



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Rzeszowie

LRZ.410.007.03.2017
P/17/089

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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.
Kontroler	Maciej Pilecki, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LRZ/88/2017 z dnia 1 czerwca 2017 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Komenda Miejska Policji w Przemyślu ¹ .
Kierownik jednostki kontrolowanej	mł. insp. Wojciech Kiełtyka – Komendant Miejski Policji w Przemyślu od dnia 25 lutego 2016 r. ² Upřednio Komendantem był mł. inspektor Krzysztof Pobuta - od dnia 5 marca 2009 r. (dowód: akta kontroli str. 3-4)

II. Ocena kontrolowanej działalności³

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli stwierdza, że w okresie objętym kontrolą⁴ Komenda prawidłowo prowadziła dokumentację dotyczącą użytkowanego sprzętu transportowego, zapewniła prawidłowe użytkowanie eksploatowanych pojazdów oraz terminowo przeprowadzała czynności w przypadku wystąpienia zdarzeń z udziałem sprzętu transportowego.

Uzasadnienie oceny ogólnej

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli Punkt Obsługi Technicznej⁵ utworzony w Komendzie posiadał na wyposażeniu urządzenia (lub dostęp do nich) wymagane przepisami. Całość wyposażenia nie przekraczała normatywnego czasu ich użytkowania. W Komendzie rzetelnie prowadzono dokumentację sprzętu transportowego, jak również dokumentację warsztatową. Ilość transportowego sprzętu posiadanego w Komendzie była powyżej ustalonych normatywów.

Ustalono, że w Komendzie nie zapewniono terminowego wywiązywania się z obowiązku przeprowadzania badań technicznych, co doprowadziło do sytuacji prowadzenia przez funkcjonariuszy Komendy pojazdów służbowych nieposiadających ważnych badań technicznych.

W Komendzie ponad 92% funkcjonariuszy posiadało uprawnienia do kierowania pojazdami a udział policjantów posiadających zezwolenia do kierowania pojazdami

¹ zwana dalej „Komendą”

² zwany w dalszej treści „Komendantem”

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

⁴ Lata 2015 – 2016 oraz działania podejmowane po tym okresie, mające wpływ na wykonywanie zadań objętych zakresem przedmiotowym kontroli

⁵ zwanym dalej „POT”

uprzywilejowanymi w stosunku do liczby policjantów pełniących służbę w Komendzie wynosił ponad 56%. W ocenie Najwyższej Izby Kontroli Komenda wydawała zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi zgodnie z ustalonymi procedurami.

Komenda zgodnie z przepisami oraz rzetelnie ewidencjonowała zdarzenia z udziałem służbowego sprzętu transportowego, jak również zapewniała obieg informacji o ich zaistnieniu.

Pracownicy Komendy oraz funkcjonariusze rzetelnie oraz zgodnie z ustalonymi wymogami prowadzili postępowania wyjaśniające przyczyny powstania zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

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

Opis stanu
faktycznego

1.1. Wyposażenie w sprzęt transportowy.

Komenda prowadziła ewidencję sprzętu transportowego w księdze indywidualnej sprzętu transportowego zgodnie ze wzorem i szczegółowością określoną w załączniku nr 4 do zarządzenia nr 7 Komendanta Głównego Policji z dnia 26 maja 2000 r. w sprawie szczegółowych zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego w Policji⁶

W okresie objętym kontrolą w Komendzie stan wyposażenia w sprzęt transportowy poszczególnych rodzajów przedstawiał się następująco:

1. Według danych na dzień 31 grudnia 2015 r. Komenda dysponowała 35 pojazdami samochodowymi osobowymi, trzema samochodami terenowymi, 11 furgonami, jedną przyczepą oraz dwoma motocyklami i quadami. Żaden z pojazdów nie spełniał kryteriów do wycofania z eksploatacji;
2. Według danych na dzień 31 grudnia 2016 r. Komenda dysponowała 35 pojazdami samochodowymi osobowymi, dwoma samochodami terenowymi, 12 furgonami, jedną przyczepą oraz dwoma motocyklami. Z powyższych pojazdów 2 samochody osobowe spełniały kryteria do ich wycofania.

Średni wiek samochodów służbowych osobowych oraz pojazdów samochodowych typu furgon wyniósł w 2015 r. odpowiednio 7 oraz 6 lat. W 2016 r. średni wiek samochodów służbowych osobowych oraz samochodów typu furgon wyniósł odpowiednio również 7 i 6 lat.

Średni przebieg ogółem służbowych pojazdów osobowych oraz pojazdów samochodowych typu furgon wyniósł odpowiednio w 2015 r. – 121.496 km oraz 140.742 km, natomiast w 2016 r. – 153.295 km oraz 144.108 km.

Średni roczny przebieg tych pojazdów w 2015 r. wyniósł odpowiednio 20.303 km oraz 18.811 km, natomiast w 2016 r. wyniósł odpowiednio 19.517 km oraz 22.759 km.

⁶ Dz. U. KGP z 2000 r., poz. 4, nr 39 ze zm., zwane dalej „zarządzeniem w sprawie zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego”

Średni dobowy przebieg samochodów służbowych osobowych oraz pojazdów samochodowych typu furgon w 2015 r. wyniósł odpowiednio 55,6 km oraz 51,5 km, natomiast w 2016 r. wyniósł odpowiednio 53,5 km oraz 62 km.

W 2015 r. i w 2016 r. przyjęto do eksploatacji sześć samochodów osobowych (po trzy w poszczególnych latach). W tym samym okresie wycofano z eksploatacji 8 samochodów w 2015 r. oraz 4 samochody w 2016 r.

Stan wyposażenia Komendy w sprzęt transportowy w na dzień 31 grudnia 2015 r. i 2016 r. był wyższy od ustalonych norm. Przy uwzględnieniu pojazdów spełniających kryteria do wycofania na dzień 31 grudnia 2016 r. jednostka dysponowała 33 samochodami osobowymi sprawnymi (normatyw wynosił 34 samochody).

Wszystkie pojazdy będące na wyposażeniu Komendy zostały zakupione przez Komendę Wojewódzką Policji w Rzeszowie a następnie przekazane do Komendy.

W Komendzie nie wystąpiły przypadki określania limitów na paliwo, czy limitów przebiegu pojazdów w poszczególnych rodzajach służb.

