



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Szczecinie

LSZ.410.007.01.2017
P/17/089

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/17/089 – Użytkowanie samochodów służbowych przez funkcjonariuszy Policji.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Szczecinie.
Kontrolerzy	1. Ewelina Czerepska, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/73/2017 z dnia 10.05.2017 r., LSZ/130/2017 z dnia 08.08.2017 r., LSZ/131/2017 z dnia 11.08.2017 r. 2. Agata Prochotta-Milek, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/74/2017 z dnia 10.05.2017 r. 3. Tomasz Cyranka, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/100/2017 z dnia 29.05.2017 r. (dowód: akta kontroli str. 1-6, 1460, 1809)
Jednostka kontrolowana	Komenda Wojewódzka Policji w Szczecinie ¹ , ul. Małopolska 47, 70-515 Szczecin.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Podinsp. Jacek Cegiela, Komendant Wojewódzki Policji w Szczecinie ² od 29 kwietnia 2016 r. ³ (dowód: akta kontroli str. 7-8)

II. Ocena kontrolowanej działalności⁴

Ocena ogólna

W badanym okresie⁵ Komendant Wojewódzki wywiązał się z obowiązku naliczania, zatwierdzania i przekazania do Komendy Głównej Policji⁶ norm wyposażenia w sprzęt transportowy. Nie zapewnił jednak zabezpieczenia jednostek Policji w województwie zachodniopomorskim⁷ w niektóre grupy sprzętu transportowego, na poziomie wynikającym z ustalonych norm. Pomimo podejmowanych działań w 2015 r. i 2016 r., jednostki Policji wyposażono poniżej norm w pojazdy osobowe terenowe, ciężarowe, autobusy, pozostały sprzęt transportowy oraz sprzęt pływający. Ponadto w 2015 r. 12,7% eksploatowanych w garnizonie pojazdów spełniało kryteria do ich wycofania, a w 2016 r. wskaźnik ten wynosił 13,7%.

W celu zapewnienia bieżącej sprawności eksploatowanych pojazdów służbowych, w garnizonie funkcjonowało policyjne zaplecze obsługowo-naprawcze, obejmujące 2 stacje obsługi wraz ze stacjami kontroli pojazdów. Osoby zatrudnione w KWP przy obsłudze i naprawach pojazdów stanowiących wyposażenie Policji, posiadały wykształcenie i kwalifikacje zgodne z wykonywanymi czynnościami.

W latach 2015-2016 poddawano pojazdy służbowe, użytkowane w KWP, badaniom technicznym w stacji kontroli pojazdów funkcjonującej w KWP lub stacjach kontroli poza

¹ Dalej: Komenda lub KWP.

² Dalej: Komendant Wojewódzki.

³ Wcześniej, tj. od 16 lipca 2013 r. do 28 kwietnia 2016 r. insp. Jarosław Sawicki.

⁴ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny ogólnej według proponowanej skali byłoby nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, stosuje się ocenę opisową, bądź uzupełnia ocenę ogólną o dodatkowe objaśnienie.

⁵ Lata 2015-2016 oraz stany faktyczne i działania podejmowane po tym okresie, jeżeli miały wpływ na wykonanie zadań objętych zakresem przedmiotowym kontroli.

⁶ Dalej: KGP.

⁷ Podległych Komendantowi Wojewódzkiemu, zwanych dalej: garnizonem.

Policją⁸. Zlecenia takich badań w stacjach funkcjonujących na zasadach rynkowych, dokonano także w okresie od 1 do 17 marca 2017 r., kiedy to brak było przepisów dopuszczających możliwość zlecenia ich wykonania w stacjach nieposiadających upoważnienia do badań technicznych pojazdów służb mundurowych. Ponadto w tym czasie wykonywano również badania techniczne w policyjnej stacji kontroli pojazdów.

Komendant Wojewódzki określił zasady dysponowania i użytkowania służbowego sprzętu transportowego oraz wydawania zezwoleń na kierowanie pojazdami, w tym uprzywilejowanymi. W okresie objętym kontrolą zasady te były przestrzegane. Komendant Wojewódzki wprowadził również regulacje dotyczące postępowania po zaistnieniu zdarzenia z udziałem służbowego sprzętu transportowego, dokumentowania takich zdarzeń, likwidacji szkód. Ustalone zasady w ww. zakresie były przestrzegane, za wyjątkiem ujawnionych w trakcie kontroli NIK przypadków niesporządzenia meldunków, niepodjęcia postępowania wyjaśniającego zgodnie z określonym terminem oraz niewezwania sekcji Wydziału Ruchu Drogowego w przypadku zdarzenia drogowego ze zwierzyną. Komendant Wojewódzki nie określił w regulacjach wewnętrznych sposobu dokonywania przeglądów stanu utrzymania sprzętu transportowego i zaplecza obsługowo-naprawczego jednostek i komórek organizacyjnych, dla których KWP prowadziła gospodarkę transportową. W latach 2015-2016 Wydział Kontroli KWP przeprowadził 7 kontroli w tym zakresie.

W badanym okresie liczba zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego w garnizonie kształtowała się na zbliżonym poziomie, tj. 392 zdarzenia w 2015 r. i 390 zdarzeń w 2016 r. Liczba zdarzeń powstałych z winy funkcjonariuszy i pracowników Policji była również porównywalna i wyniosła odpowiednio 53% i 49%.

Inne stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły w szczególności:

- dokonywania wydatków na zakup niektórych części zamiennych i materiałów eksploatacyjnych bez stosowania przepisów ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych⁹, a także zlecenia bez stosowania przepisów tej ustawy wykonania usług technicznych i napraw bieżących pojazdów poza Policją,
- niezapewnienia przekazania dyrektorowi Biura Logistyki Policji Komendy Głównej Policji¹⁰ informacji o zdarzeniach, w wyniku których straty w służbowym sprzęcie transportowym przekroczyły kwotę ustaloną przez Biuro,
- nierzetelnego prowadzenia ewidencji zdarzeń w „Księżce ewidencji wypadków i kolizji dotyczących służbowego sprzętu transportowego”.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Wyposażenie jednostek Policji w sprzęt transportowy.

1.1.1. Zgodnie z wymogami ustalonymi w przepisach § 6 pkt 1 lit. a zarządzenia Nr 7 Komendanta Głównego Policji z dnia 26 maja 2000 r. w sprawie szczegółowych zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego w Policji¹¹, sprzęt transportowy KWP ujmowano w rejestrze numerów rejestracyjnych pojazdów i prowadzono skorowidz numerów rejestracyjnych tego sprzętu.

W oparciu o dokumentację dotyczącą 10 pojazdów¹² ustalono, że we wszystkich przypadkach:

- wystawiano, prowadzono i przechowywano miesięczne książki kontroli pracy sprzętu transportowego,
- przechowywano dokumentację dotyczącą sprzętu (dowody rejestracyjne, karty pojazdów, dowody techniczne, protokoły zdawczo-odbiorcze, książki gwarancyjne),
- wystawiano, zapewniano bieżące prowadzenie i przechowywanie dowodów technicznych sprzętu transportowego,

⁸ W przypadkach uzasadnionych względami służbowymi, organizacyjnymi lub ekonomicznymi.

⁹ Dz. U. z 2015 r. poz. 2164, ze zm.; dalej: Pzp.

¹⁰ Dalej: Biuro.

¹¹ Dz. Urz. KGP Nr 4, poz. 39 ze zm.; dalej: zarządzenie KGP z 26.05.2000 r. w sprawie zasad przyznawania i użytkowania sprzętu.

¹² Do szczegółowej kontroli wybrano 10 pojazdów, uczestniczących w 10 zdarzeniach, które miały miejsce na drogach publicznych (6 zdarzeń) oraz poza drogami publicznymi (4 zdarzenia).

- ewidencjonowano użycie sprzętu w książce dyspozytora (z wyjątkiem dwóch ujawnionych przypadków),
co było zgodne z § 6 pkt 1 lit. b oraz § 10 ust. 1 pkt 4-5 zarządzenia KGP z 26.05.2000 r. w sprawie zasad przyznawania i użytkowania sprzętu.

Prowadzona w Wydziale Transportu KWP ewidencja sprzętu transportowego nie uwzględniała podziału na rodzaje sprzętu transportowego, a dla rodzaju "pojazdy samochodowe" dodatkowo w podziale na grupy pojazdów.

(dowód: akta kontroli str. 637, 640, 651-666, 642-644)

Według stanu na dzień 19.07.2017 r. w Systemie Elektronicznej Sprawozdawczości w Policji¹³ brak było wprowadzonych i zatwierdzonych sprawozdań za lata 2015-2016 o stanie pracy i transportu, zarówno dla KWP, jak i dla BSW¹⁴ oraz CBŚP¹⁵, dla których KWP prowadziła gospodarkę transportową.

W trakcie kontroli dokonano oględzin¹⁶ SESPol, podczas których ujawniono, że uprawniony pracownik Wydziału Transportu nie miał możliwości zalogowania się do systemu.

