczajnego z dnia 14 kwietnia 2016 r. z udziałem samochodu służbowego Kia Ceed, nr wew. 4831 do SESPól oraz nieodnotowanie w książce kontroli pracy sprzętu transportowego dopuszczenia pojazdu do użytkowania.

Ocena częściowa

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

IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli²⁸, wnosi o:

1. Dokonywanie badań technicznych służbowych pojazdów samochodowych przed upływem terminów wyznaczonych do ich przeprowadzenia.

²⁸ Dz. U. z 2017 r., poz. 524

2. Objęcie obowiązkowym dozorem technicznym podnośników i dźwigników będących na wyposażeniu Stacji Obsługi w Zaczerniu, zgodnie z § 1 pkt 6 lit e rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 grudnia 2012 r. w sprawie rodzajów urządzeń technicznych podlegających dozorowi technicznemu.

3. Odnotowywanie uszkodzeń i napraw powypadkowych sprzętu transportowego w „Dowodach technicznych sprzętu transportowego Policji”, prowadzonych dla tego sprzętu.

4. Prowadzenie przeglądów stanu utrzymania sprzętu transportowego oraz podjęcie działań w celu objęcia przeglądami zaplecza obsługowo-naprawczego jednostek i komórek organizacyjnych, dla których Komenda prowadzi gospodarkę transportową

5. Rzetelne ewidencjonowanie zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego Policji w systemie SESPOL.

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 Rzeszowie.

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.

Rzeszów, dnia sierpnia 2017 r.

Kontrolerzy

Paweł Adamski
Doradca prawny

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Rzeszowie

Dyrektor
Wiesław Motyka

.....
Podpis

Mieczysław Fajger
Główny specjalista k.p.

.....
Podpis

podpis