(dowód: akta kontroli str. 5-23, 256-257)

Komendant wyjaśnił, że „normatywny stan wyposażenia Komendy w sprzęt transportowy (...) w mojej ocenie jest wystarczający do realizacji ustawowych zadań przez funkcjonariuszy Komendy. Należy jednak zaznaczyć, że z analizy ilości i zakresu napraw pojazdów służbowych w POT Komendy wynika, że sprzęt transportowy, będący na wyposażeniu naszej jednostki coraz częściej podlega naprawom. Powyższe związane jest ze znacznym zużyciem pojazdów służbowych”.

W odniesieniu do całkowitego rocznego przebiegu pojazdów, który zapewniałby prawidłową realizację zadań jednostki Komendant wyjaśnił, że „pojazdy służbowe będące na stanie Komendy przejechały w 2016 r. łącznie ponad 1 mln kilometrów. Należy zaznaczyć, że w latach 2015-2016 nie obowiązywały żadne limity kilometrów, zatem należy uznać, że wskazane powyżej przebiegi pojazdów służbowych będących na wyposażeniu Komendy są wystarczające, aby zapewnić prawidłową realizację zadań jednostki, w tym w szczególności zadań służb prewencji i ruchu drogowego”.

Komendant wyjaśnił również, że w latach 2015-2016 nie występował do Komendanta Głównego Policji o czasowe doposażenie w sprzęt transportowy, ponieważ w przypadku pojawienia się okresowych problemów w planowaniu pojazdów do codziennej służby spowodowanych uszkodzeniem w wyniku zdarzenia drogowego, czy też naprawami bieżącymi wykonywanymi pomiędzy obsługami technicznymi, podejmowane były decyzje o czasowym przesunięciu w ramach Komendy sprzętu transportowego do komórek/jednostek, w których występowały takie problemy”.

(dowód: akta kontroli str. 23-31, 256-257)

Badaniu ankietowemu poddano 76 funkcjonariuszy Policji pełniących służbę w Komendzie. Z przeprowadzonej ankiety wynika, że:

- 74,65% funkcjonariuszy uważało, że stan techniczny pojazdów będących na wyposażeniu Komendy był niewystarczający do prawidłowej realizacji zadań,
- 71,62% funkcjonariuszy uważało, że na wyposażeniu Komendy jest za mało pojazdów do prawidłowej realizacji zadań,
- 56,34% funkcjonariuszy uważało, że za mała jest dostępność do pojazdów, będących na wyposażeniu Komendy,
- 49,30% funkcjonariuszy uważało, że możliwość korzystania z pojazdów służbowych była niewystarczająca do prawidłowej realizacji zadań.

- Funkcjonariusze wskazali, że taki stan rzeczy był przyczyną:
- dłuższego czasu reakcji na zgłoszenie (32 funkcjonariuszy),
 - konieczności zmiany terminu wykonania zadania (25 funkcjonariuszy),
 - zmniejszenia patrolowanego obszaru (11 funkcjonariuszy),
 - niewykonania zadania (11 funkcjonariuszy).

(dowód: akta kontroli str. 80-85)

W Komendzie w okresie objętym kontrolą sporządzane były comiesięczne analizy techniczno-ekonomiczne zgodnie z § 4 ust. 1 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 maja 2010 r. w sprawie trybu gospodarowania składnikami rzeczowymi majątku ruchomego, w który wyposażone są jednostki budżetowe, w których zawarte były informacje dotyczące poszczególnych pojazdów odnośnie: stanu licznika, liczby kilometrów przejechanych przez samochody oraz liczby zużytego paliwa. Powyższe analizy były również sporządzane przez pracowników Komendy w I półroczu 2017 r.

W Komendzie zgodnie z § 10 ust.1 pkt 6 lit c powyższym rozporządzeniem, dokonywano oceny stanu technicznego pojazdów znacznie zużytych niekwalifikujących się do naprawy. Oceny te były przekazywane do jednostki prowadzącej gospodarkę transportową w Komendzie Wojewódzkiej Policji w Rzeszowie w celu dalszej weryfikacji. W latach 2015 -2016 dokonano sześciu takich ocen. W każdym przypadku samochodu zostały przeznaczone do wycofania.

(dowód: akta kontroli str. 23-27, 32, 258)

Analizie poddano 10 pojazdów służbowych pod kątem prowadzenia przez pracowników Komendy wymaganej dokumentacji dotyczącego używanego przez funkcjonariuszy sprzętu transportowego. Analiza wykazała, że samochody posiadały: dowody rejestracyjne, karty pojazdów, książki gwarancyjne, dowody techniczne sprzętu transportowego oraz protokoły zdawczo-odbiorcze. W Komendzie zgodnie z § 10 ust. 1 pkt 2 zarządzenia w sprawie zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego prowadzono ewidencję użycia sprzętu transportowego w książce dyspozytora. Ponadto w każdym przypadku wystawiano, prowadzono oraz przechowywano książki kontroli pracy sprzętu transportowego zgodnie z § 10 ust. 1 pkt 4 powyższego zarządzenia. W dowodach technicznych sprzętu transportowego rzetelnie dokonywano wpisów dotyczących ewidencji pracy sprzętu transportowego, obsługi technicznych i obsługi sezonowych wykonywanych w POT.

(dowód: akta kontroli str. 32, 39-40, 66-75, 255)

1.2. Badania techniczne pojazdów.

Zgodnie z § 3 porozumienia podpisanego przez Komendanta Bieszczadzkiego Oddziału Straży Granicznej i Podkarpackiego Komendanta Wojewódzkiego Policji z dnia 9 lipca 2010 r. w sprawie współdziałania logistycznego i udostępniania zaplecza technicznego, pracownicy Bieszczadzkiego Oddziału Straży Granicznej w Przemyślu⁷ przeprowadzali nieodpłatnie badania techniczne pojazdów Komendy. Analiza 10 przypadków terminowości dokonania badań technicznych pojazdów służbowych wykazała, że w 5 przypadkach przedstawiono pojazdy do badań technicznych po upływie wyznaczonego czasu na ich przeprowadzenie. Ponadto w każdym przypadku wystąpiły sytuacje użytkowania tych pojazdów przez funkcjonariuszy Policji mimo braku aktualnych badań technicznych.

