



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Szczecinie

LSZ – 4101-03-04/2013

P/13/100

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Szczecinie

ul. Jacka Odrowąża 1, 71-420 Szczecin

T +48 91 831 39 00, F +48 91 831 39 66

lsz@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/13/100 – Działania Policji na rzecz bezpieczeństwa obywateli w ruchu drogowym.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Szczecinie ¹
Kontroler	Kontrolę przeprowadził, na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli ² , Jarosław Pułka – specjalista k.p., upoważnienie do kontroli nr 85860 z dnia 24.05.2013 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Komenda Wojewódzka Policji w Szczecinie, ul. Małopolska 47, kod pocztowy 70-515, nr statystyczny 810903040, zwana w dalszej części niniejszego wystąpienia „KWP”.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Komendantem Wojewódzkim Policji w Szczecinie, dalej zwanym również „Komendantem” jest od dnia 16.07.2013 r. inspektor Jarosław Sawicki. W okresie od 15.05.2013 r. do 15.07.2013 r. pełniącym obowiązki Komendanta Wojewódzkiego Policji w Szczecinie był inspektor Jan Pytka. Poprzednio Komendantem Wojewódzkim Policji w Szczecinie, w okresie od dnia 18.11.2009 r. do dnia 14.05.2013 r. był nadinspektor Wojciech Olbrys. (dowód: akta kontroli str. 4-9)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości ocenia³ działania Komendanta Wojewódzkiego Policji w Szczecinie na rzecz bezpieczeństwa obywateli w ruchu drogowym, w okresie objętym kontrolą⁴

Uzasadnienie oceny ogólnej

W okresie objętym kontrolą prawidłowo organizowano i realizowano zadania na drogach, nadzorowano i wykorzystywano systemy wspierające policjantów, wykonano priorytety Komendanta Głównego Policji oraz podejmowano przedsięwzięcia na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Najwyższa Izba Kontroli stwierdziła następujące nieprawidłowości:

- nieprzestrzeganie wewnętrznych unormowań, określonych przez Komendanta Głównego Policji w zakresie opracowania, aktualizacji i zatwierdzania norm należności wyposażenia komórek i jednostek Policji garnizonu zachodniopomorskiego w pojazdy, sprzęt i przedmioty zaopatrzenia,
- niewyposażenie części policjantów ruchu drogowego w należne elementy zaopatrzenia mundurowego,
- niezapewnienie niezbędnego wyposażenia pojazdów służbowych ruchu drogowego w sprzęt specjalistyczny.

¹ Dalej NIK lub Najwyższa Izba Kontroli.

² Ustawa z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2012 r., poz. 82 ze zm.), dalej *ustawa o NIK*.

³ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

⁴ Kontrolą objęto okres 2012 – 2013 (I półrocze) oraz działania podejmowane przed i po ww. okresie, jeśli miały bezpośredni związek z przedmiotem kontroli.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Przygotowanie koncepcyjne, prawno-organizacyjno, kadrowe i techniczne Policji do działań na drogach.

Opis stanu
faktycznego

Komenda Wojewódzka Policji w Szczecinie, w tym Wydział Ruchu Drogowego (*dalej WRD*), funkcjonuje w oparciu o *ustawę o Policji*⁵, inne powszechnie obowiązujące akty prawa oraz zarządzenie nr 1041 Komendanta Głównego Policji w sprawie organizacji i zakresu działania komend, komisariatów i innych jednostek organizacyjnych Policji⁶.

Zgodnie z art. 6 ust. 2 ustawy o Policji, KWP jest jednostką Policji właściwą na obszarze województwa zachodniopomorskiego.

Komendant Wojewódzkiej Policji w Szczecinie nadał Regulamin Komendy Wojewódzkiej Policji w Szczecinie z dnia 20.03.2009 r., w którym określono m.in. zakres zadań WRD:

- 1) analizowanie stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd) i ocena efektywności działań na rzecz zapewnienia brd, podejmowanych przez jednostki organizacyjne Policji województwa zachodniopomorskiego;
- 2) opracowywanie na podstawie systematycznych analiz przyczyn, miejsc i okoliczności powstawania kolizji i wypadków drogowych;
- 3) prowadzenie nadzoru nad organizacją i pełnieniem służby na drogach w jednostkach organizacyjnych Policji województwa zachodniopomorskiego;
- 4) planowanie i koordynowanie działań kontrolno-prewencyjnych zmierzających do poprawy bezpieczeństwa użytkowników dróg;
- 5) sprawowanie merytorycznego nadzoru nad funkcjonowaniem programów Systemu Ewidencji Wykroczeń i Kolizji (SEWiK) oraz ewidencji ukaranych kierowców;
- 6) opiniowanie projektów organizacji ruchu, w zakresie inżynierii ruchu na drogach wojewódzkich i krajowych;
- 7) wykonywanie kontroli ruchu drogowego z wykorzystaniem sprzętu specjalistycznego.

(dowód: akta kontroli str. 23-42)

1.1. Przygotowanie koncepcyjne Policji do działań na rzecz bezpieczeństwa na drogach.

Opis stanu
faktycznego

W okresie objętym kontrolą, KWP w Szczecinie nie zlecała podmiotom pozapolicyjnym opracowań naukowych w zakresie brd.

W ramach planowania działań w zakresie brd oraz kompetencji Komendanta Wojewódzkiego Policji w Szczecinie, wynikających z § 7 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem⁷ w zakresie opiniowania projektów organizacji ruchu (stałych i czasowych) WRD KWP wykorzystywał badania naukowe oraz opracowania, w tym prace magisterskie i podyplomowe dotyczące przeciwdziałania zagrożeniom w ruchu drogowym, genezy i analizy wypadków drogowych i sposobów przeciwdziałania im oraz bezpiecznej infrastruktury drogowej i prawidłowej organizacji ruchu drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 53)

Jedną z prac badawczo-rozwojowych, którą wykorzystywał WRD KWP była „Zachodniopomorska Wizja ZERO”, opracowana na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego. W pracy przedstawiono strategię działań na

⁵ Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2011 r. Nr 287, poz. 1687 ze zm.).

⁶ Zarządzenie Nr 1041 KGP z dnia 28 września 2007 r. w sprawie szczegółowych zasad organizacji i zakresu działania komend, komisariatów i innych jednostek organizacyjnych Policji (Dz. Urz. KGP Nr 18, poz. 135 ze zm.).

⁷ Dz. U. Nr 177, poz. 1729.

rzecz poprawy brd dla województwa do 2020 r. W opracowaniu dokonano inwentaryzacji miejsc niebezpiecznych na mapach z naniesionymi miejscami występowania wypadków drogowych, z podziałem wypadków według rodzaju zdarzenia i przyczyny powstania⁸. Diagnoza zawierała określenie, charakterystykę oraz analizę miejsc szczególnie niebezpiecznych oraz grupy wysokiego ryzyka. W strategii wskazano również podmioty, którym należy umożliwić lub zobligować do podjęcia poszczególnych działań oraz dokonano opisu roli tych podmiotów w realizacji poszczególnych zadań.

(dowód: akta kontroli str. 55-56)

W ramach działań na rzecz brd WRD KWP w Szczecinie, na podstawie danych wygenerowanych z SEWiK, sporządzał analizy (roczne, półroczne, kwartalne i miesięczne) stanu bezpieczeństwa na drogach. W okresie letnim sporządzano corocznie analizę specjalną. Wykorzystywano również informacje zawarte w corocznym opracowaniu Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji (BRD KGP) pn. *Wypadki drogowe w Polsce* oraz opracowaniu przygotowanym na zlecenie Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Szczecinie pn. *„Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego dla dróg wojewódzkich w województwie zachodniopomorskim”*.

(dowód: akta kontroli str. 53)

W badanym okresie wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym (brd) zapewniano poprzez dyslokację patroli ruchu drogowego w zdiagnozowanych miejscach niebezpiecznych na drogach (miejscach występowania zdarzeń drogowych, zwłaszcza wypadków ze skutkiem śmiertelnym, odcinkach dróg o zwiększonym natężeniu ruchu w określone dni tygodnia) oraz nadzór nad służbami ruchu drogowego w województwie. Wspierano działania jednostek terenowych siłami policyjnymi z Zespołu Kontroli Ruchu Drogowego KWP (ZKRD) i innymi policjantami z WRD. Do zabezpieczenia imprez takich jak: Dni Wikingów w Wolinie (rejon KPP w Kamieniu Pom.), impreza muzyczna Sunrise w Kołobrzegu, wyścigi samochodowe Baja Poland w Szczecinie wykorzystywano cały posiadany sprzęt, tj. wideorejestratory, radiowozy oznakowane oraz radiowóz specjalistyczny Ekipy Techniki Drogowej i Ekologii (ETDiE).. Dyslokacja patroli z WRD następowała na podstawie bieżącej analizy zdarzeń drogowych w jednostkach terenowych. W sezonie wakacyjnym dyslokacja patroli następowała w oparciu o analizę brd za okres wcześniejszego sezonu letniego. Istotą działań było zapewnienie większego bezpieczeństwa w ruchu drogowym w pasie powiatów nadmorskich, kierowanie ruchu drogowego na alternatywne drogi prowadzące w kierunku morza, wskazywanie objazdów w przypadku utrudnień w ruchu, zwłaszcza w weekendy. Stały nadzór nad służbami ruchu drogowego z jednostek terenowych w sezonie wakacyjnym zapewniały patrole WRD KWP, które patrolowały główne ciągi komunikacyjne i w razie konieczności zmieniały dyslokacje służb na drogach wojewódzkich i krajowych. Patrole WRD koordynowały działania patroli ruchu drogowego (rd) w ramach koordynacji wojewódzkiej, ponieważ w sezonie wakacyjnym, koordynacja centralna służb ruchu drogowego była zawieszona i wprowadzona koordynacja wojewódzka na drogach o zwiększonym natężeniu ruchu i zwiększonej wypadkowości w sezonie letnim. W koordynacji wojewódzkiej uwzględniano zagrożenia w ruchu drogowym adekwatne i typowe dla sezonu wakacyjnego, w tym gwałtowny wzrost natężenia ruchu na drogach w miejscowościach nadmorskich (głównie w weekendy), spowolnienie ruchu na drogach dwujezdniowych, wzrost natężenia ruchu na wytypowanych drogach alternatywnych, wzrost zdarzeń drogowych. Przy planowaniu służby uwzględniano zagrożenia regionalne (położenie województwa, okresowe wzrosty natężenia ruchu itp.), jak i klimatyczne (zwiększenie liczby policjantów ruchu drogowego w przypadku zapowiadanych wichur, opadów

⁸ Na podstawie statystyk policyjnych.

atmosferycznych, nagłego spadku temperatury lub jej wzrostu). W przypadku załamania pogody służba była wydłużana, w celu skrócenia czasu reakcji na zdarzenia. W przypadku obfitych opadów śniegu wydawane były polecenia w celu zwiększenia liczby policjantów ruchu drogowego kierowanych do służby, wyznaczano bezpieczne parkingi dla pojazdów ciężarowych w celu udrożnienia ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 57-59)

Powoływanie biegłych spoza Policji zostało uregulowane w zarządzeniu nr 1426 Komendanta Głównego Policji z dnia 23 grudnia 2004 r. w sprawie *metodyki wykonywania czynności dochodzeniowo-śledczych przez służby policyjne wyznaczone do wykrywania przestępstw i ścigania ich sprawców* (obowiązujące do dnia 29.02.2012 r.) oraz wytycznych Komendanta Głównego Policji z dnia 15 lutego 2012 r. w sprawie *wykonywania czynności dochodzeniowo-śledczych przez policjantów*. Biegli spoza Policji do prowadzonych postępowań przygotowawczych powoływani byli przez Komendantów Powiatowych/Miejskich. Wydział Finansów KWP realizował płatności sprawdzając wystawione rachunki pod względem formalno-rachunkowym, natomiast merytorycznie za te wydatki odpowiadali poszczególni Komendanci oraz z tytułu nadzoru Wydział Dochodzeniowo Śledczy (WDS) KWP. W dniu 08.07.2009 r. Komendant powołał Zespół w celu zdiagnozowania problematyki wydatków w postępowaniach przygotowawczych ponoszonych przez Policję garnizonu zachodniopomorskiego. W wyniku prac ww. Zespołu opracowano szereg wniosków i zaleceń w zakresie powoływania biegłych. W ramach racjonalizacji kosztów postępowania karnego w KWP w Szczecinie, od 2009 r. wprowadzono stały monitoring w zakresie powoływania biegłych spoza Policji, polegający na obowiązku każdorazowego konsultowania z WDS KWP zasadności i zakresu powołania biegłego określonej specjalności (przez jednostki podległe KMP i KPP).

(dowód: akta kontroli str. 60-66)

W latach 2012-2013 (30.06.) zlecono opracowanie 684 ekspertyz i opinii biegłych z zakresu ruchu drogowego na kwotę 350.424,34 zł, z czego 462 opinie w 2012 r. na kwotę 227.088,09 zł i w 2013 r. (30.06.) 222 opinie na kwotę 123.336,25 zł.

(dowód: akta kontroli str. 68-70)

W działalności KWP w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

NIK pozytywnie ocenia przygotowanie koncepcyjne KWP do działań na rzecz bezpieczeństwa na drogach.

1.2. Stan organizacyjno-kadrowy pionu ruchu drogowego

W strukturę WRD KWP wchodziły 3 zespoły, tj.: Zespół Profilaktyki Społecznej i Przestępstw w Ruchu Drogowym (ZPSiPRD), Zespół Organizacji Służby (ZOS) oraz Zespół Kontroli Ruchu Drogowego (ZKRD).

Stan zatrudnienia WRD w okresie od 31.12.2011 r. do 30.06.2013 r. nie uległ zmianie i wynosił 18 policjantów, co na dzień 31.12.2011 r. stanowiło 3,03 % ogółu zatrudnionych w KWP, a na 30.06.2013 r. – 3,20 %.

Łącznie w badanym okresie liczba wolnych etatów wynosiła 3, z tego: 2 etaty w ZOS (wg stanu na 31.12.2011 r. oraz 30.06.2013 r.) i 1 etat w ZKRD (wg stanu na 30.06.2013 r.).

Na dzień 30.06.2013 r. służbę na drogach pełniło 5 policjantów ZKRD (z 8 zatrudnionych 1 pełnił nadzór nad ZKRD, jeden został oddelegowany do pełnienia służby w Kosowie i jeden przebywał na zwolnieniu lekarskim - niezdolny do służby do lipca 2016 r.).

(dowód: akta kontroli str. 40-42, 71-73)

Ustalone
nieprawidłowości

Ocena częściowa

Stan kadrowy prd w zachodniopomorskim garnizonie Policji przedstawiał się następująco:

1) na 31 grudnia 2011 r.:

- stan zatrudnienia: 314 policjantów (co stanowiło 7,7 % ogółu zatrudnionych), w tym stan zatrudnienia kierownictwa wydziałów: 19 osób
- stan etatowy: 333 (19 wolnych etatów), w tym na stanowiskach kierowniczych 19.

2) Na 30 czerwca 2013 r.:

- stan zatrudnienia: 342 policjantów (co stanowiło 8,6 % ogółu zatrudnionych), w tym stan zatrudnienia kierownictwa wydziałów : 20 osób
- stan etatowy: 383 (41 wolnych etatów), w tym na stanowiskach kierowniczych 20.

(dowód: akta kontroli str. 101)

W badanym okresie Komendant Wojewódzki Policji w Szczecinie nie zwracał się pisemnie do Komendanta Głównego Policji o zwiększenie liczebności komórek ruchu drogowego do 10% stanu etatowego garnizonu.