(dowód: akta kontroli str. 45-51)

1.1.2. Komendant Wojewódzki wywiązał się z obowiązku określonego w przepisach § 14 ust. 1 zarządzenia Nr 9 Komendanta Głównego Policji z dnia 5 maja 2015 r. w sprawie norm wyposażenia jednostek i komórek organizacyjnych Policji oraz policjantów w sprzęt transportowy¹⁷ i w dniu 5.06.2015 r., tj. z zachowaniem terminu 30 dni od dnia wejścia w życie tego zarządzenia, przedstawił Dyrektorowi Biura Logistyki Policji KGP zatwierdzone normy wyposażenia. Zatwierdzone i zaktualizowane normy wyposażenia przekazał również w dniu 4.09.2015 r. oraz w dniu 31.03.2016 r., przez co terminowo wypełnił obowiązek, określony w § 14 ust. 3 ww. zarządzenia. Komendant Wojewódzki zapewnił przekazanie zatwierdzonych norm wyposażenia Dyrektorowi Biura Logistyki Policji KGP w wymaganej formie, zgodnej ze wzorem określonym w załączniku nr 12 do zarządzenia w sprawie norm z 2015 r. W badanym okresie Komendant Wojewódzki dokonał aktualizacji norm we wrześniu 2015 r.¹⁸

(dowód: akta kontroli str. 52, 66-85)

Ustalając normy wyposażenia dla KWP skorzystano z możliwości naliczenia dodatkowej normy wyposażenia, w celu utworzenia kolumny transportowej. Naliczona liczba pojazdów w kolumnie transportowej kształtowała się na poziomie 16 sztuk.

(dowód: akta kontroli str. 55-60)

Liczba sprzętu transportowego ogółem w jednostkach Policji w garnizonie zachodniopomorskim, według stanu na dzień 1.01.2015 r. była niższa niż wynikająca z norm należności sprzętu transportowego, obliczonych wg zasad określonych w zarządzeniu Nr 118 Komendanta Głównego Policji z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie norm wyposażenia jednostek i komórek organizacyjnych Policji oraz policjantów w sprzęt transportowy¹⁹. Według zasad określonych w zarządzeniu w sprawie norm z 2015 r. (po zmianach) liczba sprzętu transportowego ogółem w garnizonie według stanu na dzień 31.12.2015 r. i 31.12.2016 r. była wyższa niż wynikająca z tych norm.

Liczba sprzętu transportowego²⁰: wg stanu na dzień:

- 1.01.2015 r. wynosiła 1.118 szt.²¹, co stanowiło 98,6% norm należności wynoszących 1.134 szt.²², przy czym normy wyposażenia zostały spełnione dla następujących rodzajów

¹³ Dalej: SESPol lub system.

¹⁴ Biuro Spraw Wewnętrznych.

¹⁵ Centralne Biuro Śledcze Policji.

¹⁶ Przeprowadzonych w dniu 19.07.2017 r., w obecności pracownika zatrudnionego w Wydziale Transportu na stanowisku starszego referenta, na podstawie art. 39 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2017 r. poz. 524). Dalej: ustawa o NIK.

¹⁷ Dz. Urz. KGP poz. 29, ze zm.; dalej: zarządzenie w sprawie norm z 2015 r.

¹⁸ Od dnia zatwierdzenia zaktualizowanych norm do dnia ich przekazania KGP upłynęły 2 dni.

¹⁹ Dz. Urz. KGP Nr 8, poz. 42 ze zm., uchylone z dniem 5.05.2015 r.

²⁰ Obejmująca pojazdy będące w eksploatacji w jednostce, tj. sprawne i niespełniające kryteriów do wycofania oraz pojazdy spełniające kryteria do wycofania.

²¹ Z tego samochody osobowe 685 szt., osobowe terenowe 31 szt., furgony 215 szt., specjalne 20 szt., wsparcia logistycznego 17 szt., motocykle 80 szt., łodzie 23 szt., statki powietrzne 2 i sprzęt transportowy wsparcia 45 szt.

²² Z tego: samochody osobowe 701 szt.; osobowe terenowe 36 szt.; furgony 206 szt.; specjalne 30 szt.;

- sprzętu: furgony, motocykle, statki powietrzne, sprzęt transportowy wsparcia,
- 31.12.2015 r.²³ wynosiła 1.174 szt.²⁴, co stanowiło 119,1% norm wyposażenia wynoszących w tym czasie 986 szt.²⁵, przy czym normy wyposażenia zostały spełnione dla następujących rodzajów sprzętu: samochody osobowe, furgony, przyczepy, pojazdy specjalistyczne, motocykle,
 - 31 grudnia 2016 r. wynosiła 1.180 szt.²⁶, co stanowiło 118,7% norm wyposażenia wynoszących 994 szt.²⁷, przy czym normy zostały spełnione dla następujących rodzajów sprzętu: samochody osobowe, furgony, przyczepy, pojazdy specjalistyczne, motocykle²⁸.
- (dowód: akta kontroli str. 53-54, 61, 66-85)

Lech Starosta, Naczelnik Wydziału Transportu KWP²⁹ wyjaśnił, że „(...) aktualnie obowiązujące normy należności (...), pomimo iż zmniejszyły naliczone na podstawie zarządzenia Nr 118 KGP z dnia 10.02.2006 r. (ze zm.) (...) w większości rodzajów sprzętu transportowego są wystarczające dla zapewnienia realizacji zadań w garnizonie zachodniopomorskim. Najistotniejszym problemem utrudniającym zapewnienie odpowiedniej mobilności policjantów jest znaczne wyeksploatowanie i awaryjność użytkowanych dotychczas pojazdów. Aktualnie średni wiek pojazdów wynosi: w grupie pojazdów osobowych około 6 lat (tj. 424 szt., czyli około 59% pojazdów osobowych posiada wiek 6 lat i starszy), w grupie osobowo-terenowych około 11 lat (tj. 7 szt., czyli 25% pojazdów tej grupy posiada wiek 11 lat i starszy), w grupie furgonów około 8 lat (tj. 132 szt., czyli 57% pojazdów tej grupy posiada wiek 8 lat i starszy). Około 148 pojazdów osobowych posiada przebiegi od początku eksploatacji wynoszące powyżej 210.000 km, natomiast 7 pojazdów osobowo-terenowych oraz 28 furgonów przejechało ponad 250.000 km od momentu wprowadzenia ich do eksploatacji. W ubiegłym roku przeprowadzono 6.889 obsług i napraw, w tym 586 napraw powypadkowych, zaś średniomiesięczne wyłączenie ilości sprzętu transportowego z tego tytułu nie przekracza 10% ogółu sprzętu”.

(dowód: akta kontroli str. 103-105)

W latach 2015-2016 Komendant Wojewódzki podejmował działania w celu zapewnienia wyposażenia na poziomie, co najmniej odpowiadającym ustalonym normom. KWP pozyskała środki z WFOŚiGW³⁰ oraz EFRR³¹ na zakup 7 pojazdów, 95 pojazdów zostało zakupionych z Funduszu Wsparcia Policji, 6 pojazdów ze środków własnych, pozostałe 58 w ramach zakupów centralnych. KWP dokonywała również w latach 2015-2016 przesunięć części sprzętu transportowego z jednostek posiadających nadwyżki.

(dowód: akta kontroli str. 106)

Naczelnik Wydziału Transportu wyjaśnił, że „(...) znaczącym źródłem pozwalającym na doposażenie KWP w Szczecinie w sprzęt transportowy jest pozyskiwanie dofinansowania ze strony samorządów lokalnych w ramach podpisywanych porozumień, jak również z różnego rodzaju funduszy. Z kolei sprzęt transportowy zakupiony m.in. ze środków

wsparcia logistycznego 24 szt.; motocykle 76 szt.; łodzie 25 szt.; statki powietrzne 1 szt., sprzęt transportowy wsparcia 35 szt.

²³ Z dniem 2.06.2015 r. zmieniły się zasady naliczania norm wyposażenia, wskutek czego zmniejszyły się normy dla garnizonu zachodniopomorskiego z 1.134 szt. wg stanu na 1.01.2015 r. do 986 szt. wg stanu na 1.01.2016 r.

²⁴ Z tego: samochody osobowe 734 szt.; osobowe terenowe 33 szt.; furgony 224 szt.; ciężarowe 3 szt.; autobusy 5 szt.; przyczepy 43 szt.; specjalistyczne 23 szt.; pozostały sprzęt transportowy 4 szt.; motocykle 81 szt.; sprzęt pływający 24 szt.

²⁵ Z tego: samochody osobowe 599 szt.; osobowe terenowe 38 szt.; furgony 217 szt.; ciężarowe 5 szt.; autobusy 6 szt.; przyczepy 36 szt.; specjalistyczne 20 szt.; pozostały sprzęt transportowy 7 szt.; motocykle 34 szt.; sprzęt pływający 25 szt.

²⁶ Z tego: samochody osobowe 735 szt.; osobowe terenowe 28 szt.; furgony 232 szt.; ciężarowe 4 szt.; autobusy 5 szt.; przyczepy 46 szt.; specjalistyczne 24 szt.; pozostały sprzęt transportowy 4 szt.; motocykle 78 szt.; sprzęt pływający 24 szt.

²⁷ Z tego: samochody osobowe 602 szt.; osobowe terenowe 38 szt.; furgony 219 szt.; ciężarowe 5 szt.; autobusy 6 szt.; przyczepy 37 szt.; specjalistyczne 20 szt.; pozostały sprzęt transportowy 7 szt.; motocykle 34 szt.; sprzęt pływający 26 szt.