⁷ Zwanego dalej „BiOSG”

1.2. Obsługa techniczna oraz naprawy pojazdów.

W okresie objętym kontrolą funkcjonował Punkt Obsługi Technicznej znajdujący się Oddziale Obsługi BiOSG na mocy porozumienia podpisanego w lipcu 2010 r. pomiędzy Komendantem Bieszczadzkiego Oddziału Straży Granicznej i Podkarpackim Komendantem Wojewódzkim Policji, na mocy którego Komenda:

- miała możliwość nieodpłatnie przeprowadzać badania techniczne pojazdów w stacji diagnostycznej BiOSG,
- miała udostępnione dwa stanowiska obsługowe na hali głównej Oddziału Obsługi BiOSG (wraz z urządzeniami i pomieszczeniami będącymi na wyposażeniu tych stanowisk i pomieszczeń), pomieszczenie magazynowe, pomieszczenie warsztatowe oraz pomieszczenie socjalne,
- mogła odpłatnie dokonywać mycia pojazdów w myjni bramowej usytuowanej w Komendzie BiOSG (odpłatność dotyczyła zużytych: wody, energii elektrycznej oraz detergentów).

Oględziny przeprowadzone w POT wykazały, że posiadał on podstawowe wyposażenie określone w załączniku nr 14 do Instrukcji stanowiącej załącznik do decyzji nr 34 Komendanta Głównego Policji z dnia 2 lutego 2001 r. w sprawie organizacji obsługi technicznych i napraw sprzętu transportowego w Policji⁸. Część sprzętu, którym dysponował POT należała do BiOSG, natomiast pracownicy POT mieli możliwość korzystania nieodpłatnie z tych urządzeń. Pozostałe wyposażenie wymagane powyższą Instrukcją stanowiło własność POT. Urządzenia wykorzystywane w POT były sprawne.

Pracownik POT wyjaśnił, że wszystkie maszyny i urządzenia stanowiące wyposażenie podstawowe były w pełni wykorzystywane przez pracowników POT.

Okres użytkowania wyposażenia nie przekraczał ich normatywnych okresów eksploatacji.

(dowód: akta kontroli str. 33-38, 132, 254)

POT zatrudniał 5 specjalistów samochodowych oraz dwóch pracowników zajmujących się prowadzeniem niezbędnej dokumentacji oraz koordynowaniem prac pracowników zatrudnionych w POT. Żaden z pracowników POT nie był funkcjonariuszem Policji. Wszyscy zatrudnieni specjaliści posiadali wymagane wykształcenie i doświadczenie zawodowe niezbędne do wykonywania powierzonych zadań.

Zgodnie ze sprawozdaniami z wykonania obsługi technicznych i napraw sprzętu transportowego za lata 2015-2016 wynika, że:

1. W 2015 r. moc produkcyjna POT wynosiła 8440 roboczogodzin, z czego na prace produkcyjne wykorzystano 7233,5 roboczogodzin. Wskaźnik wykorzystania mocy produkcyjnej wyniósł 0,8570. Ponadto na prace pozaprodukcyjne przeznaczono 1069,5 roboczogodzin.

2. W 2016 r. moc produkcyjna POT wynosiła 8344 roboczogodzin, z czego na prace produkcyjne wykorzystano 6891 roboczogodzin. Wskaźnik wykorzystania mocy produkcyjnej wyniósł 0,8258. Ponadto na prace pozaprodukcyjne przeznaczono 925 roboczogodzin.

Pracownik POT wyjaśnił, że prace pozaprodukcyjne są niezbędnymi czynnościami, wpływającymi na warunki i przepisy BHP oraz funkcjonowanie warsztatu

⁸ Dz. U. KGP z dnia 25 kwietnia 2001 r. nr 4, zwaną dalej „Instrukcją”

naprawczego. Czynnościami tymi są sprzątanie stanowisk pracy po każdej naprawie, utrzymanie urządzeń w należytej czystości, załadunek i wywóz zużytych części do składnicy złomu.

(dowód: akta kontroli str. 86-102, 128-131, 254)

W POT wykonywane były czynności określone w §2 ust. 2 pkt 2 Instrukcji. W razie potrzeby dokonania bardziej złożonych prac, do których POT nie posiadał odpowiedniego wyposażenia oraz prac naprawczych wymagających większego nakładu czasu pracy, pojazdy takie były transportowane do Policyjnej Stacji Obsługi Technicznej zlokalizowanej w Zaczerniu⁹. Nie wystąpiły przypadki zlecenia przez Komendę napraw pojazdów służbowych w lokalnych warsztatach. Analiza 10 przypadków przewozu pojazdów do SOT wykazała, że do transportu samochodów wykorzystywana była laweta będąca na wyposażeniu SOT. Odległość pomiędzy POT a SOT wynosiła 100 km.

(dowód: akta kontroli str. 103-127)

W POT prowadzono m.in. zestawienie prac wykonanych w POT. W celu weryfikacji rzetelności prowadzenia powyższego zestawienia dokonano losowego sprawdzenia 10 wykonanych prac pod kątem ujęcia ich w poszczególnych książkach kontroli pracy sprzętu transportowego oraz przestrzegania limitów czasu postoju sprzętu transportowego w obsługach i naprawach, o których mowa w § 18 Instrukcji.

Analiza wykazała, że pracownicy POT rzetelnie dokumentowali przeprowadzenie wykonanych prac w książkach kontroli pracy sprzętu transportowego. Czas postoju pojazdów wahał się od 1 dnia do 3 dni i nie przekraczał limitów określonych w załączniku nr 4 do Instrukcji.

(dowód: akta kontroli str. 259)

Komenda nie była w posiadaniu informacji dotyczących całkowitego kosztu utrzymania POT. Całością spraw związanych z kosztami utrzymania zaplecza obsługowo naprawczego zajmowała się Komenda Wojewódzka Policji w Rzeszowie. Pracownik POT przekazywał do Komendy Wojewódzkiej Policji w Rzeszowie jedynie informacje dotyczące ilości czynności wykonywanych przez pracowników POT, w stosunku do których naliczana była odpłatność na mocy obowiązującego porozumienia pomiędzy KWP a BiOSG. Komendant wyjaśnił, że „koszt funkcjonowania POT w ramach podpisanego porozumienia wynosi około 1400 zł miesięcznie. Do kwoty tej należy doliczyć koszty pracownicze oraz koszty wymienionych części samochodowych”.

(dowód: akta kontroli str. 28-31, 134-137)

Komendant wyjaśnił, że powstanie POT w Przemyślu uzasadnione było wieloma względami:

- odległością od Przemyśla Stacji Obsługi Transportu w Zaczerniu,
- kosztami dowozu i przewozu pojazdów oraz koniecznością zaangażowania dodatkowych pracowników, do których obowiązków należałoby ich dostarczenie i odbiór,
- ilością pojazdów znajdujących się na wyposażeniu KMP w Przemyślu,
- naprawą przez POT w Przemyślu samochodów będących na stanie CBŚP, Techniki Operacyjnej i Wydziału Konwojowego, mających swe siedziby w Przemyślu.