(dowód: akta kontroli str. 103)

W sprawie wielkości i struktury etatowej prd oraz z jakich wynikała przesłanek, a także w jaki sposób Komendant zamierza zwiększyć liczbę etatów komórek ruchu drogowego do 10 % stanu etatowego garnizonu i jaka jest tego zasadność, inspektor Jan Pytka pełniący obowiązki Komendanta Wojewódzkiego Policji w Szczecinie wyjaśnił: „ Liczbę etatów Policji na dany rok określa ustawa budżetowa, natomiast problematykę naliczeń etatowych regulują przepisy zarządzenia nr 88 Komendanta Głównego z dnia 1 lutego 2011 r. (...). Liczba stanowisk uzależniona jest od liczby ludności, przestępczości, ludności w miastach powyżej 50.000 mieszkańców oraz obszaru danego województwa. W związku z powyższym komendant wojewódzki Policji dysponuje liczbą etatów naliczoną według ściśle określonych kryteriów bez możliwości występowania o dodatkowe stanowiska. Aktualny stan organizacyjno-etatowy komórek ruchu drogowego oparty był na bieżących analizach stanu bezpieczeństwa ruchu, sporządzanych przez naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego (...). Realizacja priorytetu Komendanta Głównego Policji, obejmującego zwiększenie liczby stanowisk oraz uzupełnienie wakatów w pionie ruchu drogowego jest zasadna z uwagi na dążenie do aktywizacji działań Policji, związanych z ochroną bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym. Do końca 2013 r. zachodniopomorski garnizon Policji (bez Samodzielnego Pododdziału Antyterrorystycznego oraz Oddziału Prewencji Policji osiągnie 10 % parytet etatów policyjnych w komórkach ruchu drogowego (w liczbach bezwzględnych na dzień 1 stycznia 2014 r. będzie to 426 etatów). Harmonogram zmian organizacyjno-etatowych został zatwierdzony przez Komendanta Wojewódzkiego (...) i znajduje się obecnie w fazie realizacji. Do pełnienia służby związanej z ochroną bezpieczeństwa ruchu drogowego przenoszeni będą policjanci z komórek patrolowo – interwencyjnych, kryminalnych i wspomagających, a także doświadczeni funkcjonariusze Straży Granicznej (...) z likwidowanych placówek tej formacji, które mieściły się na obszarze województwa (...). W okresie od 1 marca do 30 czerwca 2013 r. zwiększono liczbę policjantów faktycznie realizujących czynności służbowe w ruchu drogowym o 41 osób, docelowo do końca roku planuje się zwiększenie stanu zatrudnienia o kolejnych 50 policjantów.”

(dowód: akta kontroli str. 105-106)

KWP w Szczecinie przekazała w czerwcu 2011 r. trzy fotoradary do Inspekcji Transportu Drogowego Oddział Gorzów Wlkp.

W sprawie liczby pracowników prd jaka zajmowała się obsługa fotoradarów oraz czy po przekazaniu ich zwiększono możliwości wykonawcze prd, Naczelnik WRD

Grzegorz Sudakow wyjaśnił: „W skali całego województwa zachodniopomorskiego bezpośrednią obsługą fotoradarów zajmowało się trzech policjantów z pionu ruchu drogowego tj. po jednym policjancie z WRD KWP Szczecin z KMP Koszalin i z KPP Goleniów. Ponadto urządzenia były użyczane do Komend Miejskich/Powiatowych Policji i w tym czasie policjanci ruchu drogowego obsługiwali fotoradary na miejscu pomiaru. Najbardziej pracochłonną czynnością związaną z użytkowaniem fotoradarów było przeprowadzanie postępowań wyjaśniających w celu ustalenia sprawców wykroczeń, które były realizowane przez policjantów ruchu drogowego. Na przykład na dzień 01 stycznia 2007 roku w woj. zachodniopomorskim było 24 policjantów ruchu drogowego prowadzących postępowania wyjaśniające, związane z odmową zapłacenia mandatu karnego czy skierowaniem spraw do Sądów. Aktualnie na dzień 1 lipca 2013 roku w całym województwie zachodniopomorskim jest dwóch policjantów z pionu ruchu drogowego (WRD KMP Koszalin) prowadzących postępowania wyjaśniające (dotyczące kolizji drogowych czy odmowy zapłacenia MK). Po przekazaniu fotoradarów do Inspekcji Transportu Drogowego policjanci pionu ruchu drogowego obsługujący te urządzenia i wykonujący czynności wyjaśniające związane z obsługą tych urządzeń zostali skierowani do wykonywania zadań związanych bezpośrednio z utrzymaniem bezpieczeństwa w ruchu drogowym.”

(dowód: akta kontroli str. 108)

W § 2 ust. 1 zarządzenia nr 609 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 czerwca 2007 r. w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów⁹ określono, że: „Zadania Policji w zakresie kontroli ruchu drogowego wykonuje policjant pełniący służbę w komórce właściwej do spraw ruchu drogowego, posiadający przeszkolenie w tym zakresie (...)”.

Stan wyszkolenia policjantów WRD KWP (z wyłączeniem Naczelnika, tj. 17 policjantów) w latach 2012-2013 (I półrocze) przedstawiał się następująco:

- 1) z zakresu ruchu drogowego (RD) przeszkolenie posiadało 8 policjantów, z tego 4 z 5 pełniących służbę na drodze (wg stanu na dzień 30.06.2013 r.) co było niezgodne z § 2 ust. 1 zarządzenia nr 609 KGP. W latach 2012 - 2013 na ww. szkolenie zgłaszano po 2 osoby w każdym roku,
- 2) z zakresu czynności na miejscu zdarzenia drogowego (RWD) przeszkolenie posiadało 2 policjantów (żaden z przeszkolonych nie pełnił służby na drodze). W badanym okresie nie zgłaszano na powyższe szkolenie policjantów z WRD (policjanci ZKRD WRD nie prowadzili obsługi zdarzeń drogowych),
- 3) z zakresu obsługi wideorejestratorów wykroczeń (VR) przeszkolenie posiadało 2 policjantów, z tego 1 z nich pełnił służbę na drodze. W 2013 r. na szkolenie w powyższym zakresie zostało zgłoszonych 2 policjantów (pełniących służbę na drodze),
- 4) z zakresu kontroli tachografów (T) posiadało 5 policjantów, z tego 3 pełniących służbę na drodze (1 oddelegowany w okresie od 13.09.2012 r. do 22.09.2013 r. do pełnienia służby w Kosowie). W badanym okresie nie zgłaszano na powyższe szkolenie policjantów z WRD,
- 5) z zakresu programu „Gambit 2005” (GAMB) posiadał 1 policjant (nadzorujący ZKRD). W badanym okresie nie zgłaszano na powyższe szkolenie policjantów z WRD,
- 6) z zakresu kierowania motocyklem szosowym (TJMS) żaden z policjantów nie posiadał przeszkolenia. W 2013 r. zgłoszono 1 policjanta na powyższe szkolenie,
- 7) z zakresu doskonalenia techniki jazdy samochodem (TJS) przeszkolenie

⁹ Dz. Urz. KGP Nr 13, poz. 100 ze zm., zwane dalej zarządzeniem nr 609 KGP.

posiadało 2 policjantów, z tego 1 pełniący służbę na drodze (oddelegowany do Kosowa). W 2011 r. zgłoszono na ww. szkolenie 5 policjantów, w 2012 r. i w 2013 r. po 2 policjantów,

- 8) z zakresu kwalifikowalnej pierwszej pomocy (PP), żaden z policjantów nie posiadał przeszkolenia. W 2012 r. i w 2013 zgłaszano na ww. szkolenie 1 policjanta.

(dowód: akta kontroli str. 112-116)

W sprawie skierowania do pracy na drodze (w ZKRD) policjanta nieposiadającego specjalistycznego przeszkolenia w zakresie RD insp. Jarosław Sawicki Komendant Wojewódzkiej Policji w Szczecinie wyjaśnił, że: „(...) W dniu 30 września 2011 r. policjant ten został zgłoszony do odbycia szkolenia specjalistycznego w zakresie techniki jazdy samochodem. Ze względu na bardzo małą liczbę miejsc przydzielonych przez Centrum Szkolenia Policji w Legionowie (1 miejsce na 34 oczekujących policjantów), zgłoszenie nie zostało dotychczas zrealizowane. W 2012 r. i 2013 r. (...) był uwzględniany w zapotrzebowaniach na kurs specjalistyczny z zakresu ruchu drogowego, jednak z uwagi na pilne sprawy osobiste (...) dwukrotnie rezygnował z udziału w tym szkoleniu. Nadmieniam, że w 2012 r. do przeszkolenia zgłoszono 45 policjantów (otrzymano 10 miejsc), natomiast w 2013 r. – 50 policjantów (otrzymano 13 miejsc). Do końca bieżącego roku Centrum Szkolenia w Legionowie nie przewiduje rozpoczęcia kolejnej edycji tego rodzaju szkoleń. Mając na uwadze postanowienia § 2 ust. 1 zarządzenia nr 609 Komendanta Głównego Policji (...), poleciłem naczelnikowi Wydziału Ruchu Drogowego KWP niezwłoczne skierowanie (...) na odpowiednie szkolenie zawodowe.” (dowód: akta kontroli str. 118-119)

Stan wyszkolenia policjantów prd garnizonu zachodniopomorskiego kształtował się następująco:

- 1) wg stanu na dzień 31.12.2011/01.01.2012 w prd zatrudnionych było 295 policjantów¹⁰, z tego:
 - a) 166 policjantów posiadało przeszkolenie w zakresie RD, tj. 56,27 % ogółu policjantów prd. Potrzeby szkoleniowe w tym zakresie wynosiły 59 osób, zapotrzebowanie złożono dla 49 policjantów, otrzymane limity na szkolenie i liczba przeszkolonych osób wyniosła 10 osób.
 - b) 9 policjantów posiadało przeszkolenie w zakresie RWD, tj. 3,05 % ogółu policjantów prd. Potrzeby szkoleniowe wynosiły 9 osób, zapotrzebowanie złożono dla 3 osób. W 2012 r. nie przyznano limitu na ww. szkolenie i nie przeszkolono żadnego policjanta.
 - c) 25 policjantów posiadało przeszkolenie w zakresie VR, tj. 8,47 %. Potrzeby szkoleniowe na 2012 r. określono na 25 osób, zapotrzebowanie złożono na 20 osób, otrzymany limit i liczba przeszkolonych wynosiła 2 osoby.
 - d) 81 policjantów posiadało szkolenie w zakresie T, tj. 27,46 %. Potrzeby szkoleniowe określono na 28 osób, zapotrzebowanie złożono dla 20, otrzymany limit i liczba przeszkolonych w 2012 r. – 5 osób.
 - e) 10 policjantów w zakresie TJMS, tj. 3,39 %. Potrzeby szkoleniowe określono na 16 osób, zapotrzebowanie złożono na 11 osób, otrzymany limit i liczba przeszkolonych – 3 osoby.
 - f) 35 policjantów w zakresie TJS, tj. 11,86 %. Potrzeby określono na 34 osoby, zapotrzebowanie złożono dla 15, otrzymany limit i liczba przeszkolonych w 2012 r. – 1 osoba.
 - g) 15 policjantów w zakresie PP, tj. 5,08 %. Dla szkolenia nie zdefiniowano potrzeb oraz nie składano zapotrzebowania. Otrzymany limit oraz liczba skierowanych na szkolenie wyniosła 19 osób.

¹⁰ Z wyłączeniem kierowników wydziałów RD.

- 2) Według stanu na 30.06.2013 r. w prd zatrudnionych było 322 policjantów¹¹, z tego:
- a) 184 posiadało przeszkolenie w zakresie RD (57,14 % ogółu policjantów prd). Potrzeby szkoleniowe w tym zakresie wynosiły 70 osób, zapotrzebowanie złożono dla 50 policjantów, otrzymane limity i liczba skierowanych na szkolenie wynosiła 13 osób. Liczba przeszkolonych osób wyniosła 8 osób.
 - b) 11 policjantów posiadało przeszkolenie w zakresie RWD (3,42 % ogółu policjantów prd). Potrzeby szkoleniowe wynosiły 9 osób, zapotrzebowanie złożono dla 8 osób. Otrzymany limit i liczba przeszkolonych w 2013 r. – 2 osoby.
 - c) 36 policjantów posiadało przeszkolenie w zakresie VR, tj. 11,18 %. Potrzeby szkoleniowe na 2013 r. określono na 25 osób, zapotrzebowanie złożono dla 20 osób, otrzymany limit i liczba skierowanych na szkolenie – 11 osób. Liczba przeszkolonych – 9 osób.
 - d) 96 policjantów posiadało szkolenie w zakresie T (29,81 %). Potrzeby szkoleniowe określono na 22 osoby, zapotrzebowanie złożono dla 17 osób, otrzymany limit i liczba skierowanych na szkolenie w 2013 r. – 13 osób. Liczba przeszkolonych wynosiła 9 osób.
 - e) 15 policjantów w zakresie TJMS (4,66 %). Potrzeby szkoleniowe i zapotrzebowanie wynosiły 11 osób, a otrzymany limit i liczba przeszkolonych – 2 osoby.
 - f) 37 policjantów w zakresie TJS (11,49 %). Potrzeby określono na 70 osób, zapotrzebowanie złożono dla 50 osób, otrzymany limit i liczba przeszkolonych w 2013 r. – 1 osoba.
 - g) 63 policjantów w zakresie PP, (19,56 %). Nie zdefiniowano potrzeb szkoleniowych w tym zakresie oraz nie składano zapotrzebowania. Otrzymany limit oraz liczba skierowanych i przeszkolonych wynosiła 28 osób.

W latach 2012-2013 policjanci ruchu drogowego (7 w 2012 r. i 4 w 2013 r.) brali udział w szkoleniu w ramach Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki pt. „Droga do bezpiecznej służby” (doskonalenie techniki jazdy samochodem), które realizowane było przez WSPol w Szczycinie.

(dowód: akta kontroli str. 109)

W związku z postanowieniami określonymi w zarządzeniu nr 609 KGP dotyczącymi kierowania do służby w ruchu drogowym policjantów posiadających specjalistyczne przeszkolenia oraz w związku z planowanym wzrostem stanu etatowego prd do 10 % stanu etatowego garnizonu, Komendant , na pytanie w jaki sposób zamierza przeszkolić policjantów, wyjaśnił: *„Z przyczyn organizacyjnych i z powodu braku odpowiedniej kadry dydaktycznej Komenda Wojewódzka Policji w Szczecinie nie ma możliwości realizacji szkoleń specjalistycznych z zakresu ruchu drogowego w ramach doskonalenia lokalnego (obecnie wszystkie kursy specjalistyczne organizowane są centralnie przez szkoły Policji, a jednostki terenowe otrzymują ustalone przez KGP limity skierowań). Wobec powyższego wzrastające potrzeby szkoleniowe w komórkach ruchu drogowego będą na bieżąco zgłaszane do Gabinetu Komendanta Głównego Policji celem uzyskania zwiększonej liczby skierowań.”*

(dowód: akta kontroli str. 119)

Znajomość języków obcych deklarowało 126 policjantów prd garnizonu, tj. 36,84 % ogółu policjantów ruchu drogowego (wg stanu na 30.06.2013 r.) – j. angielski 68 osób (w tym 8 policjantów WRD), j. niemiecki – 54 osoby (w tym 8 policjantów WRD), j. rosyjski – 3 osoby (w tym 1 policjant WRD) i 1 osoba j. włoski.

(dowód: akta kontroli str. 110-11)

Zasady funkcjonowania systemu motywacyjnego w Policji, w tym także w komórkach rd określała, m.in. ustawa o *Policji*. System motywacyjny składał się

¹¹ Z wyłączeniem kierowników wydziałów RD.

z motywatorów płacowych (tj. uposażenie zasadnicze, dodatki do uposażenia – funkcyjny i służbowy), motywatorów pozapłacowych materialnych (m.in. nagroda roczna, motywacyjna, dodatkowe wynagrodzenie za wykonywanie zadań zleconych) oraz motywatorów pozapłacowych niematerialnych (pochwały, przyznanie odznaki resortowej, krótkoterminowy urlop wypoczynkowy, przedterminowe mianowanie na wyższy stopień, ordery lub odznaczenia).

W komórkach ruchu drogowego istniała możliwość uzyskania awansu pionowego, który uzależniony był od kwalifikacji zawodowych, stażu służby, opinii służbowej oraz możliwości etatowych danej komórki (wakaty na wyższych stanowiskach służbowych). Podstawy polityki awansowej zostały uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie wymagań w zakresie wykształcenia, kwalifikacji zawodowych i stażu służby, jakim powinni odpowiadać policjanci na stanowiskach komendantów Policji i innych stanowiskach służbowych oraz warunków ich mianowania na wyższe stanowiska służbowe.¹²

(dowód: akta kontroli str. 94-99)

W 2012 r. w ramach systemu motywacyjnego, policjantom WRD KWP podwyższono dodatki służbowe na okres jednego miesiąca ogółem na kwotę 8.650 zł, tj. w czerwcu – 10 osobom, w październiku – 11 osobom i w listopadzie 14 osobom – dodatek na osobę wahał się w przedziale od 150-600 zł. Przyznano nagrody motywacyjne w formie pieniężnej za wzorowe wykonywanie obowiązków służbowych na łączną kwotę 18.820 zł (w I kw. – 10 os., w II kw. – 12 os., w III kw. – 13 os. i w IV kw. – 6 os.). Przedział kwotowy przyznanych nagród wahał się od 250-800 zł. W tym samym roku wypłacono ekwiwalent za godziny nadliczbowe w czasie EURO na kwotę ogółem 4.551,72 zł dla 7 funkcjonariuszy, odznaczono jednego policjanta srebrnym medalem za długoletnią służbę oraz od lipca 2012 r. wszyscy policjanci otrzymali podwyżkę o 300 zł za stopień.