²⁸ Uwzględniając liczbę pojazdów w garnizonie pomniejszoną o pojazdy kwalifikujące się do wycofania, poziom zabezpieczenia wyniósłby na dzień 01.01.2015 r., 31.12.2015 r., 31.12.2016 r. odpowiednio 64,2%, 104%, 102,4%, przy czym liczba pojazdów spełniających kryteria do wycofania wyniosła odpowiednio 390 szt., 149 szt., 162 szt.

²⁹ Dalej: Naczelnik Wydziału Transportu.

³⁰ Wojewódzki Fundusz Ochrony Gospodarki Wodnej i Środowiska.

³¹ Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego.

budżetowych przydzielany jest bezpośrednio przez KGP. Dokonano ponadto przesunięć części sprzętu transportowego z jednostek posiadających duże nadwyżki w stosunku do naliczonych norm wyposażenia i uzupełnienia braków w jednostkach posiadających największe niedoposażenie w sprzęt transportowy".

(dowód: akta kontroli str. 55-60, 64-65, 86-100)

Naczelnik Wydziału Transportu wyjaśnił ponadto, że „(...) zmiany w stopniu pokrycia norm na koniec 2015 r. i 2016 r. w stosunku do stanu na 1.01.2015 r. wynikały zarówno ze zmiany liczby użytkowanych środków transportu, jak i sposobu naliczania norm”.

(dowód: akta kontroli str. 53-60)

W latach 2015-2016 do Komendanta Wojewódzkiego Policji wpłynęło 35 wniosków z podległych jednostek i komórek organizacyjnych o przyznanie 43 szt. sprzętu transportowego lub jego przemieszczenie, z czego 6 wniosków (dotyczących 6 pojazdów) zostało rozpatrzonych negatywnie.

(dowód: akta kontroli str. 62-63)

1.1.3. W latach 2015-2016 KWP przyjęła do eksploatacji w garnizonie odpowiednio 114³² szt. i 52³³ szt. sprzętu transportowego, a kwota wydatków poniesionych na ich zakup wyniosła 13.807 tys. zł³⁴. Z eksploatacji wycofano 48 szt. sprzętu transportowego (w tym 18 w 2015 r. i 30 w 2016 r.). Liczba sprzętu transportowego spełniającego kryteria do wycofania w 2015 r. wyniosła 149 szt., w 2016 r. – 162 szt. Według stanu na 31.12.2015 r. udział użytkowanego sprzętu transportowego, spełniającego kryteria do wycofania wynosił 12,7%, według stanu na 31.12.2016 r. – 13,7%.

Naczelnik Wydziału Transportu wyjaśnił, że niewycofywanie sprzętu z eksploatacji, w sytuacji kiedy spełniał on kryteria do wycofania, wynikało głównie z braków w stanie posiadania sprzętu transportowego danej jednostki, przy jednoczesnym dobrym stanie ocenianego pojazdu, pomimo wysokiego przebiegu czy długiego całkowitego czasu eksploatacji, wskazanego w obowiązujących przepisach. Wyjaśnił ponadto, że „(...) zmiana zasad uznawania sprzętu za zbędny lub zużyty spowodowana wejściem w życie decyzji Nr 197 Komendanta Głównego Policji z dnia 16.06.2015 r. nie wpłynęła znacząco na zmniejszenie liczby sprzętu transportowego, uznanego za zbędny lub zużyty w stosunku do poprzednio obowiązujących zasad”.

(dowód: akta kontroli str. 53-54, 106, 111, 115-116, 134)

W badanym okresie wzrosła liczba sprzętu użytkowanego w garnizonie: z 1.204 szt. według stanu na 31.12.2015 r. do 1.209 szt. według stanu na 31.12.2016 r. Według stanu na koniec 2016 r. roczny przebieg pojazdów użytkowanych przez służbę kryminalną KWP wynosił od 159 km³⁵ do 43.880 km, pojazdów użytkowanych przez służbę ruchu drogowego – od 836 km do 21.678 km, służbę prewencji - od 405 km do 19.592 km, wydział konwojowy – od 6.978 km do 43.284 km, służbę wspomagającą – od 147 km³⁶ do 41.944 km.

(dowód: akta kontroli str. 107-110, 1535)

Badanie przeprowadzone na próbie 5 pojazdów nabytych przez KWP w latach 2015-2016 wykazało, że przekazywanie środków finansowych na zakup policyjnego sprzętu transportowego odbywało się zgodnie z art. 13 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji³⁷.

(dowód: akta kontroli str. 112)

1.1.4. Analizy stanu technicznego sprzętu transportowego garnizonu i jego przydatności do wykonywania zadań oraz dalszego użytkowania wykonywane były na bieżąco w Wydziale

³² W tym: 41 w ramach zakupów centralnych, 66 zakupionych z udziałem środków Funduszu Wsparcia Policji, 7 pozyskanych z innych źródeł.

³³ W tym 17 otrzymanych w ramach zakupów centralnych, 6 zakupionych ze środków własnych, 29 zakupionych z udziałem środków Funduszu wsparcia.

³⁴ W tym 8.5067 tys. zł poniesiono na zakup środków transportu w 2015 r., 5.301 tys. zł – w 2016 r. Źródłami finansowania były środki Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, środki z Programu Operacyjnego Ryby 2007-2013, środki z WFOŚiGW, środki budżetowe oraz środków jednostek samorządu terytorialnego w ramach tzw. sponsoringu.

³⁵ Przebieg 159 km w 2016 r. związany z wycofaniem pojazdu z eksploatacji w dniu 16.03.2016 r.

³⁶ Przebieg 147 km w 2016 r. związany był z przesunięciem pojazdu z komórki KWP do innej jednostki policji w garnizonie zachodniopomorskim.

³⁷ Dz. U. z 2016 r. poz. 1782, ze zm.; dalej: ustawa o Policji.

Transportu KWP³⁸. Przeprowadzane analizy obejmowały również sprzęt transportowy użytkowany w jednostkach, dla których KWP była jednostką prowadzącą gospodarkę transportową. W okresie objętym kontrolą sporządzono 106 protokołów oceny przydatności sprzętu do dalszego użytkowania.

(dowód: akta kontroli str. 124, 133-135)

Analiza wydatków poniesionych z tytułu napraw bieżących 5 pojazdów³⁹ wykazała, że w latach 2015-2016 wyniosły one łącznie 155.234 zł, z tego najwięcej (50.347 zł) wydatkowano na naprawy jednego samochodu (rok produkcji 2009), niezakwalifikowanego do wycofania. Pozostałe pojazdy objęte badaniem również nie spełniały kryteriów do wycofania. Jednostkowe koszty napraw nie przekroczyły 70% wartości rynkowej przed uszkodzeniem⁴⁰.

(dowód: akta kontroli str. 118-123, 646-648)

Naczelnik Wydziału Transportu wyjaśnił, że „(...) po dniu 1.01.2017 r., w związku z uchynieniem rozporządzenia w sprawie sposobu i trybu gospodarowania składnikami rzeczowymi majątku ruchomego z 21.05.2010 r., w KWP przeprowadzono analizy stanu technicznego posiadanego sprzętu transportowego pod względem kosztów wymaganych do przywrócenia danego sprzętu do sprawności, przebiegu oraz ogólnego wyeksploatowania. Jednak do czasu wydania nowego rozporządzenia nie dokonywano zakwalifikowania go jako zbędnego lub zużytego”.

(dowód: akta kontroli str. 114-116)

1.1.5. W badanym okresie przeprowadzono analizy potrzeb i stanu wykorzystania sprzętu transportowego, w wyniku których w marcu 2016 r. Zastępca Naczelnika Transportu skierował do 6 komendantów jednostek terenowych województwa zachodniopomorskiego zobowiązanie do przekazania łącznie 43 pojazdów służbowych. W wyniku zobowiązania przekazano 29 pojazdów⁴¹, 3 pojazdy - z uwagi na stan techniczny - wycofano z eksploatacji. Następnie w czerwcu 2016 r. skierowano do 5 komendantów jednostek terenowych województwa zobowiązanie do przekazania łącznie 7 pojazdów służbowych, w wyniku czego przekazano je 7 jednostkom⁴².

(dowód: akta kontroli str. 124, 136-159)

Robert Makowski, Zastępca Naczelnika Wydziału Transportu KWP⁴³ wyjaśnił, że „(...) KWP mając na celu doposażenie jednostek garnizonu zachodniopomorskiego w sprzęt transportowy (...), podejmowała intensywne działania mające na celu dofinansowanie zakupu pojazdów ze strony samorządów lokalnych w ramach tzw. sponsoringu. W 2015 r. udało się pozyskać środki na zakup pojazdów przy dofinansowaniu ze strony darczyńców na kwotę ponad 2 mln zł, zaś w ubiegłym roku (...) na kwotę ponad 850 tys. zł. Dodatkowo w 2016 r. ze środków darczyńców zostały kupione 2 rowery. Ponadto innym źródłem pozyskania środków finansowych są umowy użyczenia, dotacje z WFOŚiGW, Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego, czy Programu Operacyjnego „Ryby” (...). Celem doposażenia, m.in. naszej jednostki, w nowe środki transportu KGP rozpoczęła realizację Programu Modernizacji Policji na lata 2017-2020. Program ten dofinansowuje również zakupy samochodów (...). Służby ruchu drogowego zachodniopomorskiej Policji zostaną wyposażone w 42 nowe samochody osobowe zakupione w ramach projektu KGP realizowanego ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020”.