Komendant nie prowadził szczegółowych analiz efektywności działalności i wykorzystania zaplecza ze względu na brak wiedzy o wszystkich kosztach związanych z działalnością POT.

⁹ zwanej dalej „SOT”

(dowód: akta kontroli str. 28-31)

Koordynator Punktu Obsługi Technicznej KMP wyjaśnił, że „zasady zlecania obsługi i napraw pojazdów służbowych poza policyjnymi stacjami obsługi są ustalone na podstawie odrębnych przetargów i umów zawieranych przez Komendę Wojewódzka Policji w Rzeszowie z podmiotami zewnętrznymi.

W odniesieniu do najistotniejszych problemów związanych z obsługą techniczną i naprawami pojazdów służbowych Przemysłu wyjaśnił, że były nimi „duża rozbieżność marek pojazdów użytkowanych w Policji, a co za tym idzie występujące problemy z zamówieniami właściwych części oraz czas oczekiwania na ich dostarczenie. Brak było również szkoleń specjalistycznych dla pracowników zatrudnionych w POT pod kątem technicznym nowych pojazdów, stopniowo wprowadzanych do służby w Policji. W/w problemy były poruszane na odprawach służbowych organizowanych przez Wydział Transportu KWP w Rzeszowie. W celu usprawnienia obsługi i napraw wykonywanych w POT podejmowano działania samodoskonalące poprzez wymianę doświadczeń z pracownikami Sekcji Gospodarki Transportowej Wydziału Techniki i Zaopatrzenia BiOSG. W miarę dostępności środków finansowych dokonywano zakupu urządzeń diagnostycznych oraz narzędzi warsztatowych”.

(dowód: akta kontroli str. 133, 138)

Na pytanie ankietowe dotyczące obowiązujących w Komendzie rozwiązań organizacyjnych w zakresie naprawy i obsługi technicznej pojazdów służbowych 67,11 % funkcjonariuszy wypowiedziało się negatywnie na ich temat. Funkcjonariusze wskazali, że przyczyną takiego stanu rzeczy były:

- długi czas przeprowadzania przeglądów/napraw pojazdów służbowych w policyjnych stacjach obsługi (38 odpowiedzi),
- opóźnienia w przekazywaniu pojazdów do naprawy/serwisu (27 odpowiedzi),
- brak możliwości technicznych przeprowadzania drobnych napraw i obsług pojazdów w jednostce użytkującej sprzęt (20 odpowiedzi),
- brak możliwości przeprowadzania drobnych napraw i obsługi pojazdów w lokalnych warsztatach (10 odpowiedzi),
- duża odległość do policyjnej stacji obsługi pojazdów (8 odpowiedzi)
- inne (7 odpowiedzi) – usterki nie są usuwane, brak szkoleń pracowników, brak środków na profesjonalne naprawy,

(dowód: akta kontroli str. 80-85)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w badanym obszarze stwierdzono następujące nieprawidłowości:

Niezapewnienie przeprowadzenia badań technicznych pojazdów w ustalonych terminach.

Zgodnie z art. 81 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym*¹⁰ okresowe badania techniczne przeprowadza się corocznie.

Analiza 10 przypadków terminowości dokonania badań technicznych wykazała, że w 5 przypadkach pojazdy przedstawiono do badań technicznych po upływie wyznaczonego czasu na ich przeprowadzenie, tj.:

- pojazd o numerze wewnętrznym 5358 – data ważności badania technicznego 14 października 2016 r. – data przeprowadzenia badania 21 października 2016 r. (badanie przeprowadzono 7 dni po terminie),

¹⁰ Dz. U. z 2017 r., poz. 1260 ze zm.

- pojazd o numerze wewnętrznym 4347 – data ważności badania technicznego 25 lutego 2016 r. – data przeprowadzenia badania 2 marca 2016 r. (badanie przeprowadzono 8 dni po terminie),
- pojazd o numerze wewnętrznym 5212 – data ważności badania technicznego 5 października 2016 r. – data przeprowadzenia badania 17 października 2016 r. (badanie przeprowadzono 12 dni po terminie),
- pojazd o numerze wewnętrznym 5399 – data ważności badania technicznego 4 grudnia 2016 r. – data przeprowadzenia badania 13 grudnia 2016 r. (badanie przeprowadzono 9 dni po terminie),
- pojazd o numerze wewnętrznym 4957 – data ważności badania technicznego 12 lutego 2016 r. – data przeprowadzenia badania 18 lutego 2016 r. (badanie przeprowadzono 6 dni po terminie).

(dowód: akta kontroli str. 42-75)

Komendant Miejski Policji w Przemyśle mł. insp. Wojciech Kiełtyka wyjaśnił, że „wykaz podstawowych czynności obsługi codziennej pojazdów został zawarty w załączniku nr 1 do Decyzji Komendanta Głównego Policji z dnia 2 lutego 2001 r. w sprawie organizacji usług technicznych i napraw sprzętu transportowego w Policji. Dodatkowo Komendant Miejski Policji w Przemyśle przypomniał o konieczności przestrzegania przez użytkowników sprzętu służbowego zasad jego użytkowania (w dniu 8 stycznia 2014 r. oraz w dniu 12 października 2016 r.) wskazując m.in. na obowiązek kontrolowania terminu badań technicznych”. Zgodnie z powyższymi pismami osobami odpowiedzialnymi m.in. za kontrolowanie terminów zbliżających się badań technicznych byli funkcjonariusze użytkujący poszczególne pojazdy.

(dowód: akta kontroli str. 28-31, 76-79)

W każdym przypadku opisanym powyżej pojazdy te były w okresie, w którym nie posiadały ważnych badań technicznych, użytkowane przez funkcjonariuszy Policji do wykonywania zadań służbowych.

(dowód: akta kontroli str. 42-75)

Zgodnie z art. 38 pkt 2 ustawy *Prawo o ruchu drogowym* „Kierujący pojazdem jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać na żądanie uprawnionego organu wymagane dla danego rodzaju pojazdu lub kierującego: dokument stwierdzający dopuszczenie pojazdu do ruchu”.

Zgodnie z art. 95 *Kodeksu wykroczeń*¹¹ z dnia 20 maja 1971 r. „Kto prowadzi na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu pojazd, nie mając przy sobie wymaganych dokumentów, podlega karze grzywny do 250 złotych albo karze nagany”.