W 2013 r. (31.08.) podwyższono dodatki służbowe na okres jednego miesiąca łącznej kwocie 3.500 zł dla 10 funkcjonariuszy (od 200 do 500 zł/os.). Przyznano nagrody motywacyjne w I kw. - 11 osobom, w II kw. - 12 osobom na łączną kwotę 10.640 zł (od 300 do 800 zł/os.), odznaczono dwie policjantki (jedną srebrnym medalem za długoletnią służbę, drugiej przyznano brązową odznakę zasłużonego policjanta), jednej osobie podwyższono dodatek służbowy na stałe oraz jedną osobę wyróżniono 2 dniowym urlopem nagrodowym.

(dowód: akta kontroli str. 120)

*Ustalone
nieprawidłowości*

W kontrolowanym okresie jeden policjant pełniący służbę w ZKRD WRD nie posiadał przeszkolenia z zakresu ruchu drogowego co było niezgodne z § 2 ust. 1 zarządzenia nr 609 KGP.

*Uwagi dotyczące
badanej działalności*

Na szczególną uwagę w ocenie NIK zasługuje fakt, że wszyscy policjanci WRD KWP wykazywali się znajomością języków obcych.

Negatywne uwagi dotyczą skrajnie niskiego poziomu wyszkolenia policjantów ruchu drogowego garnizonu zachodniopomorskiego w zakresie czynności na miejscu zdarzenia drogowego (3,42%) oraz w zakresie doskonalenia techniki jazdy samochodem (4,66%). Specjalistyczne szkolenie w zakresie ruchu drogowego posiadało zaledwie 57,14% wszystkich policjantów pełniących służbę w ruchu drogowym.

Ocena cząstkowa

NIK pozytywnie, mimo stwierdzonej nieprawidłowości, ocenia stan organizacyjno-kadrowy WRD KWP i jego wyszkolenie w kontrolowanym okresie.

¹² Dz. U. Nr 123, poz. 857 ze zm.

1.3. Stan wyposażenia policjantów prd w pojazdy i sprzęt

Komórki ruchu drogowego jednostek Policji garnizonu zachodniopomorskiego wyposażane były w nowy sprzęt specjalistyczny w ramach dostaw centralnych z KGP, zakupów ze środków budżetowych na podstawie składanych zapotrzebowań, ze środków Funduszu Wsparcia Policji (FWP) oraz na podstawie umów darowizn od jednostek samorządu terytorialnego.

W latach 2008-2009 samochody osobowe oznakowane, przeznaczone dla prd, zakupione zostały w ramach zamówień publicznych przez inne jednostki policyjne, wytypowane przez Biuro Logistyki KGP. WRD KWP w Szczecinie nie uczestniczył w sporządzaniu opisu przedmiotu zamówienia. KWP w Szczecinie nie uczestniczyła również przy zakupie samochodów specjalistycznych ETDiE, APRD. Zgodnie z wytycznymi nr 4 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie zaopatrywania jednostek organizacyjnych policji w sprzęt, materiały i usługi¹³, wymieniony sprzęt transportowy kupowany jest na podstawie zapotrzebowań KWP, w ramach zamówień publicznych realizowanych przez KGP.

(dowód: akta kontroli str. 124)

Zakupy sprzętu pomiarowego prd dokonywane były przez Wydział Zaopatrzenia i Inwestycji KWP w Szczecinie (WZiI) w oparciu o art. 4 pkt 8 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych¹⁴, na podstawie składanych przez dostawców ofert. W kontrolowanym okresie nie przeprowadzano procedury przetargowej na zakup sprzętu pomiarowego. Składane przez wykonawców oferty zawierały informację o posiadaniu świadectwa legalizacji pierwotnej oraz wzorcowania, które wraz ze sprzętem dostarczane było do magazynu WZiI. Urządzenia przekazywane były do ponownej legalizacji, wzorcowania i kalibracji na podstawie zawartych umów na ww. usługi. Nadzór nad utrzymaniem sprzętu pomiarowego prd w sprawności technicznej należał do obowiązków starszego referenta Zespołu Uzbrojenia Techniki Policyjnej WZiI.

(dowód: akta kontroli str. 154-155)

Na wyposażeniu WRD znajdowały się urządzenia do pomiaru prędkości pojazdów radarowe Iskra 1 (3 szt. w 2012 r. i 2 szt. w 2013 r.), laserowe (1 szt. w 2012 r. i 2013 r.) i 1 wideorejestrator oraz elektroniczne urządzenia do pomiaru zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu Alkosensor IV (4 szt.) i Alkomat A 2.0. (1 szt.). Urządzenia do pomiaru prędkości pojazdów były corocznie terminowo legalizowane. Urządzenia do pomiaru zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu przekazywano w terminie raz na 6 m-cy do wzorcowania.

(dowód: akta kontroli str. 131, 162-163)

W dniu 20.09.2013 r. obydwa urządzenia radarowe Iskara 1 poddano oględzinom w zakresie spełniania wymogów przepisu § 10 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 9 listopada 2007 r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać przyrządy do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym, oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych¹⁵, który stanowi, że konstrukcja i wykonanie przyrządów powinny zapewniać identyfikację pojazdu, którego prędkość jest kontrolowana. W toku oględzin ustalono, że urządzenia nie posiadały przyrządów celowniczych oraz nie posiadały w swojej konstrukcji przyrządów, elementów czy innych urządzeń, które pozwalałyby użytkownikowi na zapewnienie przypisania zmierzonej prędkości właściwemu pojazdowi. Ich budowa i konstrukcja była zgodna z wykazaną w pkt 5.2 instrukcji obsługi konstrukcją miernika.

(dowód: akta kontroli str. 379-394)

¹³ Dz. Urz. KGP poz. 19 ze zm.

¹⁴ Dz. U. z 2013 r. poz. 907 ze zm. – dalej PZP.

¹⁵ Dz. U. Nr 225, poz. 1663. Wcześniej § 13 pkt 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 20 czerwca 2004 r. w sprawie wymagań metrologicznych, którym powinny odpowiadać przyrządy do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym (Dz. U. Nr 15, poz. 129).

W sprawie w jaki sposób dokonuje się identyfikacji pojazdu, którego prędkość jest mierzona przy pomocy urządzenia Iskra 1, dwaj policjanci z ZKRD WRD wyjaśnili, że: *„Identyfikacja pojazdu następuje poprzez osobę kontrolującą prędkość, która dokonując pomiaru kieruje urządzenie w stronę wybranego pojazdu a następnie go zatrzymuje.”*
(dowód: akta kontroli str. 378)

W związku ze wszczęciem przez Prokuraturę Okręgową w Warszawie śledztwa w sprawie legalizacji urządzeń do radarowego pomiaru prędkości, NIK odstąpiła od szczegółowego badania i oceny tego zagadnienia. (dowód: akta kontroli str. 836-839)

Wszystkie 4 urządzenia będące na wyposażeniu WRD typu Alkosensor IV zostały przekazane do wzorcowania w tym samym czasie - data przekazania do WZiL 10.06.2013r. Wzorowania dokonano 11.07.2013 r. WRD odebrał z WZiL ww. urządzenia 17.07.2013 r., tj. okres pozostawiania patroli bez ww. urządzeń wynosił 36 dni.
(dowód: akta kontroli str. 209)

W 2012 r., w związku z legalizacją urządzeń do pomiaru prędkości pojazdów, WRD pozostawał przez okres 30 dni bez 2 (z 4 posiadanych łącznie) urządzeń typu Iskra 1 (obydwa urządzenia oddano w jednym okresie tj. 02.07.2012 r. do WZiL, odebrano 02.08.2012 r. a legalizacji dokonano w dniu 26.07.2012 r.).
(dowód: akta kontroli str.162)

W sprawie wysyłania wszystkich urządzeń kontrolno-pomiarowych w jednym czasie do wzorcowania/legalizacji oraz prawidłowego wykonywania obowiązków służbowych przez policjantów pełniących służbę w związku z brakiem ww. urządzeń przez okres miesiąca Zastępcą Komendanta Wojewódzkiego Policji Marek Jasztal wyjaśnił: *„Urządzenia typu Alkotest Alkosensor IV zostają przekazywane do wzorcowania w momencie kończącego się terminu ważności świadectw wzorcowania oraz w miarę posiadanych środków finansowych. W użytkowaniu WRD KWP znajdują się 4 sztuki w/wym urządzeń z jednakowym terminem wzorcowania (...). Nadmienić należy, że różnica w okresie od dostarczenia sprzętu do magazynu, a jego wysłaniem (18 dni kalendarzowych) wynika z faktu, iż w momencie zebrania całej partii (29 szt.) z jednostek wymagającej wzorcowania zostały wysłane do firmy. W 2012 r. na wyposażeniu WRD KWP znajdowały się radarowe mierniki prędkości Iskra 1- szt. 3 w tym do legalizacji zostały oddane 2 szt. zakupiono w jednym terminie z taką samą datą wydanych świadectw legalizacji (...). Wydłużony czas oczekiwania na wysłanie radarów typu Iskra 1 do legalizacji (14 dni kalendarzowych) wynika z faktu, iż w momencie zebrania całej partii urządzeń (18 szt.) z jednostek zostały one wysłane do firmy. W związku z powyższym do dyspozycji WRD pozostało urządzenie typu Iskra 1 oraz laserowy miernik prędkości Ultralyte. W związku z brakiem urządzeń kontrolno-pomiarowych przez okres 30 dni policjanci WRD pełniący służbę na drodze wykorzystują : bezkontaktowy wskaźnik obecności alkoholu w wydychanym powietrzu typ AlcoBlow – 6 szt., stacjonarne urządzenie do badania zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu Alkomat A2.0- 1 szt., laserowy miernik prędkości Ultralyte 1 szt. W celu zapewnienia prawidłowego wykonywania obowiązków służbowych policjantów pełniących służbę na drodze i uniknięcia sytuacji z czasowym brakiem dostępu do sprzętu kontrolno-pomiarowego będzie on wysyłany w różnych terminach, aby nie doszło do sytuacji, iż patrole nie będą posiadały odpowiednich urządzeń do realizacji ustawowych zadań.”*
(dowód: akta kontroli str. 215-216)

W kontrolowanym okresie WRD posiadał 6 elektronicznych wskaźników spożycia alkoholu typu AlcoBlow, których nie poddawano zalecanej przez producenta w podręczniku użytkownika kalibracji (raz na 6-12 miesięcy w zależności od intensywności użytkowania).

(dowód: akta kontroli str. 135, 713)

W powyższej sprawie Marek Jasztal wyjaśnił, że: „W urządzeniach AlcoBlow wykonywana jest kalibracja wyłącznie wtedy, kiedy zachodzi konieczność ich naprawy zgłoszonej przez jednostki garnizonu zachodniopomorskiego. Ponadto w instrukcji obsługi omawianego sprzętu zaleca się, a nie wymaga wykonania kalibracji co 6 do 12 miesięcy.” (dowód: akta kontroli str. 214)

Policjanci ZKRD WRD w ciągu 6 miesięcy 2013 r. przebadali 1235 kierujących na zawartość alkoholu w organizmie. W 5 przypadkach wynik wyniósł powyżej 0,2 promila. Naczelnik WRD poinformował, że w przypadku gdy wynik badania jest negatywny – protokół sporządzany jest na żądanie kierującego (takich przypadków w tym okresie nie było). W przypadku wyniku pozytywnego protokół z badania jest sporządzany każdorazowo. (dowód: akta kontroli str. 397)

Zgodnie z § 4 ust. 3 rozporządzenia Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z dnia 6 maja 1983 r. w sprawie warunków i sposobu dokonywania badań na zawartość alkoholu w organizmie¹⁶ w związku z art. 47 ust. 1 ustawy z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałania alkoholizmowi¹⁷ oraz art. 129i ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym¹⁸, protokół z badania zawartości alkoholu w organizmie w wydychanym powietrzu sporządza się z każdego badania.

W sprawie niesporządzania protokołów z każdego badania, Naczelnik WRD wyjaśnił, że: „(...) osoba, która została poddana badaniu jest informowana o wyniku jaki wskazał analizator wydechu, a ponadto w sytuacjach przewidzianych w zarządzeniu nr 496 KGP z przebiegu badania sporządza się protokół tj. w przypadku gdy: 1) kierujący pojazdem uczestniczył w wypadku drogowym, w którym jest zabity lub ranny; 2) istnieje podejrzenie popełnienia przestępstwa przez badanego; 3) uzyskany wynik wskazuje, że badana osoba znajduje się co najmniej w stanie po użyciu alkoholu; 4) wynik nie wskazuje, że badana osoba znajduje się co najmniej w stanie po użyciu alkoholu, ale w danej sprawie będzie prowadzone dalsze postępowanie; 5) żąda tego osoba badana - o czym należy ją pouczyć. Podkreślenia wymaga fakt, że zgodnie z wzorem protokołu określonym w załączniku nr 2 do zarządzenia 496 osoba badana podpisuje protokół, a także wskazuje pisemnie, czy żąda ponownego badania stanu trzeźwości urządzeniem elektronicznym, czy żąda badania krwi oraz czy zgłasza uwagi do prawidłowości zabezpieczenia ustnika. Jednocześnie należy wskazać, mając na względzie taktykę oraz maksymalne uproszczenie procedur kontrolnych, przy badaniach przesiewowych, w kontekście przepisów zarządzenia nr 496 KGP, iż nie jest zasadnym sporządzanie protokołu z przeprowadzania badań ilościowo-orientacyjnych, bowiem zaprzecza to idei owego maksymalnego uproszczenia procedur. Ponadto, każdorazowo w przypadku uzyskania w badaniu wyniku pozytywnego, zgodnie z przepisami zarządzenia wdrażana jest standardowa procedura badań przy użyciu urządzeń dowodowych.”

(dowód: akta kontroli str. 399)

W związku z wątpliwościami dotyczącymi aktualnie obowiązujących regulacji w przedmiocie badania trzeźwości kierowców NIK stwierdza, że uwagi i wnioski w przedmiocie doprecyzowania przepisów w tym zakresie zostaną ujęte w Informacji o wynikach kontroli.

Dla jednostek Policji działających na terenie woj. zachodniopomorskiego zostały ustalone i zatwierdzone przez zastępcę Komendanta Wojewódzkiego Policji w Szczecinie w 2008 r. tabele należności wyposażenia rd w sprzęt transportowy. W okresie objętym kontrolą tabele należności sprzętu transportowego nie były aktualizowane.

(dowód: akta kontroli str. 125, 218-240)

¹⁶ Dz. U. Nr 25, poz. 117.

¹⁷ Dz. U. z 2012 r. poz. 1356 ze zm.

¹⁸ Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 ze zm. – dalej *PoRD*.

Stan liczebny pojazdów WRD KWP w badanym okresie przedstawiał się następująco:

- 1) Wg stanu na 31.12.2011 r. 10 pojazdów i 1 motocykl:
 - a) pojazdy osobowe oznakowane A – 5 szt. (wg należności z 2008 r. – 4 szt.),
 - b) pojazdy osobowe oznakowane B – 1 szt. (wg należności – 0 szt.),
 - c) pojazdy osobowe nieoznakowane A – 1 szt. (wg należności – 1 szt.),
 - d) pojazdy osobowe nieoznakowane B – 1 szt. (wg należności – 1 szt.)
 - e) furgon nieoznakowany – 1 szt. (wg należności – 0 szt.),
 - f) furgon ETDiE – 1 szt. (wg należności – 0 szt.)
 - g) motocykl – 1 szt. (wg należności – 0 szt.)Wszystkie pojazdy były sprawne.
- 2) Wg stanu na 31.12.2012 r. 11 pojazdów i 1 motocykl:
 - a) osobowe oznakowane A – 5 szt., w tym 1 niesprawny (wg należności – 4 szt.),
 - b) osobowe oznakowane B – 1 szt. (wg należności – 0 szt.),
 - c) osobowe nieoznakowane A – 3 szt., w tym 1 niesprawny (wg należności 1 szt.),
 - d) osobowe nieoznakowane B – 1 szt. (wg należności – 1 szt.),
 - e) furgon ETDiE – 1 szt. (wg należności – 0 szt.),
 - f) motocykl – 1 szt. (wg należności – 0 szt.)
- 3) wg stanu na 30.06.2013 r. 9 pojazdów i 1 motocykl :
 - a) osobowe oznakowane A – 5 szt., w tym 1 niesprawny (wg należności – 4 szt.),
 - b) osobowe nieoznakowane A – 1 szt. niesprawny (wg należności 1 szt.),
 - c) osobowe nieoznakowane B – 1 szt. (wg należności – 1 szt.),
 - d) furgon nieoznakowany A – 1 szt. (wg należności – 0 szt.),
 - e) furgon ETDiE – 1 szt. (wg należności – 0 szt.),
 - f) motocykl 1 szt. (wg należności – 0 szt.).