(dowód: akta kontroli str. 64-65)

³⁸ Decyzją Nr 264/2015 z dnia 3.11.2015 r. Komendanta Wojewódzkiego Policji powołano komisję do oceny przydatności sprzętu transportowego Policji do dalszego użytkowania, jako zbędny i zużyty.

³⁹ Zakupionych w latach 2008-2010, w tym armatka wodna, pojazd wyposażony w videorejestrator, pojazd pomocy drogowej, furgon, ciężarowy pojazd typu furgon.

⁴⁰ Lub 40% w przypadku pojazdu eksploatowanego w warunkach uznanych za trudne.

⁴¹ Pojazdy zostały przekazane do użytkowania w następujących jednostkach: Wydziale Transportu KWP, KPP w Kamieniu Pomorskim, KPP w Łobzie (2 szt.), KPP w Gryfinie (4 szt.), KPP w Goleniowie (4 szt.), KPP w Stargardzie (2 szt.), KPP w Sławnie, KPP w Wałczu (3 szt.), KPP w Myśliborzu (3 szt.), KPP w Policach, KPP w Kołobrzegu, KPP w Gryficach (2 szt.), KPP w Świdwinie.

⁴² Pojazdy zostały przekazane do użytkowania w następujących jednostkach: KMP w Świnoujściu, KPP w Goleniowie, KMP w Szczecinie, KPP w Sławnie, KPP w Wałczu, KPP w Świdwinie, KPP w Łobzie.

⁴³ Dalej: Zastępca Naczelnika Wydziału Transportu.

Na pytanie ankietowe skierowane do 139 funkcjonariuszy KWP czy liczba sprzętu transportowego była wystarczająca do prawidłowej realizacji zadań, negatywne odpowiedzi⁴⁴ zaznaczyło 80, a na pytanie dotyczące dostępności pojazdów negatywne odpowiedzi zaznaczyło 61.

(dowód: akta kontroli str. 1525-1532)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Niewprowadzenie (według stanu na 19.07.2017 r.) w SESPól sprawozdania o stanie pracy i transportu KWP za 2015 i 2016 r., co było niezgodne z § 16 ust. 2 zarządzenia Nr 71 Komendanta Głównego Policji z dnia 19 grudnia 2014 r. w sprawie planowania strategicznego, sprawozdawczości oraz systemu kontroli zarządczej w Policji⁴⁵ oraz załącznikiem nr 9 do tego zarządzenia. Zgodnie ze wskazanymi przepisami⁴⁶ sprawozdawczość w Policji prowadzona jest w SESPól i dotyczy również sprawozdania o stanie pracy i transportu. Odpowiedzialnym za wprowadzanie sprawozdania był upoważniony pracownik Wydziału Transportu. Podczas kontroli NIK dokonano oględzin SESPól, które ujawniły, że uprawniony pracownik Wydziału Transportu⁴⁷ nie miał możliwości zalogowania się do systemu, tj. nie posiadał możliwości zalogowania się do zakładki „raporty” i „formularze”⁴⁸ do sprawozdania o stanie i pracy transportu za rok 2015 i 2016. Zgodnie z § 10 zarządzenia w sprawie sprawozdawczości z 2017 r.⁴⁹ kierownicy komórek organizacyjnych Policji, których pracownicy posiadają uprawnienia do SESPól, są obowiązani przynajmniej raz w roku do weryfikacji tych uprawnień.

(dowód: akta kontroli str. 9-44, 51)

Starszy Referent Wydziału Transportu wyjaśnił, że nie zna przyczyn braku dostępu do sprawozdań za 2015 r. i 2016 r., a sprawozdania były wprowadzane do systemu, lecz nie posiadał informacji czy były zatwierdzane.

Naczelnik Wydziału Transportu wyjaśnił, że „sprawozdania (...) były wprowadzane do systemu SESPól. Podstawowe dane gromadzone w ramach zestawienia (...) przesyłano również w formie elektronicznej (...). Z powodu braku możliwości dokonania przeglądu wprowadzonych formularzy i późniejszego dokonania zmian w nomenklaturze formularzy (...), Wydział Transportu nie może odnieść się do braku wprowadzenia do w/w systemu niniejszych sprawozdań”.

(dowód: akta kontroli str. 51, 636-641)

2. Nieosiągnięcie poziomu stanu wyposażenia garnizonu zachodniopomorskiego w sprzęt transportowy na poziomie obowiązujących norm w przypadku:

- samochodów osobowych, osobowych terenowych, pojazdów specjalnych, wsparcia logistycznego i łodzi, który wynosił odpowiednio: 97,7%; 86,1%; 66,7%, 70,8% i 92,0% norm należności wg stanu na dzień 1.01.2015 r.,
- osobowych terenowych, ciężarowych, autobusów, pozostałego sprzętu transportowego, sprzętu pływającego, który wynosił odpowiednio: 86,8%, 60,0%, 83,3%, 57,1% i 96,0% norm wyposażenia wg stanu na dzień 31.12.2015 r.,
- osobowych terenowych, ciężarowych, autobusów, pozostałego sprzętu transportowego, sprzętu pływającego, który wynosił odpowiednio: 73,7%, 80,0%, 83,3%, 57,1% i 92,3% norm wyposażenia wg stanu na dzień 31.12.2016 r.

⁴⁴ Tj. „raczej nie”, „nie”.

⁴⁵ Dz. Urz. KGP poz. 142, dalej: zarządzenie w sprawie sprawozdawczości z 2014 r., uchylone z dniem 30.12.2016 r.

⁴⁶ Analogiczne obowiązki przewidziane są w obowiązującym zarządzeniu, tj. zarządzeniu Nr 3 Komendanta Głównego Policji z dnia 6 lutego 2017 r. w sprawie metod i form prowadzenia sprawozdawczości w Policji (Dz. Urz. KGP poz. 8), dalej: zarządzenie w sprawie sprawozdawczości z 2017 r.

⁴⁷ Uprawniony pracownik Wydziału Transportu KWP, dla którego w dniu 13.02.2017 r. Naczelnik Wydziału Transportu wystąpił z wnioskiem o nadanie uprawnień, na podstawie zarządzenia Nr 3 Komendanta Głównego Policji z dnia 6 lutego 2017 r. w sprawie metod i form prowadzenia sprawozdawczości w Policji (Dz. Urz. KGP poz. 8), dalej: zarządzenie w sprawie sprawozdawczości z 2017 r.

⁴⁸ W podzakładce „Biuro Logistyki Policji”.

⁴⁹ Wcześniej § 26 zarządzenia w sprawie sprawozdawczości z 2014 r.

Zgodnie z art. 71 ust. 1 ustawy o Policji, jednostki i komórki organizacyjne Policji oraz policjanci otrzymują wyposażenie niezbędne do wykonywania czynności służbowych. Normy wyposażenia w sprzęt transportowy określone zostały przez Komendanta Głównego Policji⁵⁰ w zarządzeniu Nr 118 Komendanta Głównego Policji z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie norm wyposażenia jednostek i komórek organizacyjnych Policji oraz policjantów w sprzęt transportowy⁵¹ i zarządzeniu w sprawie norm z 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 53-54, 61)

Marek Jasztal, Zastępca Komendanta Wojewódzkiego Policji⁵² wyjaśnił m.in., że „niedoposażenie w w/w grupach sprzętu transportowego wynika m.in. z ograniczonych środków finansowych uniemożliwiających zakup nowego sprzętu transportowego, do poziomu wynikającego z naliczonych norm należności. Znaczącym źródłem dofinansowania pozwalającym na doposażenie KWP w sprzęt transportowy jest pozyskiwanie dofinansowania z różnego rodzaju funduszy. Z kolei sprzęt transportowy zakupiony, m.in. ze środków budżetowych przydzielany jest przez Komendę Główną Policji. Dokonano ponadto przesunięć części sprzętu transportowego z jednostek posiadających duże nadwyżki w stosunku do naliczonych norm wyposażenia. Mniejsza liczba sprzętu transportowego od ustalonych na podstawie zarządzenia nr 9 Komendanta Głównego Policji z dnia 5.05.2015 r. (ze zm.) normatywów nie miała wpływu na realizację zadań w garnizonie”.

(dowód: akta kontroli 55-60)

Komenda podejmowała działania w celu pozyskania sprzętu transportowego, w którego wyposażenie garnizonu było poniżej określonych norm⁵³.

(dowód: akta kontroli str. 87-88, 1533, 1643)

3. KWP prowadziła ewidencję sprzętu transportowego w księdze ewidencji indywidualnej sprzętu transportowego nie uwzględniając podziału na rodzaje sprzętu transportowego, a dla rodzaju „pojazdy samochodowe” dodatkowo podziału na grupy pojazdów, co było niezgodne z wymogami określonymi w załączniku nr 4 do zarządzenia KGP z 26.05.2000 r. w sprawie zasad przyznawania i użytkowania sprzętu.