Komendant Miejski Policji w Przemyśle mł. insp. Wojciech Kiełtyka wyjaśnił, że „zobligował kierowników komórek organizacyjnych, w których wystąpiły przypadki prowadzenia samochodów służbowych bez ważnych badań technicznych, do przedstawienia pisemnych wyjaśnień. Kierownicy wyjaśnili, że spowodowane to było przeoczeniem upływu terminu przez osoby użytkujące w tych dniach sprzęt transportowy. Komendant polecił ponadto przeprowadzenie postępowania wyjaśniającego w celu ustalenia okoliczności prowadzenia samochodów służbowych nieposiadających ważnych badań technicznych przez podległych funkcjonariuszy”.

(dowód: akta kontroli str. 28-31, 76-79)

¹¹ Dz. U. z 2015 r., poz. 1094 ze zm.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność Komendy w zakresie prowadzenia dokumentacji dotyczącej użytkowanego sprzętu transportowego, zapewnienia sprawności technicznej i badań technicznych użytkowanych pojazdów oraz organizacji działalności zaplecza obsługowo-naprawczego.

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

Opis stanu faktycznego

2.1. Uprawnienia i zezwolenia na kierowanie pojazdami

Według stanu na dzień 1 stycznia 2015 r. w Komendzie pełniło służbę 262 funkcjonariuszy. Natomiast na dzień 31 grudnia 2015 r. służbę pełniło 263 funkcjonariuszy. W 2016 r. liczba funkcjonariuszy pełniących służbę w Komendzie nie uległa zmianie. Według stanu na dzień 31 grudnia 2016 r. 21 funkcjonariuszy nie posiadało uprawnień do kierowania pojazdami, co stanowiło 7,98% funkcjonariuszy.

Naczelnik Wydziału Administracyjno-Gospodarczego – asp. szt. Tadeusz Szot¹² w zakresie sposobu organizacji w Komendzie realizacji obowiązków służbowych przez funkcjonariuszy nieposiadających uprawnień do prowadzenia pojazdów wyjaśnił, że funkcjonariusze tacy „wykonują inne obowiązki służbowe zlecone przez przełożonych, których realizacja nie wymaga kierowania pojazdami”.

Według stanu na dzień 31 grudnia 2016 r. spośród 242 funkcjonariuszy posiadających uprawnienia do kierowania pojazdami, 175 z nich (72,31%) kierowało pojazdami służbowymi. Natomiast liczba funkcjonariuszy posiadających zezwolenia do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi wynosiła 136 osób, co stanowiło 56,20% policjantów posiadających uprawnienia do kierowania pojazdami.

Pracownicy Komendy nie dysponowali aktualnymi i kompletnymi informacjami o uprawnieniach policjantów do kierowania pojazdami. Naczelnik Wydziału A-G wyjaśnił, że aby uzyskać te informacje, konieczne było rozpytanie indywidualne każdego funkcjonariusza. „Zgodnie z obowiązującymi przepisami funkcjonariusze nie mają obowiązku informować przełożonych o uzyskaniu lub poszerzeniu uprawnień do kierowania pojazdami”.

(dowód: akta kontroli str. 139-141, 253)

Naczelnik Wydziału A-G wyjaśnił, że w okresie objętym kontrolą w Komendzie nie wystąpiły przypadki odmowy przez policjantów podjęcia działań związanych z uzyskaniem upoważnień do kierowania pojazdami służbowymi lub zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi.

Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego w stosunku do funkcjonariuszy ubiegających się o wydanie upoważnienia na prowadzenie pojazdów służbowych, dokonywał sprawdzenia umiejętności kandydatów w zakresie techniki jazdy oraz znajomości przepisów ruchu drogowego, w tym kierowania pojazdami uprzywilejowanymi. Sprawdzenie techniki jazdy dokonywane było na pojeździe służbowym użytkowanym w codziennej służbie przez kandydata.

W przypadku, gdy do realizacji zadań kierowany był więcej niż jeden policjant wówczas, jako kierowcę pojazdu uprzywilejowanego był wyznaczany funkcjonariusz, który posiadał zezwolenie do kierowania takimi pojazdami.

¹² Zwany dalej „Naczelnikiem Wydziału A-G”

Kierowanie przez policjantów pojazdami służbowymi i związane z tym obowiązki dotyczące tzw. obsługi dziennej pojazdu oraz przyjmowanie ryzyka odpowiedzialności za szkody w użytkowanym pojeździe nie miały wpływu na uzyskiwane przez policjantów gratyfikacje finansowe.

(dowód: akta kontroli str. 28-31, 142, 253)

Zgodnie z instrukcją stanowiącą załącznik do decyzji nr 212/2005 Podkarpackiego Komendanta Wojewódzkiego Policji w Rzeszowie z dnia 12 lipca 2005 r. w *sprawie organizacji transportu oraz szczegółowych zasad użytkowania służbowego sprzętu transportowego*¹³, sprzęt transportowy przekazywany był Komendzie na podstawie protokołu zdawczo-odbiorczego. Policjantom nie powierzano pojazdów służbowych, jako mienia z obowiązkiem zwrotu albo wyliczenia się. Przekazanie pojazdu służbowego funkcjonariuszom do użytkowania nie było uzależnione od posiadania przez nich ubezpieczenia „OC”.

(dowód: akta kontroli str. 143-158)

Komendant Wojewódzki Policji w Rzeszowie nie ustalał regulacji wewnętrznych dotyczących wydawania zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi. Takich regulacji nie ustalał również Komendant. Komenda nie dokumentowała użycia pojazdów służbowych, jako uprzywilejowanych.

Przesłanką decydującą o wszczęciu procedury wydania zezwolenia na kierowanie samochodem uprzywilejowanym funkcjonariuszowi była informacja od kierownika komórki organizacyjnej Komendy.

(dowód: akta kontroli str. 253)

Analiza dokumentacji dotyczącej wydania 9 zezwoleń na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym oraz 4 przedłużeń zezwoleń do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi wykazała, że policjanci, którym wydano oraz przedłużano zezwolenia posiadali prawo jazdy odpowiedniej dla rodzaju pojazdu służbowego kategorii, uzyskali orzeczenia: lekarskie o braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem uprzywilejowanym, oraz psychologiczne o braku przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem uprzywilejowanym; tym samym spełniali wymogi określone w art. 106 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. *o kierujących pojazdami*¹⁴. Zezwolenia wydawał Komendant zgodnie z art. 109 powyższej ustawy. Procedury wydania przedłużenia zezwoleń do kierowania samochodami uprzywilejowanymi rozpoczęto w terminach umożliwiających zachowanie ciągłości posiadania przez policjantów zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi.