Stan pojazdów (łącznie z motocyklem) WRD na koniec 2011 r. był wyższy o 5 pojazdów w stosunku do wyliczonych w 2008 r. należności, na koniec 2012 r. o 6 pojazdów, a na 30.06.2013 r. o 4 pojazdy.

(dowód: akta kontroli str. 136-138)

W sprawie przyczyn nieaktualizowania tabel naliczonych należności sprzętu transportowego w związku z niezgodnością stanu rzeczywistego z należnościami naliczonymi w 2008 r., Zastępca Komendanta Wojewódzkiego Policji w Szczecinie, Marek Jasztal wyjaśnił, że: „(...) nadwyżki sprzętu transportowego ruchu drogowego w stosunku do ustalonych norm wyposażenia powstały: w momencie znowelizowania przepisów w 2007 roku, tj. wprowadzenia Zarządzenia Nr 1308 (...). Nowe naliczenia zmniejszyły w naszym garnizonie dość drastycznie normy wyposażenia w sprzęt rd (o kilkanaście procent). Wówczas wycofano z eksploatacji część pojazdów z przyczyn technicznych, niestety w dalszym ciągu stan rzeczywisty (...) przekraczał ustalone normy; w związku z modernizacją Policji w latach 2008-2009 KGP zakupiła w ramach tego projektu dla naszego województwa ponad 400 samochodów, w tym część dla rd, co spowodowało dalsze zwiększenie sprzętu w stosunku do wyliczonych należności. Po wprowadzeniu do eksploatacji nowych samochodów przeprowadzono ponownie przegląd taboru i pewną partię pojazdów wycofano (...). Pomimo wycofania kolejnych samochodów, w dalszym ciągu pozostała dość duża nadwyżka w stosunku do ustalonych norm; w wyniku zakupu kilku samochodów przez KGP (...) ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego; w związku z prowadzoną corocznie akcją zakupu sprzętu (...) współfinansowanych przez samorządy lokalne (...). W tej akcji również zakupiono kilka samochodów dla ruchu drogowego; w wyniku przekazania w formie darowizny sprzętu transportowego rd przez Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego. Informuję jednocześnie, że od 2008 roku różnica (nadwyżka) między stanem rzeczywistym sprzętu transportowego rd a naliczonymi normami wyposażenia systematycznie maleje, na dzień 30.06.2013 r. wynosiła już tylko ogólnie 8 sztuk sprzętu transportowego. Od 2008 roku nie wprowadzono zmian należności

z powodu braku podstaw. Zakup sprzętu w ramach różnych akcji, jak podano wyżej nie jest podstawą do nowelizacji norm wyposażenia. (...) Komenda Wojewódzka Policji w Szczecinie sporządziła i przesłała do dyrektora Biura Logistyki Policji KGP normy należności wyposażenia (...) w sprzęt transportowy wg stanu na dzień 30.04.2008 r. O rozważenie możliwości przedłużenia terminu opracowania nowych norm wyposażenia do końca kwietnia 2008 r. wystąpiliśmy do Dyrektora Biura Logistyki (...). Prośba o przesunięcie terminu podyktowana była trwającymi pracami nad zmianą w etatach Komendy (...) podjętych zgodnie z Zarządzeniem nr 1041 (...), których termin zakończenia został określony na dzień 31 marca 2008 r. Informuję również, że materiały dotyczące naliczenia norm w 2006 r. zostały zarchiwizowane. Okres przechowywania pism informacyjnych BC, innych materiałów 5 lat. W chwili obecnej brak możliwości udzielenia właściwej informacji na temat norm z 2006 roku."

(dowód: akta kontroli str. 241-242)

Stan pojazdów oznakowanych B (pojazdy z wideorejestratorem) prd garnizonu zachodniopomorskiego wynosił na dzień 31.12.2011 r. i 31.12.2012 r. – 5 szt. oraz na 30.06.2013 r. – 6 szt., podczas gdy w tabelach należności z 2008 r. należność tych pojazdów wynosiła 0 szt.

(dowód: akta kontroli str. 142-153)

W powyższej sprawie Zastępca Komendanta Wojewódzkiego Policji w Szczecinie, Marek Jasztal wyjaśnił, że: „(...) na dzień naliczania norm wyposażenia jednostek i komórek organizacyjnych Policji oraz policjantów w sprzęt transportowy Komenda Wojewódzka Policji w Szczecinie nie dysponowała tego typu rodzajem sprzętu transportowego. Mając na uwadze powyższe, jak i fakt, iż ówczesne kierownictwo kładło w tamtym okresie nacisk przede wszystkim na doposażenie jednostek Policji w samochody osobowe nieoznakowane B, naliczone należności uwzględniały jedynie nieoznakowane pojazdy z wideorejestratorem. Zmiany ilości samochodów oznakowanych B wynikają z pozyskania wideorejestratora od samorządu lokalnego i były uwarunkowane koniecznością dysponowania odpowiednim sprzętem transportowym, na którym mógłby on zostać zamontowany, lub przeinstalowywania przedmiotowych urządzeń rejestrujących pomiędzy użytkowymi pojazdami, w zależności od aktualnych potrzeb i efektywności ich wykorzystania."

(dowód: akta kontroli str. 216-217)

Policjanci rd zaopatrywani byli w przedmioty mundurowe na podstawie zarządzenia Nr 13 Komendanta Głównego Policji z dnia 23 sierpnia 2002 r. w sprawie określenia norm wyposażenia jednostek, komórek organizacyjnych Policji i policjantów oraz szczegółowych zasad jego przyznawania i użytkowania¹⁹ (załącznik nr 2, zestaw nr 4) i kart indywidualnych policjantów.

(dowód: akta kontroli str. 126)

W okresie objętym kontrolą ustalono, że policjanci WRD nie zostali wyposażeni w okulary przeciwsłoneczne, z 18 policjantów WRD: 8 nie otrzymało rękawiczek skórzanych 5-palcowych na flaneli z b/m, 16 nie otrzymało rękawiczek skórzanych 5-palcowych na futrze z b/m, 4 nie otrzymało pasa białego z poprzeczką oraz kamizelki ostrzegawczej z emblematami odblaskowymi pomimo, że zgodnie z załącznikiem nr 2 zestaw nr 4 zarządzenia nr 13 KGP powyższe elementy stanowiły podstawowe wyposażenie każdego funkcjonariusza rd.

Z 18 policjantów WRD użytkujących samochody ruchu drogowego, żaden nie otrzymał fartucha ochronnego oraz butów gumowych; 17 policjantów nie otrzymało rękawic ochronnych; z 2 policjantów wchodzących w skład Ekipy Techniki Drogowej i Ekologii, żaden nie otrzymał dodatkowo nakolanników, fartucha i rękawic

¹⁹ Dz. Urz. KGP Nr 11, poz. 70 ze zm. – dalej zarządzenie Nr 13 KGP.

ochronnych mimo, że wyposażenie to zgodnie z załącznikiem nr 2 zestaw nr 4 zarządzenia nr 13 KGP przysługiwało każdemu funkcjonariuszowi.

W wyniku oględzin 3 pojazdów WRD przeprowadzonych 12 lipca 2013 r. oraz 29 sierpnia 2013 r. ustalono, że pojazdy te nie posiadały na wyposażeniu kaftanów bezpieczeństwa, a zgodnie z załącznikiem nr 2 zestaw nr 4 zarządzenia nr 13 KGP kaftan przysługiwał na każdy samochód ruchu drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 243-245, 333)

W powyższej sprawie Zastępca Komendanta Wojewódzkiego Policji w Szczecinie, Marek Jasztal wyjaśnił, że: „Wyposażenie mundurowe policjantów Wydziału Ruchu Drogowego jest wydawane na karty indywidualne. Policjanci we własnym zakresie nadzorują okres używalności pobranych przedmiotów mundurowych, zgłaszając się do kartoteki mundurowej. Zgłoszone potrzeby wymiany bądź wydania nowego wyposażenia mundurowego są realizowane na bieżąco, gdy towar znajduje się w magazynie. Natomiast uzupełnianie braków magazynowych realizowane jest na podstawie zgłaszanych potrzeb oraz w miarę posiadanych środków finansowych. Potrzeba użytkowania okularów przeciwsłonecznych została zgłoszona dopiero w miesiącu lipcu 2013 r. Z uwagi na powyższe zakup taki nie był wcześniej realizowany. Zakup okularów zostanie zrealizowany z chwilą pozyskania środków finansowych. Rękawiczki skórzane 5-palcowe na flaneli z b/m oraz na futrze są użytkowane przez policjantów sporadycznie i pomimo wynikających należności nie są zgłaszane potrzeby wymiany tych rękawiczek. Pas biały z koalicijką oraz kamizelki odblaskowe znajdują się w magazynie i każdy z policjantów ruchu drogowego ma możliwość uzupełnienia ich na bieżąco. Należności wynikające na pojazd Ekipy Techniki Drogowej i Ekologii - nakolanniki, fartuch oraz rękawice ochronne znajdowały się w użytkowaniu WRD do marca 2012 r., wyposażenie zdane do magazynu. Odzież ochronna pomimo, iż jest dostępna w magazynie nie została pobrana. Należność wynikająca z zestawu nr 4 tj. kaftan bezpieczeństwa nie była wykazywana przez WRD jako niezbędna w celu doposażenia pojazdów. Pragnę poinformować, iż nie wszyscy policjanci ruchu drogowego wykazują zainteresowanie pobieraniem na bieżąco odzieży ochronnej wynikającej z należności zgodnie z zarządzeniem nr 13 KGP.”

(dowód: akta kontroli str. 213-214)

W badanym okresie nie sporządzano tabel należności sprzętu techniki policyjnej i biurowej dla zaopatrywanych przez KWP jednostek organizacyjnych oraz tabeli zbiorczej dla całego województwa, czym nie wypełniono obowiązku określonego w § 2 ust. 1 załącznika nr 7 do zarządzenia nr 13 KGP.

(dowód: akta kontroli str. 242)

W sprawie nie sporządzenia ww. tabel należności Pani Renata Gadomska, Zastępca Naczelnika WZiL wyjaśniła, że: „(...) Naliczone w załączniku nr 8 normy należności są jasne i czytelne i w pełnym zakresie zabezpieczają ilość sprzętu niezbędnego do wykonywania powierzonych zadań służbowych, w związku z tym nie ma potrzeby sporządzania dodatkowych tabel należności.”

(dowód: akta kontroli str. 125)

W toku oględzin 3 pojazdów patrolowych - 2 oznakowanych Kia Ceed oraz 1 pojazdu ETDiE - przeprowadzonych w dniach 12.07 oraz 29.08.2013 r. stwierdzono, że:

- 1) pojazdy Kia Ceed (2) nie zostały wyposażone w: aparat fotograficzny Compact, czytnik kart tachografów, szablon zakresów pomiarowych prędkości, kolczatkę drogową oraz zestaw znaków do zabezpieczenia miejsca wypadku drogowego "ZAPORA";
- 2) pojazd ETDiE nie został wyposażony w: ciśnieniomierz do pomiaru ciśnienia w ogumieniu, głębokościomierz do pomiaru głębokości bieżnika opon,

prostownik, przyrząd do badania układu hamulcowego, przyrząd do kontroli ustawienia świateł pojazdu, szablony zakresów pomiarowych prędkości, urządzenie do sprawdzenia ustawień tachografu oraz ogranicznika prędkości, wagę najazdową, walizkę śledczą, zestaw do kontroli paliwa, zestaw znaków do zabezpieczenia miejsca wypadku drogowego „ZAPORA”.

Zgodnie z zestawem nr 7 załącznika nr 8 do zarządzenia nr 13 KGP powyższe elementy powinny znajdować się na wyposażeniu ww. pojazdów.

(dowód: akta kontroli str. 479-517)

W sprawie braków w wyposażeniu ww. pojazdów Zastępca Komendanta Wojewódzkiego Policji w Szczecinie, Marek Jasztal wyjaśnił, że: *„Pojazdy patrolowe (Kia Ceed) znajdujące się w użytkowaniu WRD zostały w dniu 15.07.2013 r. doposażone w aparaty fotograficzne Compact w ilości 5 szt. oraz w dniu 21.08.2013 r. została wydana kolczatka drogowa-1 szt. Na pozostały sprzęt tj. czytnik kart tachografów, szablony zakresów pomiarowych prędkości oraz zestaw znaków do zabezpieczenia miejsca wypadku drogowego „Zapora” nie zostały złożone do WZiI zapotrzebowania w celu doposażenia pojazdów w/wym sprzęt. Pojazd ETDiE wraz z wyposażeniem został przekazany do WRD KWP przez Wydział Transportu. W związku z powyższym WZiI nie otrzymał żadnych informacji o konieczności doposażenia w/wym pojazdu w sprzęt zgodnie z załącznikiem nr 8 zestaw nr 7 Zarządzenia nr 13 KGP. Natomiast na złożone zapotrzebowanie przez WRD w celu wyposażenia pojazdu ETDiE zostało wydane w dniu 17.05.2013 r. urządzenie do sprawdzenia ustawień tachografu oraz ograniczenia prędkości z wbudowanym czytnikiem kart tachografów (Tachoscan).”*

(dowód: akta kontroli str. 214)

Zgodnie z § 3 ust. 2 załącznika nr 7 do zarządzenia nr 13 KGP, jednostka zaopatrująca planuje zakupy biorąc pod uwagę ilości sprzętu wynikające z zatwierdzonych tabel oraz aktualnych stanów etatowych.

W związku z nieopracowaniem tabel należności oraz powyższym przepisem dotyczącym planowania zakupów, na pytanie w jaki sposób (na podstawie czego) w badanym okresie dokonywano zakupów sprzętu techniki policyjnej i biurowej dla zaopatrywanych przez KWP jednostek organizacyjnych oraz KWP, Marek Jasztal Zastępca Komendanta Wojewódzkiego Policji wyjaśnił, że: *„Zakupy sprzętu techniki policyjnej i biurowej w kontrolowanym okresie dokonywane były przez KWP w Szczecinie w miesiącach listopad - grudzień, bowiem wówczas KGP przekazała na ten cel środki finansowe. Przyznawane środki pozwoliły jedynie na dokonanie zakupu bardzo małej ilości podstawowego sprzętu techniki policyjnej i biurowej, na który jednostki Policji garnizonu zachodniopomorskiego złożyły zapotrzebowanie. Przed realizacją złożonych zapotrzebowań brano pod uwagę normy należności wynikające z załącznika Nr 8 Zarządzenia nr 13 (...), stan etatowy oraz ilość posiadanego w użytkowaniu sprzętu. W większości zakupione wyposażenie wydawane jest w miejsce wycofanego i przestarzałego sprzętu.”*

(dowód: akta kontroli str. 478)

W latach 2012-2013 Komendant Wojewódzki Policji w Szczecinie nie zatwierdzał tabel wyposażenia w sprzęt teleinformatyczny i telekomunikacyjny dla podległych jednostek KWP oraz KWP, czym nie wypełnił obowiązku wynikającego z § 3 ust. 4 i 5 pkt 2 zarządzenia nr 1305 Komendanta Głównego Policji z dnia 6 grudnia 2011 r. w sprawie określenia norm wyposażenia jednostek i komórek organizacyjnych Policji oraz policjantów w sprzęt teleinformatyczny i telekomunikacyjny oraz szczegółowych zasad jego przyznawania i użytkowania²⁰.

(dowód: akta kontroli str. 518-529)

²⁰ Dz. Urz. KGP Nr 10, poz. 74 – dalej zarządzenie nr 1305 KGP.