(dowód: akta kontroli str. 651-652)

Naczelnik Wydziału Transportu wyjaśnił, że „(...) aktualnie w Wydziale Transportu w użytku znajdują się cztery księgi ewidencji indywidualnej: pojazdów mechanicznych (3 szt.) i sprzętu transportowego (1 szt.). W momencie wejścia w życie zarządzenia Nr 7 Komendanta Głównego Policji z 26.05.2000 r., w dalszym ciągu istniały możliwości dopisania pojazdów w dwóch księgach (...), założonych 2.01.1990 r. oraz 1.01.1999 r., zawierających wszystkie dane wymagane zarządzeniem (...), jednak bez podziału na rodzaje sprzętu. Dostosowanie się do wymogów zarządzenia wiązałoby się z koniecznością przepisania dużej ilości danych i założenia kilku nowych ksiąg. Ponadto wymagałoby uszczegółowienia pojęcie „rodzaj sprzętu transportowego” oraz jego podział na dane grupy pojazdów (...). Wpisywanie do jednej księgi wszystkich pojazdów jest wygodniejsze, chociażby ze względu na konieczność nadawania kolejnego numeru wewnętrznego, czy wyliczenie ilościowe/wartościowe środków transportu przyjętych w danym roku (...)”.

(dowód: akta kontroli str. 1338-1339)

Ocena częściowa

Komendant Wojewódzki wywiązał się z obowiązku naliczania, zatwierdzania i przekazania do KGP norm wyposażenia w sprzęt transportowy. Nie zapewnił jednak zabezpieczenia garnizonu w sprzęt transportowy (na poziomie wynikającym z ustalonych norm) w 2015 r. i 2016 r. w przypadku niektórych grup sprzętu samochodowego. Komendant Wojewódzki podejmował działania w celu pozyskania sprzętu transportowego oraz przeprowadzał analizy stanu technicznego sprzętu, a także potrzeb i stanu jego wykorzystania. Nie wprowadzono w SESPol sprawozdania o stanie pracy i transportu KWP za 2015 r. i 2016 r., a w prowadzonej ewidencji sprzętu transportowego nie uwzględniono podziału na rodzaje sprzętu transportowego.

⁵⁰ Na podstawie art. 71 ust. 2 ustawy o Policji.

⁵¹ Dz. Urz. KGP Nr 8, poz. 42 ze zm., uchylone z dniem 5.05.2015 r.

⁵² Dalej: Zastępca Komendanta Wojewódzkiego.

⁵³ Przesyłano informacje do KGP w sprawie potrzeb w zakresie wyposażenia w sprzęt transportowy (w badanym okresie wysłano co najmniej 1), jak również pozyskiwano pojazdy w ramach tzw. sponsoringu.

2. Zapewnienie sprawności technicznej sprzętu transportowego.

2.1.1. W KWP w badanym okresie funkcjonowały 2 stacje kontroli pojazdów, działające w ramach 2 Stacji Obsługi w Szczecinie⁵⁴ i Koszalinie⁵⁵.

Stacja kontroli pojazdów w Szczecinie posiadała upoważnienie⁵⁶ do przeprowadzania badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Biura Ochrony Rządu, Służby Celnej, jako podstawowa stacja kontroli pojazdów, o której mowa w art. 83 ust. 1 pkt 1 lit. a i b⁵⁷ ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym⁵⁸.

Stacja kontroli pojazdów w Koszalinie posiadała upoważnienie⁵⁹ do przeprowadzania badań technicznych pojazdów jako podstawowa stacja kontroli pojazdów, o której mowa w art. 83 ust. 1 pkt 1 lit. a, b i c⁶⁰ Prawa o ruchu drogowym. Stacja kontroli pojazdów działająca w ramach SO Nr 2 funkcjonowała od 21.02.2016 r.

(dowód: akta kontroli str. 231-240)

Oględziny⁶¹ SO Nr 1 wykazały, że spełniła ona wymagania techniczno-organizacyjne, określone w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministra Rozwoju i Finansów oraz Ministra Obrony Narodowej z dnia 16 marca 2017 r. w sprawie badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny⁶².

(dowód: akta kontroli str. 294-300, 648-650)

Badanie dokumentacji dotyczącej 10 pojazdów⁶³ wykazało, że w latach 2015-2016, w stacji kontroli pojazdów KWP w Szczecinie wykonywano badania pojazdów w zakresie określonym w posiadanym upoważnieniu. Prowadzono rejestr badań technicznych zgodnie z określonym wzorem⁶⁴. W badanym okresie nie umieszczano⁶⁵ na pojazdach tabliczek znamionowych zastępczych i nie prowadzono rejestru w tym zakresie.

(dowód: akta kontroli str. 327)

W SO Nr 1 zapewniono kontrole metrologiczne, okresowy nadzór organów dozoru technicznego, a także okresowe kontrole eksploatacyjne urządzeń oraz przyrządów kontrolno-pomiarowych stanowiących wyposażenie stanowiska kontrolnego, w terminach i w zakresie zgodnym z obowiązującymi przepisami oraz z zaleceniami producentów tych urządzeń⁶⁶.

(dowód: akta kontroli str. 293, 301-317, 648-650)

⁵⁴ Dalej: SO Nr 1.

⁵⁵ Dalej: SO Nr 2.

⁵⁶ Nr 4/13 z dnia 16.09.2013 r. wydane przez Dyrektora Biura Logistyki KGP na podstawie § 3 ust. 1 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministra Finansów oraz Ministra Obrony Narodowej z dnia 11 lipca 2011 r. w sprawie badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny (Dz. U. Nr 153, poz. 910 ze zm.); dalej: rozporządzenie w sprawie badań technicznych; uchylone z dniem 1.03.2017 r.

⁵⁷ W zakresie: okresowego badania technicznego pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z zastrzeżeniem lit. c; dodatkowych badań technicznych w odniesieniu do pojazdów, o których mowa w lit. a, z zastrzeżeniem ust. 1a.

⁵⁸ Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, ze zm.; dalej: Prawo o ruchu drogowym.

⁵⁹ Nr 6/16 z dnia 9.02.2016 r. wydane przez Dyrektora Biura Logistyki KGP na podstawie § 3 ust. 1 rozporządzenie w sprawie badań technicznych.

⁶⁰ W zakresie: okresowego badania technicznego pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z zastrzeżeniem lit. c; dodatkowych badań technicznych w odniesieniu do pojazdów, o których mowa w lit. a, z zastrzeżeniem ust. 1a., badań technicznych przyczep przeznaczonych do łączenia z pojazdami określonymi w lit. a.

⁶¹ Przeprowadzone w dniach od 14.06.2017 r. do 29.06.2017 r.

⁶² Dz. U. poz. 577.

⁶³ Których dobór opisano w pkt 1.1.1., w związku ze zdarzeniami, w których uczestniczyły.

⁶⁴ Tj. określonym w załączniku nr 4 do rozporządzeń w sprawie badań technicznych.

⁶⁵ SO Nr 1 nie posiadała upoważnienia do wykonywania i umieszczania na pojazdach tabliczek znamionowych zastępczych.

⁶⁶ Stwierdzono w wyniku badania pięciu wybranych urządzeń i przyrządów kontrolno-pomiarowych, stanowiących wyposażenie stanowiska kontrolnego.

W latach 2015-2016 usługi wykonywania badań technicznych pojazdów służbowych, użytkowanych w KWP, były także wykonywane odpłatnie w stacjach kontroli poza Policją. W stacjach kontroli poza Policją wykonano w 2015 r. 97⁶⁷ badań technicznych, na które poniesiono wydatki w kwocie 12.661 zł, w 2016 r. - 48⁶⁸, wydatki wyniosły 6.348 zł.

Naczelnik Wydziału Transportu wyjaśnił, że „wykonywanie odpłatnych badań w stacjach kontroli poza Policją spowodowane było: ograniczeniem stacji kontroli w zakresie możliwości wykonywania tych badań, tj. autobusów, przyczep, nieobecność w pracy uprawnionego diagnosty lub wskazywany przez jednostkę wojskową MON-97⁶⁹ bardzo odległy termin. Wydział Transportu na bieżąco podejmuje różnego rodzaju działania organizacyjne i inicjatywy mające na celu takie realizowanie zadań w zakresie badań technicznych, aby nie wydatkować środków publicznych. Dowodem na to jest spadek ilości zleceń do firm zewnętrznych. Ponadto podpisanie porozumień z jednostkami wojskowymi, zlokalizowanymi na terenie województwa zachodniopomorskiego, ma na celu wykonywanie tych badań nieodpłatnie w przypadku absencji diagnosty lub konieczności przyspieszenia wprowadzenia pojazdu do służby”.

(dowód: akta kontroli str. 324, 321, 230, 321, 1466)

W dniach od 1.03.2017 r. do 17.03.2017 r. w KWP nie było pojazdów wyłączonych z eksploatacji z powodu braku badań technicznych, w związku z uchynieniem rozporządzenia w sprawie badań technicznych. Nie stwierdzono również użytkowania pojazdów w ww. okresie bez ważnych badań technicznych.