(dowód: akta kontroli str. 159-160)

2.2. Użytkowanie pojazdów służbowych.

Zgodnie z Decyzją PKW nr 212/2015 do używania pojazdów służbowych uprawnieni byli policjanci i pracownicy Policji posiadający upoważnienie do prowadzenia służbowego sprzętu transportowego oraz zaświadczenie potwierdzające spełnienie wymagań w zakresie badań lekarskich i psychologicznych, jeżeli jest ono wymagane. Do obowiązków kierującego pojazdem służbowym należało m.in. wykonywanie podstawowych czynności obsługi codziennej pojazdu oraz dokumentowanie każdego wyjazdu w książce kontroli pracy sprzętu transportowego.

¹³ Zwaną dalej „Decyzją PKW nr 212/2015”

¹⁴ Dz.U. z 2017 r. poz. 978

Według zasad obowiązujących w kontrolowanej jednostce pojazdy wykorzystywane były przez wskazane w upoważnieniu osoby. Komendant nie ustalał dodatkowych regulacji w powyższym zakresie.

(dowód: akta kontroli str. 143-150)

Analiza 10 przypadków użycia pojazdów służbowych, w trakcie których wystąpiły zdarzenia drogowe wykazała, że:

- we wszystkich przypadkach użycie sprzętu transportowego oraz wykonanie obsługi codziennej pojazdu zostało zaewidencjonowane w książce dyspozytora,
- kierujący pojazdami służbowymi byli uprawnieni do ich użycia na podstawie przydziału sprzętu transportowego,
- kierujący pojazdami posiadali aktualne uprawnienia do kierowania odpowiedniej dla rodzaju pojazdu służbowego kategorii,
- w skierowaniach lekarskich na badania profilaktyczne kierujących pojazdami służbowymi wskazano w opisie warunków pracy na stanowisku, że kierują pojazdami,
- w zaświadczeniach lekarskich funkcjonariuszy nie zawarto przeciwwskazań w zakresie kierowania pojazdami,
- kierujący pojazdami posiadali upoważnienia do prowadzenia służbowego sprzętu transportowego.

We wszystkich analizowanych przypadkach użyte pojazdy służbowe poruszały się w obszarze działania kontrolowanej jednostki.

W jednym przypadku w chwili zdarzenia drogowego, pojazd służbowy był używany jako uprzywilejowany. Policjant prowadzący pojazd posiadał uprawnienia do kierowania pojazdem uprzywilejowanym.

(dowód: akta kontroli str. 143-150, 161 – 170)

2.3. Zapewnianie policjantom szkoleń z zakresu kierowania pojazdami.

Zestawienia zidentyfikowanych w Komendzie potrzeb szkoleniowych sporządzane były do końca 2015 r. dwa razy w roku (wg stanu na dzień 31 marca i 30 września). Natomiast od 2016 r. zestawienie potrzeb szkoleniowych sporządzane było raz w roku (wg stanu na dzień 30 września).

Po otrzymaniu pisma z Komendy Wojewódzkiej Policji w Rzeszowie dotyczącego polecenia sporządzenia potrzeb szkoleniowych wraz z ofertą kursów specjalistycznych, Zespół Kadr i Szkolenia Wydziału Administracyjno-Gospodarczego Komendy opracowywał pismo informujące o konieczności sporządzenia potrzeb szkoleniowych na poszczególne kursy specjalistyczne. Pismo było rozsyłane do wszystkich kierowników komórek organizacyjnych wraz z ofertą szkoleniową. Przekazana informacja od kierowników komórek organizacyjnych zawierająca wykaz funkcjonariuszy na poszczególne kursy specjalistyczne weryfikowana była przez Zespół Kadr i Szkolenia pod kątem spełniania wymogów formalnych na dany kurs. Po przeprowadzeniu weryfikacji, sporządzany był imienny wykaz zawierający wyszczególnione kursy specjalistyczne wraz z konkretnymi funkcjonariuszami. Wykaz ten podlegał zatwierdzeniu przez Komendanta a następnie był przesyłany do Wydziału Kadr i Szkolenia Komendy Wojewódzkiej Policji w Rzeszowie.

W okresie objętym kontrolą kursami związanymi z kierowaniem pojazdami były:

1. Kurs specjalistyczny dla policjantów ruchu drogowego w zakresie kierowania motocyklem szosowym. Warunkami uczestnictwa w kursie było posiadanie prawa jazdy uprawniającego do kierowania motocyklem, aktualnego zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym, zaświadczenia o zdanym teście

sprawności fizycznej, posiadanie dodatkowego ubezpieczenia OC za szkody wyrządzone w mieniu pracodawcy;

2. Kurs specjalistyczny w zakresie doskonalenia techniki kierowania samochodem osobowym. Warunkami uczestnictwa w kursie było posiadanie prawa jazdy kategorii B, posiadanie dodatkowego ubezpieczenia OC za szkody wyrządzone w mieniu pracodawcy.

(dowód: akta kontroli str. 171-187)

W okresie objętym kontrolą Komendant nie organizował dodatkowych kursów z zakresu doskonalenia jazdy samochodem.

Starszy Specjalista Zespołu Kadr i Szkolenia Wydziału Administracyjno-Gospodarczego Komendy wyjaśnił, że Komendant „nie posiada samodzielności finansowej i w związku z tym nie dysponuje środkami na pokrycie organizacji takich kursów”.

(dowód: akta kontroli str. 188)

Z analiz potrzeb szkoleniowych przeprowadzonych przez Komendanta wynikało, że w 2015 i 2016 roku trzech funkcjonariuszy wymagało szkolenia w zakresie kierowania motocyklem, z czego Komenda wniosowała o skierowanie dwóch funkcjonariuszy w 2015 r. oraz jednego funkcjonariusza w 2016 r. Limit na powyższe szkolenie wyniósł 0, tym samym żaden z policjantów nie został przeszkolony.

W 2015 r. jeden funkcjonariusz wymagał szkolenia w zakresie doskonalenia techniki jazdy samochodem. Funkcjonariusz został zgłoszony w ramach zapotrzebowania. Limit na powyższe szkolenie wyniósł 0, tym samym funkcjonariusz nie został przeszkolony. W 2016 r. analiza zapotrzebowania na powyższe szkolenie nie wykazała potrzeby przeszkolenia policjantów w powyższym zakresie.