W sprawie nie zatwierdzania ww. tabel Marek Jasztal, Zastępca Komendanta Wojewódzkiego Policji w Szczecinie wyjaśnił, że: „Normatywy wyposażenia w sprzęt teleinformatyczny i telekomunikacyjny dla jednostek i komórek organizacyjnych w okresie objętym kontrolą nie były aktualizowane. Wynikało to z minimalnych ruchów organizacyjno-kadrowych oraz w sprzęcie transportowym, a także brakiem dużych dostaw centralnych sprzętu teleinformatycznego.”

(dowód: akta kontroli str. 242)

Wydział Łączności i Informatyki KWP (WŁil) opracował na dzień 01.01.2012 r. i 01.01.2013 r. tabele wyposażenia w sprzęt teleinformatyczny i telekomunikacyjny dla podległych jednostek KWP i komórek organizacyjnych KWP. W badanym okresie KWP nie przekazywała do zaopiniowania (§ 3 ust. 4 zarządzenia nr 1305 KGP) ww. tabel jednostkom podległym oraz organizacyjnym KWP.

(dowód: akta kontroli str. 519-529)

Naczelnik WŁil wyjaśniając przyczyny nie zatwierdzenia ww. tabel wyposażenia, mimo ich opracowania stwierdził, że: „(...) Opracowane normy należności, biorąc pod uwagę sposób realizacji zakupów, nie spełniają swojej roli dokumentu wskazującego na zakres koniecznych zakupów dla jednostek. KWP jako jednostki zaopatrujące nie otrzymują od kilku lat środków na zakupy wyposażenia dla jednostek KMP/KPP. Zakupy realizowane są poprzez KGP głównie ze środków unijnych lub norweskich na konkretne zadania lub cele do realizacji. Mimo opracowania norm należności i wynikających z nich naliczeń zakupy realizowane są i tak według potrzeb zgłaszanych doraźnie przez jednostki według aktualnie posiadanych środków finansowych. Obecnie normy należności zakładają wyposażenie wszystkich funkcjonariuszy ruchu drogowego w sprzęt łączności i informatyki, kiedy na służbie przebywają tylko wydzielone służby pełniące konkretne zmiany. Normy są zawyżone. Posiadane wyposażenie pomimo istniejących norm należności odpowiada potrzebom jednostek i pozwala na realizację postawionych zadań.”

(dowód: akta kontroli str. 519)

Na wyposażeniu pionu ruchu drogowego jednostek Policji garnizonu zachodniopomorskiego znajdował się sprzęt nie ujęty w załączniku nr 8 zarządzenia nr 13 KGP, tj.:

- laserowe mierniki prędkości 23 szt. (dostawy centralne z KGP);
- stacjonarne przyrządy do badania zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu 65 szt.- (24 szt. dostawy centralne z KGP, 30 szt. budżet KWP, 11 szt. – FWP);
- wskaźniki spożycia alkoholu 157 szt. (przekazywane przez jednostki samorządu terytorialnego umową darowizny lub kupowane ze środków - FWP 121 szt. – FWP i darowizny, 36 szt.– budżet KWP);
- elektroniczne stacjonarne urządzenie do wykrywania substancji działających podobnie do alkoholu 5 szt. (dostawy centralne z KGP);
- sonometry 5 szt. (porozumienie z Wojewódzkim Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej - WFOŚiGW);
- flary ostrzegawcze 34 szt.(WFOŚiGW);
- dalmierze 24 szt. (zakup ze środków budżetowych w celu usprawnienia pracy funkcjonariuszy prd).

(dowód: akta kontroli str. 127)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności KWP w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Nie aktualizowano tabel należności sprzętu transportowego mimo, że zgodnie z § 3 ust. 3 pkt 3 zarządzenia nr 1305 KGP ustalając corocznie zestawienia należnego sprzętu teleinformatycznego i telekomunikacyjnego należało uwzględnić wyposażenie jednostek w sprzęt transportowy, który w okresie objętym kontrolą w stanie faktycznym nie odpowiadał tabelom należności sprzętu transportowego opracowanym i zatwierdzonym w 2008 r.

2. Stwierdzono braki w wyposażeniu mundurowym policjantów WRD oraz pojazdów znajdujących się na wyposażeniu WRD.
3. W badanym okresie nie sporządzano tabel należności sprzętu techniki policyjnej i biurowej dla zaopatrywanych przez KWP jednostek organizacyjnych oraz tabeli zbiorczej dla całego województwa, czym nie wypełniono obowiązku określonego w § 2 ust. 1 załącznika nr 7 do zarządzenia nr 13 KGP. Stwierdzono również liczne braki w wyposażeniu pojazdów w sprzęt techniki policyjnej w stosunku do norm określonych w zarządzeniu nr 13 KGP.
4. W latach 2012-2013 Komendant Wojewódzkiej Policji w Szczecinie nie zatwierdził tabel wyposażenia w sprzęt teleinformatyczny i telekomunikacyjny dla podległych jednostek KWP oraz KWP, czym nie wypełnił obowiązku wynikającego z § 3 ust. 4 i 5 pkt 2 zarządzenia nr 1305 KGP.

*Uwagi dotyczące
badanej działalności*

1. Dokonywanie legalizacji lub wzorcowania sprzętu kontrolno-pomiarowego wszystkich urządzeń znajdujących się na wyposażeniu danej jednostki w tym samym czasie, zdaniem NIK, nie pozwala bądź znacznie utrudnia w pełnej realizacji zadań przez policjantów pełniących służbę na drodze.
2. Niedokonywanie zalecanej przez producenta kalibracji urządzeń typu AlcoBlow stwarza ryzyko nieprawidłowego działania tych urządzeń, a tym samym wyników uzyskiwanych przy ich zastosowaniu.

Ocena częściowa

NIK negatywnie ocenia działalność KWP w zakresie opisanym w pkt 1.3.

1.4. Finansowanie potrzeb prd

*Opis stanu
faktycznego*

Funkcjonowanie prd w strukturze zadaniowej zostało skatalogowane w następujący sposób: funkcja 2 – bezpieczeństwo wewnętrzne i porządek publiczny, zadanie 2.1. – ochrona obywateli, utrzymanie porządku publicznego oraz działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa, podzadanie 2.1.4. – funkcjonowanie służby ruchu drogowego, działanie 2.1.4.1. – działania kontrolne na drogach i działanie 2.1.4.2. – działania z zakresu profilaktyki bezpieczeństwa na drogach. Podstawą do podziału planu i wydatków w układzie zadaniowym był stan etatowy weryfikowany raz na pół roku na podstawie meldunku kadrowego. Plan i wykonanie za 2012 r. i I półrocze 2013 r. przedstawiał się następująco:

Podzadanie/działanie	Na dzień 31.12.2012 r.		Na dzień 30.06.2013 r.	
	plan	wykonanie	Plan	Wykonanie
2.1.4.	27.767.408	27.424.877	31.847.027	15.354.141
2.1.4.1.	24.448.866	24.147.262	27.365.356	13.193.435
2.1.4.2.	3.318.542	3.277.615	4.481.671	2.160.711

(dowód: akta kontroli str. 69, 531)

Środki przyznane z rezerwy budżetu państwa nr 59 pn. *Dofinansowanie zadań z zakresu ochrony środowiska i gospodarki wodnej* wykazywane były w ramach zadań, podzadań i działań funkcji 12 – środowisko. W zakresie funkcji środowisko w 2012 r. KWP otrzymała 2 rezerwy celowe łącznie na kwotę 174.680 zł (wykonanie 174.013 zł), których realizacja nadzorowana była przez WRD, tj. „Ekologiczny Kierowca III – kontynuacja programu edukacji ekologicznej promującej rowery i skutery, jako czyste ekologicznie” oraz „Ekologicznie=Bezpieczne”.

(dowód: akta kontroli str. 69)

Finansowanie wydatków dotyczących postępowań przygotowawczych ewidencjonowane było w § 4170 (m.in. wynagrodzenia biegłych w postępowaniu przygotowawczym i wynagrodzenia tłumaczy przysięgłych nie prowadzących działalności gospodarczej w tym zakresie) oraz § 4390 (zakup usług obejmujących wykonanie ekspertyz, analiz, opinii), bez szczegółowego podziału wg specyfikacji biegłych. Wydatki na postępowania przygotowawcze za 2012 r. wynosiły łącznie 2.120.843 zł (w tym ekspertyzy drogowe – 227.088 zł), z tego wydatki ujęte w § 4170 - 1.374.173 zł (ekspertyzy drogowe – 156.329 zł) i w § 4390 – 746.670 (ekspertyzy drogowe – 70.759 zł). W I półroczu 2013 r. wydatki poniesione na ww. postępowania wyniosły łącznie 1.136.044 zł (w tym, na ekspertyzy drogowe – 123.336 zł), z tego wydatki ujęte w § 4170 – 714.565 (ekspertyzy drogowe – 86.591 zł) i w § 4390 – 36.745 zł (ekspertyzy drogowe – 36.745 zł).

(dowód: akta kontroli str. 69-70, 531)

W 2012 r. w ramach zamówienia wspólnego, finansowanego za połączone środki budżetowe i samorządów lokalnych w ramach tzw. „Sponsoringu” 50/50, Komendy Powiatowe/Miejskie Policji oraz Posterunki województwa zachodniopomorskiego zostały wyposażone w 8 samochodów osobowych, w tym 2 nieoznakowane i 6 oznakowanych o łącznej wartości 494.916,48. Wartość dofinansowania przez podmioty poza policyjne w 2012 r. wynosiła 247.458,24 zł (50%). W I półroczu 2013 r. samorządy lokalne zadeklarowały współfinansowanie 17 samochodów, w tym: 7 osobowych oznakowanych, 9 osobowych nieoznakowanych oraz 1 osobowo-terenowego oznakowanego – łączna wartość ww. pojazdów wynosi 2.054.872 zł.

W 2012 r. oraz I półroczu 2013 r. komórki organizacyjne KWP nie były sponsorowane przez samorząd w zakresie pojazdów samochodowych. Dnia 6.06.2013 r. Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki przekazał nieodpłatnie motocykl marki Kawasaki, który użytkowany był przez rd od 25.06.2010 r., jako sprzęt użyczony.

Zastępca Naczelnika Wydziału Transportu, Robert Makowski poinformował, że w miesiącu lipcu 2013 r. Starosta Szczecinecki zadeklarował i przekazał środki finansowe w wysokości 1.377.640 zł na pokrycie pełnych kosztów (100%) zakupu samochodów osobowych nieoznakowanych w ilości 4 szt. zadeklarowanych pierwotnie w systemie 50/50 oraz kolejnych 7 sztuk samochodów i 2 motocykli ciężkich, a za środki niewykorzystane przy zakupie przedmiotowego sprzętu zostanie zakupiona łódź płaskodenna z silnikiem. (dowód: akta kontroli str. 131, 532-533)

Wartość dofinansowania i wyposażenia w sprzęt techniki policyjnej przedstawiała się następująco:

2012 r.		I półrocze 2013	
Darowizny rzeczowe	Środki przekazane na FWP	Darowizny rzeczowe	Środki przekazane na FWP
125.353,65	80.981,97	30.911,86	7.000,00

(dowód: akta kontroli str. 131)

W 2012 r. WRD otrzymał środki finansowe z WFOŚiGW na dofinansowanie:

- w kwocie 10.000,00 zł, z czego zostały zakupione dwa symulatory jazdy motocyklem Honda.
- w kwocie 50.000,00 zł z czego zostały zakupione sonometry w ilości 5 szt. o wartości 29.581,50 zł oraz zestawy do zabezpieczenia miejsca zdarzenia- flara ostrzegawcza w ilości 35 szt. o wartości 19.803,00 zł.

(dowód: akta kontroli str. 534)

W działalności KWP w opisanym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

NIK pozytywnie ocenia działalność KWP w zakresie opisanym w pkt 1.4.

Ustalone
nieprawidłowości

Ocena częściowa

1.5. Przygotowanie prd do współpracy z podmiotami pozapolicyjnym

W zakresie przygotowania prd do współpracy z podmiotami pozapolicyjnymi, Grzegorz Sudakow Naczelnik WRD KWP wyjaśnił, że prd na poziomie KWP był przygotowany do współpracy z jednostkami krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego i pogotowiem ratunkowym poprzez udział w ćwiczeniach dowódczo-sztabowych własnych, jak również organizowanych przez straże, służby, administrację państwową. W ćwiczeniach organizowanych przez jednostki Policji województwa zachodniopomorskiego obejmujących działania z zakresu zarządzania kryzysowego brali udział funkcjonariusze rd, którzy wchodzili w skład sztabu dowódców operacji poszczególnych jednostek, jak i zabezpieczali działania na miejscu prowadzonych ćwiczeń. Z uwagi na ograniczenia finansowe znaczna część ćwiczeń była prowadzona w formie treningów sztabowych.

(dowód: akta kontroli str. 535)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności KWP w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena częściowa

NIK pozytywnie ocenia działalność KWP w zakresie opisanym w pkt 1.5.

2. Realizacja przez Policję zadań w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa na drogach

2.1. Organizacja i realizacja służby na drogach

Opis stanu
faktycznego

Organizacja zadań na drogach, w tym dyslokacja służby w WRD KWP planowana i realizowana była w oparciu o:

- zatwierdzone przez Komendanta Głównego Policji plany działań kontrolno-prewencyjnych na rzecz poprawy brd do realizacji w poszczególnych latach,
- zatwierdzony przez KGP harmonogram pełnienia służby centralnie koordynowanej (drogi K-6, K-10, K-11),
- miesięczne, półroczne i roczne analizy stanu bezpieczeństwa i porządku, oraz wniosków w nich zawartych (wnioski kierowane były z podziałem na KPP oraz na rodzaj działania jakie należy podjąć),
- bieżącą analizę natężenia i struktury ruchu na poszczególnych odcinkach dróg i skrzyżowań,
- bieżącą analizę wykorzystania dróg w związku ze zmianą organizacji ruchu (imprezy, manifestacje, imprezy sportowe, obchody świąt, zajęcie pasa drogowego w związku z przebudową/budową drogi),
- harmonogram działań wzmożonych ogólnopolskich, wojewódzkich oraz lokalnych,
- porę roku, doby, dzień tygodnia, warunki atmosferyczne, informacje przekazywane przez inne służby uwagi i wnioski zgłaszane przez obywateli.

Dyslokacja służby policjantów WRD tworzona była również w oparciu aktualny stan bezpieczeństwa i porządku oraz zagrożenia przestępczością, które na bieżąco spływały do WRD. Dyslokacja poza uwzględnieniem potrzeb opierała się również na założeniach ekonomicznych, tj. czas i koszt dojazdu do oddalonych rejonów, czas możliwy do wykorzystania w rejonie, miesięczny limit kilometrów, co miało wpływ na planowanie służby jako doraźnej lub w oddelegowaniu.

(dowód: akta kontroli str. 537,-538, 540-561)

Z danych zawartych w „Statystycznej karcie czynności policjanta ruchu drogowego”²¹ za rok 2012 i 2013 (do 30.06) wynikało, że ogólna liczba godzin w służbie wynosiła odpowiednio 9.067,0 i 4.333,5 godziny, w tym:

- nadzór (kontrola ruchu na trasie): 4.237,0 i 2.074,5 godzin (tj. 46,73% i 47,87%);

²¹ Statystyczna karta czynności policjanta ruchu drogowego prowadzona była przy użyciu programu pn. SESPOL.

- ręczne kierowanie ruchem drogowym: 97,5 i 6,0 godziny (1,07% i 0,14%);
- obsługa zdarzeń drogowych i sporządzanie dokumentacji: 51 i 16,5 godzin (0,56% i 0,38%);
- zabezpieczanie imprez: 600,5 i 366,5 godzin (6,62% i 8,46%);
- pilotaże lub inne zadania specjalne: 1.024,0 i 433,5 godziny (11,29% i 10,00%);
- działalność profilaktyczna: 197,5 godzin i 7,0 godzin (2,17% i 0,16%);
- udział w rozprawach: 42,5 i 19,0 godzin (0,47% i 0,44%);
- sporządzanie dokumentacji służbowej: 879,0 i 319,5 godzin (9,69% i 7,37%);
- inne czynności dot. brd, w tym odprawy do służby, szkolenia: 1.232,5 i 645,5 godzin (13,59% i 14,89%);
- inne, nie związane z brd: 813 i 445,5 godzin (8,97% i 10,28%).