(dowód: akta kontroli str. 328-329)

KWP w Szczecinie zatrudniała 2 osoby wykonujące badania techniczne. Diagnosty wykonali w 2015 r. 543 badania, w 2016 r. - 903. W SO nr 1 pracownik zatrudniony na stanowisku starszego mistrza koordynował pracę specjalistów samochodowych, posiadał uprawnienia diagnosty i wykonywał badania techniczne, w SO nr 2 pracownik zatrudniony na stanowisku diagnosty, wykonywał badania techniczne oraz wspomagał kontrolera technicznego.

(dowód: akta kontroli str. 230, 321)

W dniach od 1.03.2017 r. do 17.03.2017 r. KWP przeprowadziła 5 badań technicznych w SO Nr 1⁷⁰ oraz zleciła wykonanie łącznie 57 badań technicznych poza Policją na łączną kwotę 7.326 zł⁷¹, pomimo że w obrocie prawnym nie funkcjonowały przepisy określające okoliczności dopuszczające przeprowadzanie badań technicznych pojazdów w stacjach kontroli prowadzących działalność, o której mowa w art. 82 ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Również policyjna stacja kontroli nie mogła przeprowadzać takich badań, w związku z uchynieniem z dniem 1 marca 2017 r. rozporządzenia w sprawie badań technicznych i wejściem w życie analogicznych przepisów wykonawczych, tj. rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministra Rozwoju i Finansów oraz Ministra Obrony Narodowej z dnia 16 marca 2017 r. w sprawie badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny, z dniem 18 marca 2017 r.

(dowód: akta kontroli str. 323-324, 328-331)

Naczelnik Wydziału Transportu wyjaśnił, że „KWP (...) zlecała wykonanie badań technicznych poza Policją po otrzymaniu pisma L.dz. Ctr/D/345/2017 z 1.03.2017 r. (...) od Dyrektora Biura Logistyki Policji KGP (...), w którym to informował m.in. o uchynieniu rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Ministra Obrony Narodowej (...) wraz z informacją o możliwości wykonywania badań technicznych w cywilnych stacjach kontroli pojazdów. (...) Po otrzymaniu tego pisma (...), które wpłynęło do Wydziału Transportu KWP w Szczecinie 2.03.2017 r. (...) KWP wstrzymała wykonywanie badań technicznych we własnych stacjach kontroli pojazdów”.

Dyrektor Biura Logistyki Policji KGP w piśmie z 1.03.2017 r. wskazał, że wygasają prawne możliwości wykonywania badań technicznych w resortowych stacjach kontroli pojazdów,

⁶⁷ W tym 27 szt. badań autobusów, samochodów ciężarowych i przyczep.

⁶⁸ W tym 25 szt. badań autobusów, samochodów ciężarowych i przyczep.

⁶⁹ Na podstawie porozumienia z 16.01.2013 r. na nieodpłatne wykonywanie badań technicznych.

⁷⁰ W stacji kontroli pojazdów będącej częścią SO Nr 1 w dniach 1. i 2.03.2017 r.

⁷¹ Z czego w ramach: SO Nr 1 zlecono 33 badania na kwotę 4.099 zł, SO Nr 2 - 24 badania na kwotę 3 227 zł.

a w sytuacjach tego wymagających możliwe jest wykonywanie badań technicznych pojazdów Policji w cywilnych stacjach kontroli pojazdów.

(dowód: akta kontroli str. 325, 328-330, 1458)

2.1.2. W wyniku analizy dokumentacji 10 pojazdów⁷² stwierdzono, że w KWP w 9 przypadkach zapewniono przeprowadzanie badań technicznych pojazdów służbowych. Pojazdy te przedstawiano do kontroli przed upływem terminu ważności tych badań, co było zgodne z obowiązkiem określonym w art. 81 ust. 1, 5 i 6 Prawa o ruchu drogowym. Wszystkie badania techniczne przeprowadzono w policyjnej stacji kontroli pojazdów (realizowano je w ciągu od 1 do 2 dni).

(dowód: akta kontroli str. 748-759)

2.2.1. W badanym okresie KWP posiadała 2 zaplecza obsługowo-naprawcze, zlokalizowane w Szczecinie oraz w Koszalinie⁷³. W skład zaplecza w Szczecinie wchodziła podstawowa stacja kontroli pojazdów oraz stacja obsługi pojazdów. W zapleczu obsługowo-naprawczym w Koszalinie funkcjonowała stacja obsługi pojazdów⁷⁴ oraz od 21.02.2016 r. podstawowa stacja kontroli pojazdów. Stacje obsługi posiadały autoryzację w zakresie serwisowania 2 marek pojazdów. Ochroną obiektów po godzinach pracy zaplecza obsługowo-naprawczego w Szczecinie zajmowali się pracownicy cywilni, zatrudnieni w Wydziale ds. Ochrony Informacji Niejawnych KWP oraz służba dyspozytorska (pracownicy cywilni), zatrudniona w Wydziale Transportu.

Zaplecze obsługowo-naprawcze w Szczecinie obsługiwało następujące jednostki: KMP Świnoujście, KPP Police, KPP Goleniów, KMP Szczecin, KPP Stargard, KPP Choszczno, KPP Gryfino, KPP Pyrzyce, KPP Myślibórz oraz pojazdy użytkowane przez poszczególne Wydziały KWP, OPP, SPAP, CBŚP, BSW. Zaplecze obsługowo-naprawcze w Koszalinie obsługiwało pozostałe jednostki, tj.: KMP Koszalin, KPP Kamień Pomorski, KPP Gryfice, KPP Łobez, KPP Drawsko Pomorskie, KPP Wałcz, KPP Szczecinek, KPP Sławno, KPP Kołobrzeg, KPP Białogard, KPP Świdwin oraz pojazdy użytkowane przez Wydział Konwojowy KWP, CBŚP.

W garnizonie zachodniopomorskim, w KMP i KPP nie funkcjonowały punkty obsługi technicznej, ani przygarażowe stanowiska obsługowo-naprawcze.

(dowód: akta kontroli str. 762-764)

Naczelnik Wydziału Transportu wyjaśnił, że „(...) utrzymywanie policyjnego zaplecza obsługowo-naprawczego jest zasadne ze względu na: możliwość wprowadzenia zmianowego systemu pracy lub wydłużonych godzin pracy w sytuacji wystąpienia zdarzeń nadzwyczajnych; możliwość wprowadzenia dyżurów domowych dla specjalistów samochodowych, zgłaszających się do pracy na każdorazowe wezwanie w sytuacji zabezpieczenia przez Policję dużych imprez masowych; zatrudnianie w Policji specjalistów samochodowych sprawdzanych pod względem karalności, a poświadczenia bezpieczeństwa gwarantujących zachowanie tajemnicy służbowej; ograniczenie możliwości dekonspiracji samochodów nieoznakowanych (operacyjnych) (...); zabezpieczenie pojazdów przed instalacją urządzeń do podsłuchu (...); oszczędności w zakresie realizowanych napraw bieżących i obsług technicznych (...); naprawianie w jednym miejscu praktycznie wszystkich marek pojazdów jakie są użytkowane (...)”.

(dowód: akta kontroli str. 1348)

W KWP w badanym okresie funkcjonowały 2 magazyny części zamiennych i materiałów eksploatacyjnych – po 1 w Szczecinie i Koszalinie.

Zastępca Naczelnika Wydziału Transportu wyjaśnił, że „(...) magazyny wydają części zamienne na potrzeby napraw i obsług sprzętu transportowego jednostek i komórek organizacyjnych garnizonu zachodniopomorskiego, CBŚP i BSW, ale również w sytuacjach awaryjnych na potrzeby napraw sprzętu z innych jednostek w kraju”.

(dowód: akta kontroli str. 762-764)

⁷² Których dobór opisano w pkt 1.1.1, w związku ze zdarzeniami, w których uczestniczyły.

⁷³ Zaplecza funkcjonowały w godzinach od 7.30 do 15.30.

⁷⁴ Do 21.02.2016 r. badania techniczne pojazdów były wykonywane nieodpłatnie w 17 Wojskowym Oddziale Gospodarczym (Jednostka Wojskowa 5308 75901 Koszalin), na podstawie podpisanego porozumienia.

Wartość towarów w magazynie części zamiennych oraz materiałów eksploatacyjnych, wg stanu na dzień 31.12.2015 r., wynosiła 676,3 tys. zł, na dzień 31.12.2016 r. - 593,3 tys. zł. Na zakup części zamiennych oraz materiałów eksploatacyjnych w 2015 r. wydatkowano kwotę 1.883 tys. zł⁷⁵, natomiast w 2016 r. - kwotę 2.172 tys. zł⁷⁶.

(dowód: akta kontroli str. 1039, 1047-1048)

W okresie objętym kontrolą obowiązywały 32 umowy zawarte przez Komendanta z dostawcami części zamiennych i materiałów eksploatacyjnych, w tym 22 zawarto w trybie przetargu nieograniczonego, pozostałe na podstawie art. 4 pkt 8 Pzp. Łączna kwota obowiązujących umów wyniosła 6.817,2 tys. zł. Wskazane umowy nie obejmowały części zamiennych do niektórych marek oraz modeli pojazdów, które były użytkowane w garnizonie⁷⁷. W okresie od grudnia 2015 r. do czerwca 2016 r. nie obowiązywały 3 umowy na dostawę części zamiennych i materiałów eksploatacyjnych do pojazdów będących w użytkowaniu przez garnizon, a zakupów dokonywano w oparciu o algorytm postępowania w przypadku zakupów nieujętych w obowiązujących umowach.