Ponadto w latach 2015-2016 z polecenia Komendanta Wojewódzkiego Policji w Rzeszowie, sześciu funkcjonariuszy Wydziału Ruchu Drogowego w warsztatach udoskonalających technikę jazdy samochodem w ramach tzw. *Programu Bezpieczny pościg transgraniczny*, w tym:

- w 2015 r. czterech funkcjonariuszy,
- w 2016 r. dwóch funkcjonariuszy.

W latach 2015-2016 oferta szkoleniowa przedstawiona przez Komendę Wojewódzką Policji w Rzeszowie nie obejmowała szkoleń związanych z kierowaniem pojazdami uprzywilejowanymi.

Według stanu na dzień 31 grudnia 2016 r. udział przeszkolonych policjantów, wśród kierujących pojazdami służbowymi wyniósł 4,9%.

Zaspokojenie potrzeb szkoleniowych w 2015 r. wyniosło 50%, natomiast w 2016 r. wyniosło 40%.

Według stanu na dzień 1 stycznia 2017 r. trzech policjantów wymagało przeszkolenia w zakresie kierowania pojazdami (kierowania motocyklem).

(dowód: akta kontroli str. 189-190)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Uwagi dotyczące
badanej działalności

W powyższym zakresie NIK zwraca uwagę, że w latach 2015-2016 liczba zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych Policji w Komendzie wzrosła z 14 do 24, w tym z winy funkcjonariuszy z czterech do jedenastu, a wskaźnik zdarzeń wzrósł z 0,259 do 0,444.

Przeprowadzone w trakcie kontroli wśród policjantów anonimowe badanie ankietowe wykazało, iż 38 policjantów (spośród 76 ankietowanych - 50%) wskazało na

potrzebę przeszkolenia w zakresie doskonalenia techniki kierowania pojazdem, w tym kierowania pojazdem uprzywilejowanym, a 21 (27,61%) przyznało, że zgłaszało potrzebę takiego przeszkolenia przełożonym. Dane te wskazują na ograniczoną skuteczność dotychczas podejmowanych działań, potrzebę wnikliwej identyfikacji przyczyn zdarzeń spowodowanych przez policjantów i analiz zgłaszanych potrzeb szkoleniowych oraz możliwości ich zaspokojenia.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Komendy w zakresie prawidłowości użytkowania pojazdów, wydawania zezwoleń do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi oraz zapewnienia przygotowania policjantów do kierowania pojazdami służbowymi.

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

Opis stanu faktycznego

3.1. Zdarzenia z udziałem służbowego sprzętu transportowego

Zgodnie z prowadzoną w Komendzie ewidencją wypadków i kolizji, w 2015 r. liczba kolizji, wypadków oraz innych zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych Policji użytkowanych w Komendzie wyniosła 14, z czego 4 zdarzenia nastąpiły z winy ich użytkowników (28,57%). Wskaźnik zdarzeń drogowych w Komendzie wyniósł 0,259. W 2016 r. liczba kolizji, wypadków oraz innych zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych Policji użytkowanych w Komendzie wyniosła 24, z czego 11 zdarzeń nastąpiło z winy ich użytkowników (45,83%). Wskaźnik zdarzeń drogowych w Komendzie wyniósł 0,444.

Ewidencja wypadków i kolizji prowadzona w Komendzie zawierała m.in. informacje o: dacie, godzinie i miejscu wypadku; marce, typie i nr rejestracyjnym pojazdu służbowego; nazwie jednostki użytkującej pojazd; kierującym pojazdem służbowym; zdarzeniu; przyczynie wypadku; winnym wypadku; uszkodzonych elementach pojazdu; wysokości strat powstałych w pojeździe (dane szacunkowe i rzeczywiste). Powyższa ewidencja była kompletna i prowadzona rzetelnie oraz zgodnie ze wzorem określonym w załączniku nr 8 zarządzenia w sprawie zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego.

(dowód: akta kontroli str. 191-192)

Sposób postępowania w przypadku zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego został określony w *instrukcji w sprawie szczegółowych zasad organizacji gospodarki transportowej i użytkowania służbowego sprzętu transportowego* stanowiącej załącznik do Decyzją PKW nr 212/2015. Komendant nie określał dodatkowych regulacji w tym zakresie.

(dowód: akta kontroli str. 143-150)

W okresie objętym kontrolą najczęstszymi przyczynami zdarzeń spowodowanych przez użytkowników pojazdów służbowych było: niezachowanie ostrożności podczas cofania (6 przypadków), niezachowanie ostrożności (3 przypadki) oraz wybryki chuligańskie (3 przypadki).

W wyniku zdarzeń z udziałem sprzętu służbowego w latach 2015-2016 żaden policjant i pracownik Komendy nie został ranny, ani nie został ukarany mandatem. Nie wystąpiły również przypadki, aby funkcjonariusz biorący udział w zdarzeniu był pod wpływem alkoholu.

W kontrolowanym okresie jeden samochód został wycofany z eksploatacji po zdarzeniu z jego udziałem.

(dowód: akta kontroli str. 193, 260)

Komendant wyjaśnił, że w celu ograniczenia liczby zdarzeń i przeciwdziałania ich przyczynom „w Komendzie przedsięwzięto środki, mające na celu ograniczenie szkód związanych z niezachowaniem szczególnej ostrożności w czasie kierowania pojazdami. Każdorazowa kolizja drogowa powstała z winy policjanta, i pracownika była omawiana na najbliższej odprawie z kadrą kierowniczą. Przełożonych obowiązywało się do przekazywania informacji podległym policjantom, co do sposobu korzystania ze sprzętu transportowego oraz o konsekwencjach związanych ze spowodowaniem zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Policjantom, którzy spowodowali kolizję drogową pojazdem służbowym w przypadku poważnego naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, cofane były upoważnienia do prowadzenia sprzętu transportowego.

W stosunku do sprawców kolizji drogowych zatrudnionych w Komendzie były prowadzone szkolenia Naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego w zakresie techniki bezpiecznej jazdy (filmy instruktażowe) oraz z przepisów ruchu drogowego”.

(dowód: akta kontroli str. 28-31, 194-195)

Analiza 10 zdarzeń drogowych z udziałem służbowego sprzętu transportowego wykazała, że w każdym przypadku dyżurny Komendy otrzymywał niezwłocznie informacje o powyższych zdarzeniach i odnotowywał je w książce przebiegu służby prowadzonej w Systemie Wspomagania Dowodzenia Policji oraz zapewnił właściwy obieg informacji o powyższych zdarzeniach. Ponadto dla zdarzeń drogowych zostały sporządzone karty zdarzeń drogowych i zdarzenia te zostały terminowo zarejestrowane w Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji oraz w Krajowym Systemie Informacji Policji.