(dowód: akta kontroli str. 562-565)

Ogólna liczba godzin w służbie za rok 2012 r., wykazywana w statystycznej karcie czynności policjanta (w poz. 65), tj. 9.067,0 była większa o 107,5 godziny od liczby godzin ogółem, wynikających z wymienionych czynności zawartych w poz. 66 - 75. W sprawie tej naczelnik WRD wyjaśnił, że: „Suma godzin w rubryce 65 była większa od sumy godzin zawartych w rubrykach od 66 do 75, ponieważ w przypadku gdy np. policjant brał udział w doskonaleniu zawodowym godziny były automatycznie wliczane do rubryki 65, natomiast nie było obowiązku dodatkowo rozpiścić w rubrykach od 66 do 75.”

(dowód: akta kontroli str. 564-565, 570)

Sprawdzono zapisy kart czynności wszystkich policjantów (5) WRD (poz. 65-75), wykonujących czynności na drodze w kolejnych 9 dniach czerwca 2013 r.²² z zapisami czynności i czasu służby, wynikającymi z notatnika służbowego każdego policjanta oraz dokumentacji wyjazdów pojazdów służbowych (książce kontroli pracy sprzętu transportowego) oraz z ewidencją odpraw i rozliczenia służby. W kartach nie stwierdzono różnic i niezgodności oraz zapisów niepotwierdzonych w innych dokumentach.

(dowód: akta kontroli str. 566-568)

W zbiorczej Statystycznej Karcie Czynności Policjanta za 2012 r. i I półroczu 2013 r., liczba dni nieobecności łącznie wynosiła odpowiednio 1151 i 550 dni i była mniejsza od sumy wszystkich wchodzących w nią kategorii absencji (oddelegowania, zwolnienia, dni wolne i urlopy) o 305 dni w 2012 r. (różnica równa z ilością dni oddelegowania) i o 182 dni w I półroczu 2013 r. (różnica równa z ilością dni oddelegowania).

(dowód: akta kontroli str. 562-565)

W sprawie ww. różnic podinsp. Stanisław Sajko (w/z Naczelnika WRD) wyjaśnił, że: „(...) liczba dni nieobecności jest mniejsza od sumy dni absencji: oddelegowania, zwolnienia, dni wolne i urlopy, ponieważ system SESPol dni oddelegowania nie liczy jako dni nieobecności. Na podstawie danych zawartych w systemie SESPol procentowy udział dni nieobecności Zespołu Ruchu Drogowego WRD w Szczecinie (oddelegowania, zwolnienia lekarskie, urlopy) w odniesieniu do dni służby ogółem (tj. liczba dni w służbie, oddelegowania, zwolnienia lekarskie, urlopy) w 2012 roku wynosił 45,2%, w tym: oddelegowania – 15,2%, zwolnienia lekarskie – 10,7%, urlopy – 19,3%. W pierwszym półroczu 2013 r. procentowy udział dni nieobecności wyniósł 47,9%, w tym: oddelegowania – 18,2%, zwolnienia lekarskie – 24,1%, urlopy – 5,6%.”

(dowód: akta kontroli str. 572)

W zakresie weryfikowania absencji chorobowej policjantów Naczelnik Wydziału Kadr i Szkolenia wyjaśnił, że obecnie brak jest podstaw prawnych, które umożliwiłyby

²² W okresie 20-28.06.2013 r., z wyłączeniem czasokresu absencji szkoleniowej, chorobowej i urlopowej.

systemową weryfikację absencji chorobowej policjantów. Doraźne procedury kontrolne wdrażane są wtedy, gdy przełożony policjanta dysponuje potwierdzonymi informacjami wskazującymi na to, że podległy mu funkcjonariusz nie stosuje się do zaleceń wynikających ze zwolnienia (w województwie zachodniopomorskim wobec takich policjantów wyciągano konsekwencje dyscyplinarne). W przypadku dłuższych zwolnień, w zależności od decyzji przełożonych policjanci kierowani są na badania do Wojewódzkiej Komisji Lekarskiej MSW, która orzeka o ich zdolności do służby. Jeżeli po orzeczeniu Komisji wskazującym na zdolność do służby policjant w dalszym ciągu przebywa na zwolnieniu, wówczas przełożeni mogą wnioskować do Komendanta Wojewódzkiego Policji o rozwiązanie stosunku służbowego na podstawie art. 41 ust. 2 pkt ustawy o Policji.

(dowód: akta kontroli str. 98-99)

Pojęcia "miejsca szczególnie niebezpieczne", "miejsca szczególnie zagrożone" na potrzeby prd KWP w Szczecinie nie zostały szczegółowo zdefiniowane. Naczelnik WRD wyjaśnił, że pojęcia te były używane na oznaczanie miejsc, w których dochodziło do większej ilości zdarzeń drogowych, a lokalizacja takich miejsc wynikała z bieżących analiz prowadzonych przez jednostki Policji zgodnie z zarządzeniem nr 635 Komendanta Głównego Policji z dnia 30 czerwca 2006 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez policję statystyki zdarzeń drogowych²³. Analizy takie stanowiły następnie punkt wyjścia do planowania i dyslokacji służb rd i objęcia tych miejsc większym nadzorem. Wyjaśniając wskazał również, że KWP korzystała z opracowania „Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego dla dróg wojewódzkich w województwie zachodniopomorskim” przygotowanego na zlecenie WORD w Szczecinie, w którym do wyznaczenia miejsc szczególnie zagrożonych przyjęto kryterium min. 4 wypadków drogowych na 1 km odcinka drogi w ostatnich 3 latach, przy czym liczba wypadków na danym odcinku drogi to minimum 3. Przy tak przyjętym kryterium zlokalizowano w województwie 37 miejsc niebezpiecznych.

(dowód: akta kontroli str. 573-587)

Liczba wypadków śmiertelnych w latach 2011-2012 w województwie zachodniopomorskim spadła z 150 do 122. (nastąpił spadek liczby zabitych z 170 do 131 osób oraz liczby rannych z 100 do 78 osób).

(dowód: akta kontroli str. 588)

W sprawie zgłaszanych uwag i propozycji przez policjantów oraz ich wykorzystania (§ 15 zarządzenia nr 609 KGP) w okresie objętym kontrolą, Naczelnik WRD wyjaśnił, że policjanci WRD w na odprawach jednostki przekazywali uwagi i propozycje, które były omawiane na gremium i kierowane do realizacji przez funkcjonariuszy zajmujących się zagadnieniami Inżynierii Ruchu Drogowego, bądź doraźnie kierowane do planowania służby ZKRD. Na odprawach służbowych policjanci ZKRD przekazywali odpowiedzialnym za służbę uwagi, które były weryfikowane drogą realizacji doraźnych zadań służbowych. Wyjaśnił również, że w okresie wcześniejszym sporządzano notatki wskazujące na nieprawidłowości w oznakowaniu ul. Nasiennej w Mierzynie, które zostały przekazane do Zespołu Inżynierii Ruchu Drogowego oraz za pośrednictwem KP Mierzyn do zarządcy drogi – co skutkowało zmianą oznakowania. Ze względu na niską aktywność policjantów ZKRD na tym obszarze tematycznym oraz z uwagi na fizyczny brak zapisów rejestrujących uwagi wnoszone na odprawach wydziałowych, Naczelnik WRD wydał polecenie założenia w roku bieżącym stosownego rejestru.

(dowód: akta kontroli str. 538-539)

W dniach 9-11.09.2013 r. dokonano oględzin zapisów wideorejestratora VIDEORAPID-2 nr 025 firmy ZURAD zamontowanego w nieoznakowanym

²³ Dz. Urz. KGP Nr 11, poz. 67 ze zm.

radiowozie marki Opel Vectra. Oględzinami objęto zapisy z dnia 11.06.2013 r., 09.07.2013 r. i 11.07.2013 r. Ustalono, że ww. nagrania spełniały wymogi określone w § 3 zarządzenia nr 497 KGP²⁴. Nie stwierdzono nieprawidłowości w zachowaniu bądź zaniechaniu działań podejmowanych przez policjantów pełniących służbę. Policjanci, zgodnie z § 15 zarządzenia nr 609, reagowali na zarejestrowane wykroczenia.

(dowód: akta kontroli str. 589-591)

W okresie objętym kontrolą kierownicy/naczelnicy wydziałów rd KMP i KPP garnizonu zachodniopomorskiej Policji przesyłali do WRD kopie fragmentów zapisów z wideorejestratorów. Przekazane materiały wykorzystywane były w działalności profilaktyczno-szkoleniowej, prowadzonej przez zachodniopomorską Policję. Prezentowane były podczas szkoleń, prowadzonych m.in. dla policjantów rd, kierowców karettek pogotowia. Nagrania przekazywane były również do Zespołu Prasowego KWP w Szczecinie, który umieszczał nagrania na stronie internetowej KWP oraz informował o zarejestrowanych przez wideorejestrator zdarzeniach lokalne i ogólnopolskie media. Przekazywane nagrania dotyczyły najczęściej prowadzonych przez policjantów pościgów za kierującymi pojazdami samochodowymi i motocyklami, którzy stwarzali zagrożenie dla bezpieczeństwa rd (jechali z nadmierną prędkością, wyprzedzali w miejscach niedozwolonych).

(dowód: akta kontroli str. 597)

W § 2 ust. 2 pkt 2 zarządzenia nr 497 KGP określono, że wideorejestrator może być zainstalowany na służbowym pojeździe nieoznakowanym, który powinien być wyposażony w sygnał ostrzegawczy świetlny błyskowy barwy niebieskiej, o konstrukcji umożliwiającej jego łatwe umieszczenie i zdejmowanie z dachu pojazdu.

W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia²⁵, określającego m.in. warunki dodatkowe dla pojazdu samochodowego uprzywilejowanego w § 26 ust. 2 pkt. 5 ustalono, że ostrzegawczy sygnał świetlny błyskowy powinien być widoczny z każdej strony pojazdu z odległości co najmniej 150 m przy oświetleniu słonecznym i nie powinien oślepiać innych uczestników ruchu.

WRD posiadał zainstalowany wideorejestrator w nieoznakowanym pojeździe, który wyposażony był w sygnały świetlne zamontowane w atrapie pokrywy silnika, na tylnej półce pokrywy bagażnika oraz zdejmowane światło błyskowe umieszczane na dachu samochodu.

W dniu 24.07.2013 r. dwaj policjanci użytkujący ww. pojazd poinformowali, że: *„Z praktyki wynika (...), że przednie światła błyskowe są mało widoczne dla zatrzymywanych kierowców i wskazane byłoby zamontowanie dodatkowych światel wewnątrz pojazdu przy szybie czołowej i szybach bocznych pojazdu.”*

Na pytanie dotyczące praktycznych możliwości użycia podczas pościgu, zatrzymania itp. sygnału świetlnego wystawianego na dachu pojazdu, ww. policjanci wyjaśnili, że: *„Z uwagi na duże prędkości i dynamikę sytuacji korzystanie z zewnętrznego sygnału świetlnego bywa utrudnione lub niemożliwe. Podyktowane jest to względem bezpieczeństwa zarówno policjantów jak i innych uczestników ruchu. Stosuje się je po dokonanych zatrzymaniu w trakcie kontroli oraz zabezpieczenia miejsc zdarzeń drogowych.”*

(dowód: akta kontroli str. 375-378)

²⁴ Zarządzenie nr 497 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 maja 2004 r. w sprawie pełnienia służby przez policjantów wykorzystujących przyrządy kontrolno-pomiarowe służące do rejestracji zachowań uczestników ruchu drogowego (Dz. Urz. KGP Nr 9 poz.41 ze zm.).

²⁵ Dz. U. z 2013 r., poz. 951.

Uwagi dotyczące
badanej działalności

W dniu 13.08.2013 r. ww. pojazd nieznakowany z zamontowanym wideorejestratorem doposażony został w dodatkowe sygnały świetlne zamontowane na przedniej szybie oraz szybach bocznych. (dowód: akta kontroli str. 718)

Zdaniem NIK, niezapewnienie prawidłowej widoczności sygnałów świetlnych pojazdów nieoznakowanych stwarza ryzyko niewłaściwego zachowania się uczestników ruchu w stosunku do pojazdu uprzywilejowanego.

Ustalone
nieprawidłowości

Ocena częściowa

W działalności KWP w opisanym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

NIK pozytywnie ocenia organizację i realizację przez WRD KWP służby na drogach.

2.2. Systemy wspierające policjantów prd: SEWiK i SWD

Opis stanu
faktycznego

Z dniem 1 listopada 2012 r. System Wspomagania Dowodzenia (SWD) został wdrożony we wszystkich jednostkach organizacyjnych Policji podległych KWP. Uruchomiono 20 powiatowych/miejskich podsystemów PSD wchodzących w skład systemu wojewódzkiego WSD. WRD KWP zaczął wykorzystywać SWD dla służby policjantów ZKRD na przełomie marca/kwietnia 2013 r.

SWD użytkowany jest przede wszystkim w obszarze rejestracji i obsługi zgłoszeń zdarzeń i dyslokacji patroli (działania, patrole w służbie, książka przebiegu służby, sprawdzenia). Umożliwia on zdefiniowanie służby patroli, uwzględniając ich rodzaj, w tym działania związane z ruchem drogowym. Aplikacja wykorzystywana jest do bieżącego monitorowania wykorzystania sił i środków, umożliwia wykonanie analizy bezpieczeństwa. W zakresie rd z systemu raportowane są zestawienia ilościowe zdarzeń w rozbiciu na wypadki i kolizje.

W sprawie funkcjonowania SWD Naczelnik WRD, Grzegorz Sudakow poinformował, że „SWD daje możliwość dokonywania sprawdzeń w bazach danych w imieniu funkcjonariuszy, jednak w naszej ocenie sposób przesyłania zapytań jest zbyt powolny i nie pozwala na szybkie sprawdzenia kilku patroli. Brak aktualnej bazy danych SIS-II zmusza do posługiwania się innym programem wspomagającym służbę, co spowalnia i utrudnia pracę. Do wad systemu należy zaliczyć wysokie wymagania sprzętowe dotyczące wydajności procesora oraz wielkość i rodzaj pamięci operacyjnej dla uzyskania stabilnej i szybkiej pracy systemu.”

(dowód: akta kontroli str. 535-536, 538)

Na podstawie zarządzenia nr 635 Komendanta Głównego Policji z dnia 30 czerwca 2006 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych²⁶, dane do Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK) drogowych wprowadzane były przez Komendy Miejskie/Powiatowe Policji województwa zachodniopomorskiego. WRD KWP w Szczecinie był administratorem systemu, nadzorował rzetelność wprowadzania danych zgodnie z załącznikiem nr 2 do zarządzenia (nie sporządzano kart zdarzenia drogowego). W przypadku stwierdzenia uchybień bądź nieprawidłowości, wysyłane były do jednostek pisma. Za terminowość wprowadzania danych do systemu odpowiedzialny był Komendant Miejski/Powiatowy Policji. Dane dotyczące wypadków drogowych, które zostały wprowadzone do systemu SEWiK, sprawdzane były z biuletynem oraz telegramami z wypadku. Terminowość wprowadzania kolizji drogowych przez KMP/KPP do systemu, sprawdzana była również przez policjantów WRD w ramach służb inspekcyjnych.

W 2012 r. WRD na podstawie danych z SEWiK sporządzał informacje miesięczne (narastająco), kwartalną, półroczną oraz roczną informację za okres sezonu turystycznego oraz podsumowanie sezonu turystycznego. Sporządzono również dokumenty: „Analiza skierowanych policjantów ruchu drogowego garnizonu zachodniopomorskiego w zależności od występującego zagrożenia w ruchu

²⁶ Dz. Urz. KGP Nr 11, poz. 67 ze zm. – dalej zarządzenie nr 635 KGP.

drogowym w miesiącu lutym 2012 r.”, „Analiza wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym, a stan zatrudnienia w komórkach ruchu drogowego garnizonu zachodniopomorskiego na dzień 15.03.2012 r.”, „Informacja o stanie bezpieczeństwa w ruchu drogowym w okresie pierwszego kwartału 2012 r. oraz analiza wybranych efektów pracy policjantów ruchu drogowego garnizonu zachodniopomorskiego”, „Informacja o stanie bezpieczeństwa w ruchu drogowym z udziałem motocyklistów w latach 2009 – 2011”, opracowano prezentację nt. „Zdarzenia drogowe z udziałem rowerzystów i motorowerzystów, zdarzenia na drogach rowerowych za 2011 r. i w ciągu 8 miesięcy 2012 roku”. Co miesiąc przekazywano do Urzędu Statystycznego w Szczecinie informację dotyczącą liczby wypadków, ofiar wypadków i kolizji drogowych na terenie województwa oraz na terenie miasta Szczecin. Na odprawach służbowych z Komendantami Miejskimi/Powiatowymi Policji prezentowany był stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym, efektywność policjantów ruchu drogowego oraz stopień realizacji Strategii Komendanta Wojewódzkiego Policji w formie tabel i wykresów. Na mapie zaznaczano miejsca, gdzie dochodziło do wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym. Na stronie internetowej KWP umieszczane były miesięczne informacje o stanie bezpieczeństwa na drogach województwa. Na podstawie analizy stanu bezpieczeństwa na drogach województwa sporządzone były pisma do Komendantów Miejskich /Powiatowych Policji z poleceniami dot. realizacji zadań w zakresie poprawy stanu bezpieczeństwa na drogach. (dowód: akta kontroli str. 598-600)

Ustalone
nieprawidłowości

Ocena częściowa

W działalności KWP w opisanym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

NIK pozytywnie ocenia wykorzystanie systemu wspierających policjantów prd: SEWiK i SWD.