(dowód: akta kontroli str. 780-789, 1462-1463, 1468-1469)

Naczelnik Wydziału Transportu wyjaśnił, że „(...) zawarte umowy nie obejmowały marek i modeli pojazdów wprowadzonych do służby w trakcie obowiązywania tych umów. Wynika to z faktu, że przedmiotowe umowy zawarte były przeważnie na okres 24 miesięcy od daty podpisania, przez co nie uwzględniały sprzętu transportowego wprowadzonego do służby w okresie ich trwania. Jednocześnie trzeba nadmienić, iż przy mnogości dostaw środków transportu realizowanych centralnie oraz przez poszczególne garnizony w kraju, co wiąże się ze zróżnicowaniem tego sprzętu, niemożliwe jest przewidzenie i określenie na etapie przygotowania postępowania przetargowego na części zamienne i materiały wszystkich potencjalnych marek, będących w przyszłości użytkowanych w garnizonie”.

(dowód: akta kontroli str. 1462-1463, 1468-1469)

Badanie 10 operacji dotyczących wydatków poniesionych na części i materiały eksploatacyjne na łączną kwotę 4,8 tys. zł wykazało, że w 4 przypadkach wydatki zostały dokonane w oparciu o ww. umowy, zawarte w trybie przetargu nieograniczonego oraz na podstawie art. 4 ust. 8 Pzp. W pozostałych 6 przypadkach wydatki zostały poniesione z zachowaniem wewnętrznych regulacji KWP w tym zakresie (tj. dotyczących postępowania w przypadku zakupów nieujętych w obowiązujących umowach), w tym w 2 przypadkach części podlegały wymianie w związku z bieżącym użytkowaniem pojazdów (tj. przegub napędowy i pasek rozrządu do samochodów osobowych). Zakupu i zapłaty za te 2 części dokonano w okresie nieobowiązywania umowy na dostawę części zamiennych i materiałów eksploatacyjnych do pojazdów (tj. w okresie po odstąpieniu w dniu 22.12.2015 r. wykonawcy od realizacji umowy).

(dowód: akta kontroli str. 762-764, 769-783, 786-1002, 1039-1050)

Umowy na dostawę części i materiałów eksploatacyjnych przygotowane zostały w sposób zapewniający sukcesywne dostawy transportem dostawcy do magazynów KWP. W przypadku części zamiennych nieujętych w obowiązujących umowach, stosowano algorytm, zapewniający wybór najtańszej oferty. Naczelnik Wydziału Transportu wyjaśnił, że “od wielu już lat firmy zewnętrzne, w których dokonujemy zakupu części zamiennych jako podstawę stosują bezpłatny dowóz do klienta”.

(dowód: akta kontroli str. 1466-1467)

KWP zlecała wykonywanie części obsługi i napraw pojazdów służbowych poza zaplecze obsługowo-naprawcze Policji. W 2015 r. wydatkowano na ten cel łącznie 791 tys. zł⁷⁸, w 2016 r. - 1.019,2 tys. zł⁷⁹.

⁷⁵ W rozdziałach 75405 (1 304 461,89 zł), 75404 (541 086,61 zł), 75402 (1 322,16 zł) i 75401 (38 145,92 zł).

⁷⁶ W rozdziałach 75405 (1 598 011,10 zł), 75404 (531 889,93 zł), 75402 (3 469,96 zł) i 75401 (38 680,23 zł).

⁷⁷ Były to to między innymi samochody osobowe i furgony wyprodukowane w 2016 r.

⁷⁸ W rozdziale 75404 – Komendy wojewódzkie Policji – 267,8 tys. zł i 75405 – Komendy powiatowe Policji – 523,2 tys. zł.

⁷⁹ W rozdziale 75404 – Komendy wojewódzkie Policji – 428,0 tys. zł i 75405 – Komendy powiatowe Policji – 591,1 tys. zł.

Naczelnik Wydziału Transportu wyjaśnił, że „(...) wykonywanie niektórych usług poza Policją było podyktowane względami technicznymi, organizacyjnymi oraz ekonomicznymi. Garnizon (...) posiada w swoim stanie sprzęt transportowy bardzo wielu marek i modeli, wyprodukowanych w różnych latach (...), toteż posiadanie specjalistycznych urządzeń i narzędzi do tak dużej ilości różnorodnych pojazdów generowałoby duże koszty związane z zakupem tego wyposażenia. Zaawansowanie technologiczne nowych pojazdów wymaga (...) aktualnej wiedzy z zakresu nowoczesnych technologii nawet na poziomie eksperckim. Brak specjalistycznych szkoleń (...) wymusza kierowanie sprzętu (...) do serwisów zewnętrznych (...). Ponadto problemy kadrowe i zwiększająca się ilość usług technicznych i napraw bieżących, szczególnie w pojazdach zakupionych w latach 2008-2009 (...) oraz konieczność zapewnienia mobilności jednostki w celu realizacji zadań ustawowo nałożonych (...) sprawia, że jesteśmy zmuszeni realizować naprawy sprzętu transportowego w serwisach zewnętrznych”.

(dowód: akta kontroli str. 766-767, 1039-1060)

Komendant Wojewódzki nie określił w formie pisemnej zasad dokonywania zleceń poza Policją. Takie zasady zostały określone przez Naczelnika Wydziału Transportu⁸⁰. Ustalone zasady nie określały, kiedy naprawy mogą być zlecane na zewnątrz, określały natomiast sposób wyłonienia usługodawcy oraz osoby uprawnione do zlecania naprawy⁸¹.

(dowód: akta kontroli str. 1053-1056)

W badanym okresie zawarto 3 umowy na wykonywanie kompleksowych napraw blacharsko-lakierniczych, mechanicznych i elektromechanicznych pojazdów uszkodzonych w wyniku wypadków lub kolizji, również w przypadku napraw bezgotówkowych⁸², na łączną kwotę 610,4 tys. zł. W okresie tym nie obowiązywały umowy zawarte na wykonywanie kompleksowych usług i napraw. Ponadto na podstawie art. 4 pkt 8 Pzp zawarto 15 umów na regenerację sygnałów dźwiękowych, turbosprężarek, przekładni kierowniczej, wymianę szyby przedniej oraz przegląd pogwarancyjny mercedesa. W kontrolowanym okresie ponoszono wydatki na wykonywanie usług technicznych i napraw bieżących poza Policją. Wyboru wszystkich wykonawców⁸³ dokonano z zachowaniem wewnętrznych regulacji KWP w tym zakresie, określonych przez Naczelnika Wydziału Transportu⁸⁴. Płatności za wszystkie wykonane usługi dokonano terminowo.

(dowód: akta kontroli str. 646- 647, 1057-1060, 1066-1106)

Na koniec 2015 r. i 2016 r. stan zatrudnienia w Wydziale Transportu⁸⁵ wynosił 84 osoby. Wśród zatrudnionych w tej komórce nie było funkcjonariuszy. Na koniec 2015 r. i 2016 r., w zapleczu obsługowo-naprawczym zatrudnionych było odpowiednio 33 i 31 osób, w tym m.in. odpowiednio 22 i 19 mechaników samochodowych oraz 2 diagnostów samochodowych⁸⁶.

Naczelnik Wydziału Transportu wyjaśnił, że „(...) w latach 2015-2016 w SO Nr 1 zatrudniano 1 diagnostę, co było zgodne z obowiązującymi w tym zakresie przepisami. W przypadku nieobecności w pracy uprawnionego diagnosty organizowano w Wydziale pracę w ten sposób, by bez zbędnej zwłoki badania techniczne pojazdów służbowych były wykonywane nieodpłatnie w jednostce wojskowej (...) lub zlecane odpłatnie innym SKP”.

Wszystkie osoby zatrudnione w zapleczu obsługowo-naprawczym wykonujące naprawy oraz czynności obsługowe pojazdów posiadały wykształcenie lub udokumentowane

⁸⁰ Określono „Algorytm postępowania w przypadku konieczności naprawy pojazdów służbowych poza Stacją Obsługi Samochodów KWP w Szczecinie”, który stanowił m.in., iż dokonuje się zapytania ofertowego w minimum 3 firmach, sporządza się notatkę służbową z wyboru najkorzystniejszej oferty.

⁸¹ Tj. kierownictwo Wydziału Transportu.

⁸² Zawarte na okres 3 lat w wyniku przeprowadzonych postępowań o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego w dniu 28.10.2014 r. (na kwotę 319.400 zł), w dniu 22.11.2013 r. (na kwotę 99.600 zł), w dniu 20.09.2016 r. (na kwotę 192.000 zł).

⁸³ Zweryfikowano na próbie 20 operacji dokumentujących dokonanie wydatków na łączną kwotę 169,9 tys. zł, w tym 19 dokonanych na podstawie bezpośrednich zleceń dla wykonawców usług i napraw.

⁸⁴ Tj. „Algorytmu postępowania w przypadku zakupów części i materiałów eksploatacyjnych nieujętych w obowiązujących umowach”, który stanowił m.in., iż dokonuje się zapytania ofertowego w minimum 3 firmach, sporządza się notatkę służbową z wyboru najkorzystniejszej oferty.

⁸⁵ Wraz z oddelegowanymi do pracy w tej komórce.