Po wystąpieniu objętych kontrolą zdarzeń, policjanci Komendy przeprowadzali na miejscu zdarzeń czynności dotyczące ustalenia ich przebiegu, przyczyn oraz osób odpowiedzialnych za ich powstanie.

W przypadkach dwóch zdarzeń drogowych, o których mowa w 6 pkt 3 lit. a zarządzenia w sprawie szczegółowych zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego, Komenda przekazywała terminowo meldunki o kolizjach do jednostki prowadzącej gospodarkę transportową. W obu przypadkach powodem przesłania meldunku była szacunkowa wartość szkody w sprzęcie służbowym.

W każdym przypadku dokonywano sprawdzenia stanu trzeźwości kierujących pojazdami służbowymi.

Spośród analizowanych zdarzeń w trzech przypadkach winnym zdarzenia był policjant, z czego w dwóch przypadkach do zdarzenia doszło na drodze publicznej lub w miejscu powszechnie dostępnym. W obu przypadkach zdarzenia te zostały terminowo zarejestrowane w Systemie Elektronicznej Sprawozdawczości w Policji. Trzeci przypadek miał miejsce na wewnętrznym parkingu Komendy. Oba przypadki zostały terminowo zarejestrowane.

Ponadto żaden z funkcjonariuszy kierujących pojazdami, biorącymi udział w analizowanych zdarzeniach nie brał udziału w szkoleniach z zakresu doskonalenia techniki kierowania pojazdami. Kierowane przez policjantów pojazdy posiadały w dniu zdarzenia ważne badania techniczne.

W każdym analizowanym przypadku przestrzegano zasad postępowania po zaistnieniu zdarzeń, określonych przez Komendanta Wojewódzkiego Policji w Rzeszowie.

(dowód: akta kontroli str. 196-240)

Po wystąpieniu zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego, pracownicy Komendy niezwłocznie podjęli działania w celu naprawy uszkodzonych pojazdów i przywrócenia ich do użytkowania.

Ogólna liczba dni wyłączenia z użytkowania wszystkich pojazdów użytkowanych przez Komendę, które uległy uszkodzeniu w wyniku zdarzeń mających miejsce w okresie objętym kontrolą wyniosła 905 dni, z czego w 2015 r. 238 dni, natomiast w 2016 r. 667.

Okres wyłączenia z użytkowania poszczególnych pojazdów objętych kontrolą wahał się od jednego dnia do 158. W odniesieniu do 5 naprawianych pojazdów, czas naprawy przekraczał 30 dni. Wszystkie te przypadki dotyczyły napraw zleconych firmie zewnętrznej przez Komendę Wojewódzką Policji w Rzeszowie.

Spośród 10 pojazdów objętych kontrolą, 7 było naprawianych poza Policją. Po dokonaniu napraw, sprzęt transportowy został dopuszczony do dalszej eksploatacji po skontrolowaniu go przez kontrolera technicznego policyjnej stacji obsługi. Fakt ten odnotowywany był w kartach kontroli pracy sprzętu transportowego. W dowodach technicznych pojazdów wpisywane były naprawy po wypadkach. W jednym przypadku w dowodzie technicznym pojazdu wpisano uszkodzenie pojazdu skracające okres jego użytkowania.

(dowód: akta kontroli str. 216-217, 241-252)

3.2. Szkody w służbowym sprzęcie transportowym.

W okresie objętym kontrolą obowiązywały następujące regulacje wewnętrzne dotyczące zasad postępowania w przypadkach powstania szkód w mieniu:

- decyzja nr 11/2011 Podkarpackiego Komendanta Policji w Rzeszowie z dnia 4 lutego 2011 r. w sprawie *zasad przeprowadzania postępowań szkodowych w jednostkach organizacyjnych Policji województwa podkarpackiego i komórkach organizacyjnych Komendy Wojewódzkiej Policji w Rzeszowie* wraz z decyzjami ją zmieniającymi (decyzja nr 42/2011 z dnia 16 marca 2011 r. oraz decyzja nr 142/2011 z dnia 1 lipca 2011 r.,

- decyzja nr 364/2016 Komendanta Wojewódzkiego Policji w Rzeszowie z dnia 18 sierpnia 2016 r. w sprawie *zasad prowadzenia postępowań szkodowych w jednostkach organizacyjnych Policji województwa podkarpackiego i form wykonywania w Policji zadań w zakresie legislacji, pomocy prawnej i informacji prawnej*. Komendant nie ustalał dodatkowych regulacji w tym zakresie.

(dowód: akta kontroli str. 151-158, 241-252)

Analiza 10 zdarzeń drogowych objętych kontrolą wykazała, że po wystąpieniu zdarzeń rzetelnie przeprowadzono postępowania szkodowe i niezwłocznie podejmowano działania w celu wyegzekwowania pokrycia szkód powstałych w służbowym sprzęcie transportowym od osób winnych za ich powstanie. Pracownicy Komendy niezwłocznie podejmowali działania w celu ustalenia winnych powstałych szkód i wyegzekwowania od nich pokrycia kosztów napraw uszkodzonych pojazdów.

Postępowania szkodowe dotyczące ustalenia odszkodowań za wyrządzone szkody prowadzili pracownicy Komendy w sposób rzetelny oraz zgodny z regulacjami wewnętrznymi i ustawą z dnia 7 maja 1999 r. o odpowiedzialności majątkowej funkcjonariuszy Policji, Straży Granicznej, Biura Ochrony Rządu, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Więziennej, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego i Centralnego Biura Antykorupcyjnego¹⁵. Nie wystąpiły przypadki prowadzenia postępowań sądowych dotyczących sporów w zakresie odpowiedzialności

¹⁵ Dz.U. z 2015 r. poz. 620 ze zm.

majątkowej za szkody wyrządzone w służbowym sprzęcie transportowym przez jego użytkowników.

(dowód: akta kontroli str. 241-252)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Komendy w zakresie prawidłowości działań w przypadku wystąpienia zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego.

IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny 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 Kontroli¹⁶, wnosi o podjęcie czynności zmierzających do wyeliminowania przypadków dokonywania okresowych badań technicznych po wyznaczonym terminie.

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.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Rzeszowie

Kontroler
Maciej Pilecki
starszy inspektor kontroli państwowej

Dyrektor
Wiesław Motyka

.....
Podpis

.....
Podpis

¹⁶ Dz. U. z 2017 r. poz. 524. - zwana dalej "ustawą o NIK"