2.3. Opiniowanie projektów organizacji ruchu drogowego

Opis stanu
faktycznego

Zgodnie z § 7 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem²⁷, Komendant Wojewódzki Policji w Szczecinie (z upoważnienia Naczelnik WRD KWP w Szczecinie) opiniował projekty organizacji ruchu, których przedmiotem była organizacja ruchu stała i czasowa. 1) W 2012 r. zaopiniowano 397 projektów dotyczących dróg krajowych zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie (GDDKiA), w tym: 125 projektów dotyczących stałych organizacji ruchu (w tym opinii negatywnych: 25), 272 projekty dotyczące czasowych organizacji ruchu (w tym opinii negatywnych: 8). Łączna liczba wydanych opinii negatywnych wynosiła 33. W 2013 r.²⁸ zaopiniowano 148 projektów dotyczących organizacji ruchu dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA, w tym: 42 projekty dotyczące stałej organizacji ruchu (w tym opinii negatywnych: 6), 106 dotyczących czasowych organizacji ruchu (w tym opinii negatywnych: 8). Łączna liczba opinii negatywnych wynosiła 14. Wszystkie opinie negatywne zostały uwzględnione. Przygotowaniem opinii ww. projektów organizacji ruchu zajmował się: podkom. Artur Ostrowski – specjalista WRD, posiadający wykształcenie w zakresie inżynierii ruchu drogowego. Policjant ten w 2013 r. był w trakcie odbywania kursu prowadzonego przez Politechnikę Gdańską Wydział Inżynierii Lądowej i Środowiska, na audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego, zgodnie z warunkami określonymi w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 14 września 2012 r. w sprawie szkoleń i wzorów certyfikatów dla audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego²⁹.

²⁷ Dz. U. Nr 177, poz. 1729.

²⁸ Do 31.05.2013 r.

²⁹ Dz. U. poz. 1079.

2) W 2012 r. zaopiniowano 325 projektów dotyczących dróg wojewódzkich, w tym: w tym: 95 dotyczących stałej organizacji ruchu (opinii negatywnych: 17), 230 dotyczących czasowej organizacji ruchu (opinii negatywnych: 10). Łączna liczba opinii negatywnych: 27. W 2013 r.³⁰ zaopiniowano 132 projekty dotyczące organizacji ruchu dróg wojewódzkich, w tym: 53 dotyczących stałej organizacji ruchu (opinii negatywnych: 7), 79 dotyczących czasowej organizacji ruchu (opinii negatywnych: 6). Łączna liczba opinii negatywnych: 13. Wszystkie opinie negatywne zostały uwzględnione. Przygotowaniem opinii ww. projektów organizacji ruchu w zakresie dróg wojewódzkich zarządzanych przez Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie zajmował się asp. szt. Stanisław Kuźniar – specjalista WRD KWP, absolwent Szkoły Podoficerskiej Policji o specjalności ruch drogowy. Policjant ten ukończył Kurs Aspirancki o specjalności ruch drogowy.

(dowód: akta kontroli str. 601-602, 605)

W przypadku wydania opinii negatywnej przez Komendanta Wojewódzkiego Policji w Szczecinie dla przedstawionego projektu organizacji ruchu, projekt wraz z opinią był przekazywany wnioskodawcy. W każdym przypadku wydania opinii negatywnej, kierowano pismo wraz z opinią właściwemu komendantowi powiatowemu (miejskiemu) Policji, ze względu na miejsce (drogę, ulicę) wprowadzanej zmiany w organizacji ruchu na drodze. W przypadku gdy podmiot (osoba), który zaprojektował organizację ruchu, którą zawarł w projekcie organizacji ruchu, otrzymał opinię negatywną, po dokonaniu niezbędnych poprawek w projekcie, ponownie przedkładał go do zaopiniowania. Naczelnik WRD wyjaśnił, że: *„Oczywiście, podmiot (osoba) projektujący nie musi zgodzić się z opinią (negatywną) Komendanta Wojewódzkiego Policji (...) w zakresie sformułowanych krytycznych uwag, to w takim przypadku całość dokumentacji trafia do rozpatrzenia i podjęcia końcowej decyzji przez organ zarządzający ruchem na drodze. Z praktyki codziennej, na drogach krajowych zarządzanych przez Oddział w Szczecinie GDDKiA, nie zostanie zatwierdzona organizacja ruchu, a tym samym wprowadzona na drogę (ulicę) przy negatywnej opinii ze strony Policji (Komendanta Wojewódzkiego Policji w Szczecinie). Jeżeli jednak, tak sytuacja będzie miała miejsce, jedyną możliwą procedurą jaką Policja może podjąć, jest monitorowanie odcinka drogi, na której wprowadzono zmiany w organizacji ruchu i w przypadku potwierdzenia się krytycznych uwag sformułowanych w opinii Policji, a następnie sporządzenie i przesłanie wniosku do organu zarządzającego ruchem jak również „do wiadomości” do organu sprawującego nadzór nad zarządzaniem ruchem”.*

(dowód: akta kontroli str. 603-604, 607)

Ustalone
nieprawidłowości

Ocena częściowa

W działalności KWP w opisanym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

NIK pozytywnie ocenia KWP w zakresie opisanym w pkt 2.3.

2.4. Priorytety Komendanta Głównego Policji i Komendanta Wojewódzkiego Policji

Opis stanu
faktycznego

W ramach realizacji Priorytetu nr III Komendanta Głównego Policji w 2012 r. pn. „Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym” w garnizonie zachodniopomorskim określono 2 mierniki (nr 5 i nr 6). Wartość oczekiwana miernika nr 5, tj. *„Procentowego udziału policjantów ruchu drogowego pełniących bezpośrednio służbę na drodze”* dla KWP w Szczecinie na 2012 r. określono na poziomie 45,36 %. Miernik nr 5 został osiągnięty i wyniósł 47,2 %. Wartość miernika nr 6, tj. *„Procentowego udziału wypadków drogowych spowodowanych przez określonych użytkowników drogi (kierowca-pieszy), a efektywność zastosowanych środków prawnych w stosunku do tych użytkowników”* dla województwa określono, jako proporcję między procentowym udziałem w wypadkach, a procentowym udziałem

³⁰ Do 31.05.2013 r.

zastosowanych środków, która powinna być wyższa od procentowego udziału w wypadkach danej grupy. Wartość miernika wynosiła: kierowcy - udział procentowy wypadków spowodowanych przez kierujących wyniósł 78,1%, a efektywność zastosowanych środków prawnych w stosunku do tych użytkowników wyniosła 88,0%; piesi - udział procentowy wypadków spowodowanych przez pieszych wyniósł 9,7% a efektywność zastosowanych środków prawnych w stosunku do tych użytkowników wyniosła 10,9%. Miernik nr 6 został osiągnięty.

Realizacja Priorytetu III była nadzorowana przez WRD poprzez systematyczne oceny efektywności służby ruchu drogowego oraz analizowanie stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W celu osiągnięcia założonych wartości mierników zawartych w Strategii konstruowano polecenia raz w miesiącu na odprawach służbowych u Komendanta Wojewódzkiego Policji z komendantami miejskimi/powiatowymi przedstawiano stopień wykonania założonych mierników w Strategii.

(dowód: akta kontroli str. 609)

Realizacja Priorytetu II Komendanta Głównego Policji „Działania Policji skierowane na wzrost poziomu bezpieczeństwa na drogach” w 2013 r. przedstawiała się następująco:

Zadanie nr 1 *„Zwiększenie liczby policjantów ruchu drogowego pełniących bezpośrednio służbę na drogach”* - miernik (nr 8) *„Procentowy udział policjantów ruchu drogowego pełniących bezpośrednio służbę na drodze”*. Wartość miernika oczekiwana na 2013 r. wynosiła 47,51% . Za pierwsze półrocze 2013 r. osiągnięto 47,65 %. Sposób realizacji zadania:

1. Zwiększenie stanu etatowego komórek ruchu drogowego w komendach miejskich/powiatowych Policji do 10% stanu etatowego garnizonu zachodniopomorskiego do końca 2013 r. Na 30.06.2013 r. stan etatowy w komórkach ruchu drogowego wynosił 383 etaty co stanowiło 8,99% stanu etatowego garnizonu.
2. Uzupełnienie wakatów w komórkach ruchu drogowego. Na dzień 30.06.2013 r. było 47 wakatów.
3. Ograniczenie kierowania policjantów ruchu drogowego do służby w innych komórkach.

Do powyższego zadania określono również miernik monitorowany: *„Ocena zaangażowania Policji w zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym”*. Sposób jego realizacji określono jako:

1. Maksymalne kierowanie policjantów ruchu drogowego do służby na drodze w okresach zwiększonego natężenia ruchu, np. długie weekendy, przerwy świąteczne.
2. Prowadzenie własnych działań polegających m.in. na kontroli autokarów przewożących dzieci w ramach „Bezpieczne Ferie”, promowano bezpieczne zachowania uczestników ruchu podczas imprez lokalnych, festynów.

Zadanie nr 2 - *„Aktywizacja działań na rzecz bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, zwłaszcza pieszych”* . Sposób realizacji zadania:

1. Prowadzono kontrole drogowe w zakresie wykroczeń popełnianych przez kierujących wobec pieszych. Policjanci ruchu drogowego w okresie 6 miesięcy 2013 roku ujawnili 421 przypadków naruszeń przepisów o zachowaniu wobec pieszych przez kierujących.
2. Ujawniano wykroczenia popełniane przez pieszych w miejscach najbardziej zagrożonych wypadkami drogowymi. W pierwszym półroczu 2013 r. policjanci rd pouczyli 5079 pieszych uczestników ruchu, nałożyli 3214 mandatów karnych i sporządzili 94 wnioski o ukaranie.
3. Zorganizowano i przeprowadzono działania promujące bezpieczeństwo w ruchu drogowym, m.in.: EKOLOGICZNIE=BEZPIECZNIE, Ekologiczny kierowca III,

Turniej Bezpieczeństwa w ruchu drogowym dla uczniów szkół podstawowych i gimnazjalnych, Turniej Motoryzacyjny dla uczniów szkół średnich, Widocznie Ekologicznie III.

Do zadania określono miernik (nr 9) „Procentowy udział wypadków drogowych spowodowanych przez określonych użytkowników drogi (kierowca-pieszy, a efektywność zastosowanych środków prawnych w stosunku do tych użytkowników”, którego realizacja dla województwa przedstawiała się następująco:

- kierowcy - udział procentowy wypadków spowodowanych przez kierujących wyniósł 78,1%, a efektywność zastosowanych środków prawnych w stosunku do tych użytkowników wyniosła 86,9%,
- piesi - udział procentowy wypadków spowodowanych przez pieszych wyniósł 8,1%, a efektywność zastosowanych środków prawnych w stosunku do tych użytkowników wyniosła 11,5%.

Zadanie nr 3 - „Wzmocnienie współpracy z podmiotami pozapolicyjnymi w celu wzrostu poziomu bezpieczeństwa na drogach”. W I półroczu 2013 r. w ramach realizacji powyższego zadania podjęto współpracę m.in. z: WFOŚiGW, GDDKiA, Zarządem Województwa Zachodniopomorskiego, Wojewódzką Stacją Pogotowia Ratunkowego, Zachodniopomorską Wojewódzką Radą Bezpieczeństwa Drogowego, Polskim Związkiem Motorowym, Strażami Miejskimi/Gminnymi, Ochotniczą Strażą Pożarną, Żandarmerią Wojskową, PKP PLK S.A., Inspekcją Transportu Drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 610-621)

Priorytety i mierniki Komendanta Wojewódzkiego Policji w zakresie poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym w 2012 r. i w 2013 r. były tożsame z priorytetami i miernikami Komendanta Głównego Policji

(dowód: akta kontroli str. 610)

W działalności KWP w opisanym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

NIK pozytywnie ocenia KWP w zakresie opisanym w pkt 2.4.

2.5. Pozostałe przedsięwzięcia na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

W kontrolowanym okresie WRD wykorzystywał w swoich działaniach śmigłowiec policyjny. Loty odbywały się w obrębie głównych ciągów komunikacyjnych województwa. Celem służb z wykorzystaniem śmigłowca policyjnego był nadzór nad ruchem drogowym poprzez monitoring, ocenę natężenia ruchu i bieżących utrudnień. Wykorzystanie śmigłowca związane było m.in. z prowadzonymi akcjami pn. „Bezpieczne ferie”, „Euro 2012”, „Bezpieczne wakacje”, „Znicz 2012”.

W 2012 r. policjanci WRD w ramach działań na rzecz brd odbyli łącznie 14 lotów (łącznie czas 26 h 50 min), a w I połowie 2013 r. 5 lotów (łącznie czas 9 h 55 min.).

(dowód: akta kontroli str. 624-626)

KWP (WRD) podejmowała współpracę z:

a) Państwową Strażą Pożarną (PSP) w zakresie:

- przeprowadzenia szkoleń dla funkcjonariuszy PSP i druhów Ochotniczych Straży Pożarnych powiatu gryfińskiego i myśliborskiego w zakresie kierowania ruchem oraz zabezpieczenia miejsca zdarzeń drogowych,
- przeprowadzenia szkolenia dla przedstawicieli PSP z Goleniowa w zakresie brd i wpływu nietrzeźwych kierujących na zdarzenia drogowe,
- podczas organizacji festynów szkolnych, miejskich, gminnych, zabezpieczeń imprez – rajdów, wyścigów, ceremonii kościelnych.

b) Współpraca z pogotowiem ratunkowym obejmowała:

Ustalone
nieprawidłowości

Ocena częściowa

Opis stanu
faktycznego

- przeprowadzenie przez policjantów rd dwudniowych szkoleń ratowników medycznych i kierujących ambulansami w zakresie Ustawy Prawo o Ruchu Drogowym, zrealizowane na prośbę Wojewódzkiej Stacji Pogotowia Ratunkowego w Szczecinie, Kołobrzegu, Złocięcu, Myśliborzu, Stargardzie Szczecińskim, Międzyzdrojach,
- współpraca podczas organizacji festynów szkolnych, miejskich, gminnych, zabezpieczania imprez – rajdów, wyścigów, ceremonii kościelnych.

Policjanci prd podejmowali również współpracę na rzecz poprawy brd z innymi podmiotami pozapolicyjnymi:

- współpraca z zarządcami dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych – wspólne lustracje dróg pod kątem prawidłowości oznakowania, opiniowania projektów zmiany organizacji ruchu oraz zastosowania nowych rozwiązań służących poprawie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu,
- współpraca ze Strażami Miejskimi/Gminnymi/Międzygminnymi – wspólne patrole, opiniowanie przez policjantów rd wniosków dot. zasadności lokalizacji masztów dla stacjonarnych urządzeń mierzących prędkość na terenie gmin woj. zachodniopomorskiego, opiniowanie przez funkcjonariuszy rd wniosków o oznakowanie miejsc pracy przenośnych urządzeń do pomiaru prędkości, wspólne organizowanie festynów, zabezpieczenia imprez,
- współpraca ze Strażą Graniczną – wspólne patrole funkcjonariuszy i policjantów ruchu drogowego, współpraca przy organizacji powiatowych eliminacji Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym (Goleniów),
- współpraca z Żandarmerią Wojskową – wspólne patrole, zabezpieczenia imprez,
- udział policjantów w komisjach bezpieczeństwa powoływanych przez samorządy, w obradach powiatowych rad brd oraz Zachodniopomorskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
- współpraca z Wojewódzką Stacją Sanitarno-Epidemiologiczną w Szczecinie – działania dot. nieprawidłowości w zakresie przewozu żywności na terenie miasta Szczecin,
- współpraca z Urzędem Miasta Szczecin, Wojewódzkim Inspektoratem Inspekcji Handlowej w Szczecinie, Inspekcją Transportu Drogowego – działania Taxi na terenie miasta Szczecin,
- współpraca z SOK działania „Przejazd” - kontrole stanu trzeźwości dróżników na terenie miasta Szczecin.

(dowód: akta kontroli str. 627-628)

W latach 2012-2013 udział KWP WRD w regionalnych programach prewencyjnych przedstawiał się następująco:

- 1) „Bezpieczne Ferie Zimowe” – organizatorem był WRD, czas realizacji – okres ferii zimowych w województwie zachodniopomorskim. Mierniki efektywności: ograniczenie liczby zdarzeń drogowych na drogach regionu, zapewnienie poczucia bezpieczeństwa dzieciom i młodzieży szkolnej podczas przemieszczania się po drogach woj. zachodniopomorskiego w miejsca zimowego wypoczynku. Działania polegały głównie na prowadzeniu wzmożonych działań prewencyjno – represyjnych. Działania odbywały się w ramach służb policjantów pionu prewencji i ruchu drogowego bez dodatkowych nakładów finansowych.
- 2) „Bezpiecznie nad morze” - program realizowany cyklicznie przez WRD przy współudziale Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego. Odbiorcami programu byli turyści i mieszkańcy województwa poruszający się po zachodniopomorskich drogach w sezonie wakacyjnym. Realizacja programu odbywała się poprzez promowanie na terenie województwa alternatywnych tras dojazdu do miejscowości nadmorskich (promocja poprzez media – radio,

telewizję, Internet oraz podczas imprez plenerowych). Materiały promocyjne przekazano do wszystkich jednostek Policji garnizonu zachodniopomorskiego, komend wojewódzkich Policji na terenie całego kraju oraz do miejsc często odwiedzanych przez turystów i kierowców (ośrodki wypoczynkowe, punkty informacji turystycznej oraz wybrane stacje paliw, stacje diagnostyczne) na terenie województwa. Na wydruk materiałów promocyjnych Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego udzielił dotacji w wysokości 15.000 zł.

- 3) „Bezpieczna Droga do Szkoły” – organizatorem programu na terenie województwa był WRD. Program rozpoczął się wraz z rokiem szkolnym. W pierwszych dniach września, policjanci pełnili służbę w pobliżu szkół i uczestniczyli w spotkaniach z dziećmi, uczniami klas I-III. Projekt realizowano w miesiącach wrzesień – październik 2012 r. Opracowano i wydrukowano materiały edukacyjne dla uczniów – plany lekcji i zakładki do książek zawierające treści dot. bezpieczeństwa na drodze. Działania przeprowadzono przy wsparciu finansowym (5.000 zł) Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego.
- 4) „Ekologicznie na dwóch kółkach” – organizatorem był WRD wraz z WFOŚiGW. Program skierowany był do rowerzystów i motorowerzystów z terenu województwa zachodniopomorskiego. Głównym celem kampanii było promowanie rowerów i skuterów elektrycznych jako „czystych” ekologicznie środków transportu, mogących z powodzeniem stanowić alternatywę dla samochodu. Całkowity koszt projektu wyniósł 79,680 zł, w tym 39,680 zł stanowiła dotacja WFOŚiGW w Szczecinie. Wkład własny KWP w Szczecinie wyniósł 40.000 zł. Efekt rzeczowy określony przez WFOŚiGW w Szczecinie: zakup 2 symulatorów jazdy skuterem wraz z laptopem, wydanie minimum 50,000 sztuk materiałów informacyjnych. Efekt ekologiczny: podniesienie poziomu wiedzy oraz świadomości ekologicznej uczestników projektu na temat alternatywnych środków transportu. W okresie od października do grudnia 2012 r. na symulatorze znajdującym się w KMP w Szczecinie ćwiczyło swoje umiejętności około 500 osób. W ramach projektu wydano 130 500 sztuk publikacji: ulotki, plany lekcji, zakładki do książek, mini karty rowerowe, rowerowe dowody rejestracyjne, naklejki wykorzystywane podczas znakowania rowerów oraz kalendarze na 2013 r.
- 5) „Ekologicznie=Bezpiecznie” - organizatorem był WRD wraz z WFOŚiGW. Realizację zadania zaplanowano na okres od 1.11.2012 r. do 30.04.2013 r. Projekt miał na celu ochronę przyrody przed nadmiernym hałasem i skutkami wycieków substancji szkodliwych dla środowiska oraz edukację ekologiczną uczestników ruchu drogowego z terenu województwa. W ramach projektu przewidziano także szkolenie dla funkcjonariuszy Policji i Straży Miejskich (Gminnych) oraz przeprowadzenie kampanii edukacyjnej dla niechronionych uczestników ruchu drogowego. Dla pieszych i rowerzystów zakupione zostały elementy odblaskowe w postaci zawieszek odblaskowych, toreb ekologicznych wielokrotnego użytku, kamizelek odblaskowych oraz samozaciskowych opasek odblaskowych. Program finansowany w 100% ze środków WFOŚiGW w Szczecinie w kwocie 135.000 zł.
- 6) „Motocyklowe lato w Zachodniopomorskiem” – organizatorem było Stowarzyszenie Kierowca.pl w ramach rządowego programu „razem Bezpieczniej”. Program realizowany w okresie lipiec-sierpień 2012 r. KWP w Szczecinie przyłączyła się do realizacji ww. projektu poprzez udział policjantów rd w złotach motocyklowych – stanowiska profilaktyczne, udzielanie porad i informacji z zakresu brd.
- 7) „Nie daj się przewieźć nietrzeźwemu” – organizatorem była Zachodniopomorska wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Program

realizowany był w okresie grudzień 2012 r. – marzec 2013 r. W ramach projektu Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Szczecinie i Zachodniopomorski Ośrodek Ruchu Drogowego w Koszalinie zakupiły 10 szt. urządzeń AlcoBlow oraz 370 szt. narkotesterów. Narkotestery zostały przekazane do wszystkich komend miejskich/powiatowych województwa a urządzenia AlcoBlow zamontowane w pobliżu dyżurek, gdzie bezpłatnie i anonimowo każdy może przeprowadzić badanie trzeźwości.

(dowód: akta kontroli str. 629-636)

Ustalone
nieprawidłowości

Ocena cząstkowa

W działalności KWP w opisanym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

NIK pozytywnie ocenia realizację zadań przez KWP w zakresie pozostałych przedsięwzięć na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

3. System badania i oceniania przez Policję efektywności działań na rzecz bezpieczeństwa na drogach

3.1. Realizacja przedsięwzięć dotyczących jakości wykonywania działań na rzecz bezpieczeństwa

Opis stanu
faktycznego

Działania Policji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w okresie objętym kontrolą nie podlegały kontroli wewnętrznej KWP, kontroli zewnętrznej oraz audytowi.

(dowód: akta kontroli str. 637)

W 2012 r. do KWP wpłynęło 20 skarg dotyczących czynności związanych z rd. Wydział Kontroli KWP rozpatrzył we własnym zakresie 7 skarg. Dotyczyły one w szczególności błędnego sporządzenia szkicu miejsca zdarzenia, sposobu przeprowadzenia kontroli drogowej, przeprowadzonych postępowań w sprawach o wykroczenia, błędów przy rejestracji wykroczeń, zatrzymania prawa jazdy, nieprawidłowego wykonania czynności na miejscu zdarzenia drogowego, sposobu załatwienia poprzedniej skargi. Potwierdzono 2 skargi (dot. błędnego sporządzenia szkicu zdarzenia drogowego oraz błędów przy rejestracji wykroczenia- błędny typ pojazdu), 5 skarg nie potwierdzono. Zgodnie z właściwością do rozpatrzenia przekazano 13 skarg. W 2013 r. (I półrocze) do Wydziału Kontroli wpłynęło 13 skarg związanych z rd. We własnym zakresie Wydział Kontroli rozpatrzył 4 skargi. Dotyczyły one w szczególności sposobu przeprowadzenia kontroli drogowej, opieszałości i sposobu przeprowadzania czynności wyjaśniających w sprawie o wykroczenie, nieprawidłowego wykonania czynności na miejscu zdarzenia drogowego, sposobu załatwienia poprzedniej skargi. Potwierdzono 1 skargę (dot. czynności wyjaśniających w sprawie o wykroczenie), 3 skarg nie potwierdzono. Zgodnie z właściwością do rozpatrzenia przekazano 9 skarg.

(dowód: akta kontroli str.638-639)

Badania 6 losowo wybranych skarg rozpatrzonych przez Wydział Kontroli KWP (po 3 z 2012 r. i 2013 r.) wykazały, że wszystkie skargi załatwione zostały prawidłowo oraz terminowo. W dwóch przypadkach potwierdzonych skarg, w związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, podjęto działania zmierzające do ich wyeliminowania. Do jednostek odpowiedzialnych skierowano wystąpienia, błędy omówiono z policjantami którzy się ich dopuścili, zobowiązując do większej staranności podczas realizacji zadań służbowych.

(dowód: akta kontroli str.646-649)

W kontrolowanym okresie WRD sprawował nadzór i kontrolę nad pełnieniem służby policjantów na terenie województwa. Nadzór realizowany był w ramach patroli oficerskich na podstawie Decyzji Nr 135/13 Komendanta Wojewódzkiego Policji w Szczecinie z dnia 31 maja 2013 r. w sprawie organizacji służby patroli oficerskich

na terenie województwa zachodniopomorskiego oraz w ramach nadzoru instancyjnego. Wykonywany nadzór dotyczył następujących zagadnień:

- analizowania stanu bezpieczeństwa rd i oceny efektywności działań na rzecz zapewnienia brd, podejmowanych przez jednostki organizacyjne Policji;
- prowadzenia nadzoru nad organizacją i pełnieniem służby na drogach w jednostkach organizacyjnych Policji województwa: dokumentowania używanych w służbie urządzeń kontrolnopomiarowych, tj. wideorejestratora i jego efektywności wykorzystania, elektronicznych analizatorów wydechu; poprawności wypełniania blankietów mandatów karnych; poprawności sporządzania i rejestracji kart Mrd 5/1 naruszeń przepisów rd przez kierowców; zasadność zatrzymywania praw jazdy i dowodów rejestracyjnych; prawidłowości prowadzonych rejestrów wydanych notatników służbowych; prowadzenia książki odpraw do służby, prawidłowość przebiegu odpraw do służby, przygotowania merytorycznego prowadzącego odprawę do służby; kontroli zagadnień dotyczących transportu drogowego, tj. kontroli czasu pracy kierowców, dokumentacji dotyczącej kontroli w transporcie; stopnia realizacji strategii Komendanta Wojewódzkiego Policji;
- nadzorowania zasadności i prawidłowości stosowania przepisów prawa przez jednostki organizacyjne Policji województwa oraz podejmowanie działań na rzecz ujednolicenia polityki prewencyjnej na obszarze województwa;
- sprawowania nadzoru nad funkcjonowaniem programów: SEWIK oraz ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego;
- analizy potrzeb oraz realizacji i koordynacji przedsięwzięć z zakresu lokalnego doskonalenia zawodowego policjantów prd jednostek organizacyjnych Policji województwa.

(dowód: akta kontroli str. 719-724)

*Ustalone
nieprawidłowości*

W działalności kontrolowanej jednostki opisanej w pkt 3.1. nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena częściowa

NIK pozytywnie ocenia realizację przez KWP przedsięwzięć dotyczących jakości wykonywania działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

*Opis stanu
faktycznego*

3.2. Pozostałe zagadnienia. Statystyczna ocena stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, analizy porównawcze i wnioski

W dniu 17.07.2013 r. na parkingu przy WRD KWP w Szczecinie (ul. Welecka 2 Mierzyn) stał radiowóz Policji ze skrajnie zużytymi oponami, których stan nie nadawał się do dalszej eksploatacji. Radiowóz należał do KPP w Policach – KP Mierzyn. W związku z powyższym na podstawie art. 51 ust. 1 ustawy o NIK poinformowano Komendanta Wojewódzkiego Policji o stwierdzeniu bezpośredniego zagrożenia dla życia lub zdrowia policjantów używających ww. radiowóz.

(dowód: akta kontroli str. 640-641)

Komendant Wojewódzki Policji, tego samego dnia podjął decyzję o wycofaniu ww. pojazdu z eksploatacji oraz zarządził kontrolę stanów technicznych pojazdów znajdujących się w dyspozycji jednostek i komórek organizacyjnych całego garnizonu. Po przeprowadzonej kontroli, Komendant Wojewódzki Policji w Szczecinie poinformował, że wszystkie pojazdy służbowe, które są użytkowane posiadają aktualne badania techniczne i spełniają wymagane warunki techniczne, w tym mają właściwy stan ogumienia. W związku z ujawnionym stanem ww. pojazdu podjął również decyzję o skierowaniu do kierowników jednostek i komórek organizacyjnych Policji pisma okólnego dotyczącego poruszanej problematyki, ze zwróceniem szczególnej uwagi na odpowiedzialność policjantów za prawidłowe przeprowadzenie codziennej obsługi powierzonych im pojazdów, a tym samym za bezpieczeństwo na drodze.

(dowód: akta kontroli str. 642-645)

Według danych za I półrocze 2013 r. na drogach województwa zachodniopomorskiego odnotowano 651 wypadków drogowych, w których 67 osób poniosło śmierć i 801 osób doznało obrażenia ciała. Zgłoszono do Policji 6.392 kolizje drogowe. W porównaniu do I półrocza 2012 r. odnotowano wzrost liczby wypadków o 32 (5,2%), wzrost liczby zabitych o 10 osób (17,5%), wzrost liczby rannych o 28 osób (3,6%) i wzrost liczby wypadków śmiertelnych o 8 (16%). Na niezmiennym poziomie pozostała liczba kolizji. W porównaniu do I półrocza 2011 r. nastąpił spadek liczby wypadków o 31 (4,5%), wzrost liczby zabitych o 5 (8,1%), spadek liczby rannych o 14 (1,7%), wzrost liczby wypadków śmiertelnych o 3 (5,4%) oraz spadek liczby kolizji o 346 (5,1%).

(dowód: akta kontroli str. 650)

W 2012 r. województwo zachodniopomorskie na tle pozostałych województw znajdowało się na 11 miejscu pod względem liczby wypadków drogowych, a w 2013r. (I półrocze) na 10. Liczba wypadków w 2012 r. w województwie wynosiła 1407 (w 2011 r. – 1544), a za okres I półrocza 2013 r. – 651.

(dowód: akta kontroli str. 677, 783)

W związku ze wzrostem liczby wypadków w I półroczu 2013 r. w analizie półrocznej zdefiniowane zostały przedsięwzięcia do realizacji na rzecz poprawy brd ze wskazaniem konkretnych komórek organizacyjnych, które miały je realizować.

(dowód: akta kontroli str. 682-683)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności KWP opisanej w pkt 3.2. nie stwierdzono nieprawidłowości.

NIK pozytywnie ocenia prowadzoną przez KWP statystyczną analizę stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, analizy porównawcze i bieżące reagowanie na zaistniałe zdarzenia drogowe.

Ocena częściowa

IV. Uwagi i wnioski

Wnioski pokontrolne

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

1. *Sporządzanie i aktualizowanie tabel należność wyposażenia w pojazdy, sprzęt i wyposażenie zgodnie z zarządzeniami Komendanta Głównego Policji.*
2. *Uzupełnienie brakującego wyposażenia policjantów do stanu określonego zarządzeniem nr 13 KGP.*
3. *Zweryfikowanie wyposażenia pojazdów nieoznakowanych garnizonu województwa w aspekcie prawidłowej sygnalizacji świetlnej oraz ewentualne ich doposażenie w dodatkowe sygnały.*
4. *Dokonywanie kalibracji urządzeń AlcoBlow zgodnie z zaleceniami producenta.*

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 ust. 1 i 2 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 Szczecinie.

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 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.

Szczecin, dnia

Kontroler
Jarosław Pułka
specjalista kontroli państwowej

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Szczecinie

Dyrektor
Andrzej Donigiewicz

.....

.....