⁸⁶ Po jednym w SO Nr 1 i SO Nr 2.

kwalifikacje zawodowe w ww. zakresie. W kontrolowanym okresie 1 osoba uczestniczyła w szkoleniu ponoszącym kwalifikacje⁸⁷.

Naczelnik Wydziału Transportu wskazał, że stosując wskaźniki pracochłonności prac obsługowo-naprawczych wykonywanych przy sprzęcie transportowym obsługiwanych jednostek użytkujących, które zostały określone w załączniku nr 2⁸⁸ zatrudnienie specjalistów samochodowych w KWP w Szczecinie powinno wynosić 104 etaty.

Naczelnik Wydziału Transportu wyjaśnił że „(...) stosując te wskaźniki, które są przeszacowane i w żaden sposób nie odzwierciedlają rzeczywistych potrzeb w tym zakresie, spowodowałby przerost zatrudnienia wśród specjalistów samochodowych. Ilość stanowisk specjalistów samochodowych posiadanych w zapleczu obsługowo-naprawczego KWP jest wystarczająca dla zapewnienia prac obsługowo-naprawczych przy spełnieniu następujących warunków: posiadanie pełnej obsady tych stanowisk, a w latach 2015-2016 posiadaliśmy średnio 3 wakaty wśród specjalistów samochodowych; braku rotacji na stanowiskach specjalistów samochodowych – w latach 2015-2016 była ona bardzo duża, braku zwolnień lekarskich i świadczeń rehabilitacyjnych – w 2015 r. specjaliści samochodowi zatrudnieni w KWP z powodu tych absencji nie wykonywali napraw przy sprzęcie transportowym łącznie przez 914 dni roboczych, a w 2016 r. łącznie przez 860 dni roboczych; braku delegowań specjalistów samochodowych do innych działań niezwiązanych bezpośrednio z naprawami sprzętu transportowego”.

(dowód: akta kontroli str. 788, 1005-1014, 1347-1348, 1470, 1537)

System ewidencji kosztów w KWP obejmował prowadzenie kosztów gospodarki transportowej, w tym zaplecza obsługowo-naprawczego. Koszty ogółem prowadzenia gospodarki transportowej w garnizonie, określone przez Wydział Transportu, kształtowały się w 2015 r. na poziomie 15.584 tys. zł, w 2016 r. – 14.727 tys. zł. W 2016 r. największy procentowo udział miały następujące koszty: materiałów pędnych i smarów (51,41%), koszty osobowe pracowników komórki transportu KWP wraz z pochodnymi (22,62%), koszty części zamiennych oraz materiałów konserwacyjno-remontowych (14,7%), koszty usług związanych z gospodarką transportową wykonywanych poza Policją (7,36%). Średni jednostkowy koszt gospodarki transportowej, przypadający na 1 km przebiegu sprzętu transportowego wyniósł 0,76 zł w 2015 r. i 0,71 zł w 2016 r.

Całkowity koszt utrzymania zaplecza obsługowo-naprawczego KWP⁸⁹ w 2015 r. wyniósł 373 tys. zł, w 2016 – 357, 9 tys. zł⁹⁰.

(dowód: akta kontroli str. 765-767, 1016-1038)

Naczelnik Wydziału Transportu wyjaśnił, że „(...) w wyliczeniu jednostkowych kosztów gospodarki transportowej uwzględniano wszystkie koszty znane Wydziałowi Transportu i dające się wyodrębnić ze struktury całościowych kosztów, związanych z funkcjonowaniem zachodniopomorskiej Policji. (...) Szczegółowe koszty uwzględniane w sprawozdaniu (...) były dostarczane do osoby sporządzającej informację zbiorczą, zarówno przez pracowników Wydziału Transportu jak i Wydziału Finansów, Wydziału Kadr oraz Wydziału Zaopatrzenia i Inwestycji KWP”.

(dowód: akta kontroli str. 640-641)

W latach 2015-2016 koszty roboczogodziny pracy w zapleczu obsługowo-naprawczym nie były naliczane. Obowiązująca w badanym okresie stawka za te prace została ustalona w 2012 r. i wynosiła 51 zł.⁹¹

⁸⁷ Mechanik samochodowy ukończył kurs spawacza.

⁸⁸ Do decyzji Nr 34 Komendanta Głównego Policji z dnia 2 lutego 2001 r. w sprawie organizacji usług technicznych i napraw sprzętu transportowego w Policji (kolumna nr 3).

⁸⁹ Na który składał się całkowity koszty utrzymania zaplecza obsługowo-naprawczego KWP w Szczecinie i w Koszalinie.

⁹⁰ Na wskazany koszt składały się: koszty utrzymania obiektów (energia elektryczna, ścieki, woda, centralne ogrzewanie, ciepła woda, wywóz nieczystości) podatek od nieruchomości, koszty, odzieży ochronnej, środków ochrony osobistej, posiłków regeneracyjnych, napojów, materiałów użytych do remontu obiektów.

⁹¹ Decyzja Nr 93/2012 z 11.04.2012 r. w sprawie ustalenia stawki odpłatności za wykonywane prace obsługowo-naprawcze.

Naczelnik Wydziału Transportu wyjaśnił, że „(...) w chwili obecnej zespół ds. eksploatacji środków transportu oraz gospodarki (...) opracowuje dokumentację, która ma na celu aktualizację przedmiotowej decyzji”.

(dowód: akta kontroli str. 640-641, 765-767, 1016-1038)

2.2.2. W latach 2015-2016 Komendant Wojewódzki nie określił w regulacjach wewnętrznych sposobu dokonywania przeglądów stanu utrzymania sprzętu transportowego i zaplecza obsługowo-naprawczego jednostek i komórek organizacyjnych, dla których KWP prowadziła gospodarkę transportową.

Zastępca Komendanta Wojewódzkiego wyjaśnił, że „(...) z uwagi na racjonalizację kosztów odstąpiono od dokonywania przeglądu stanu utrzymania sprzętu transportowego i zaplecza obsługowo-naprawczego w siedzibach jednostek podległych (...). W zamian, w celu utrzymania nadzoru nad użytkowanym mieniem, stan utrzymania sprawdzany jest w trakcie planowanych lub doraźnych kontroli dokonywanych przez Wydział Kontroli w Szczecinie. (...) Wydział Transportu KWP posiada szczegółowe wykazy czynności z zakresu obsług okresowych dla marek i typów sprzętu transportowego”.

(dowód: akta kontroli str. 326, 636-638, 645-650)

Naczelnik Wydziału Kontroli wyjaśnił, że w badanym okresie przeprowadzał planowane i doraźne kontrole związane z problematyką gospodarki transportowej oraz funkcjonowania zaplecza obsługowo-naprawczego⁹².

(dowód: akta kontroli str. 1619-1620)

W wyniku przeprowadzonych oględzin wyposażenia zaplecza obsługowo-naprawczego w SO Nr 1 stwierdzono, że 39,4% sprzętu i wyposażenia⁹³, z łącznej liczby wyposażenia podstawowego będącego na wyposażeniu stacji obsługi, użytkowana była przez okres dłuższy (nawet do 25,5 lat), niż normatywny okres eksploatacji tego sprzętu obsługowo-naprawczego, określony załączniku nr 17 do Instrukcji.

(dowód: akta kontroli str. 253, 241-256)

Naczelnik Wydziału Transportu wyjaśnił: „(...) normatywy okresu eksploatacji sprzętu obsługowo-naprawczego, określone w załączniku nr 17 do Instrukcji (...) są również nieadekwatne do dzisiejszych czasów. Maszyny i urządzenia użytkowane w SO nr 1, pomimo upływu okresu eksploatacji określonego w załączniku nr 17 do Instrukcji, są w pełni sprawne, nie zagrażają bezpieczeństwu użytkowników oraz są przydatne w pracach przy sprzęcie transportowym. Jednocześnie informuję, że KWP wielokrotnie informowała KGP o konieczności aktualizacji decyzji Nr 34 Komendanta Głównego Policji (...) przekazując uwagi do projektów decyzji, m.in. o konieczności uaktualnienia wykazu podstawowego wyposażenia obiektów zaplecza obsługowo-naprawczego transportu oraz uaktualnienia normatywów okresu eksploatacji sprzętu obsługowo-naprawczego, lecz do dnia dzisiejszego nie została ona zmieniona lub zaktualizowana”.

(dowód: akta kontroli str. 320-322)

2.2.3. W garnizonie w 2015 r. średniorocznie wyłączonych z użytkowania z powodu napraw bieżących i obsługi technicznej było 9% użytkowanych pojazdów, w 2016 – 8,1%.

Naczelnik Wydziału Transportu wyjaśnił, że „(...) w celu utrzymania na jak najniższym poziomie wskaźnika pojazdów wyłączonych z użytkowania (...) zlecano niektóre usługi poza Policję, co było podyktowane względami technicznymi, organizacyjnymi oraz ekonomicznymi. Zaznaczenia wymaga fakt, że od momentu wprowadzenia programu racjonalizacji kosztów funkcjonowania gospodarki transportowej, w comiesięcznych

⁹² Przeprowadzono 5 kontroli planowych oraz 2 kontrole doraźne.

⁹³ Wiertarka stołowa, sześć wiertarek ręcznych, wytaczarka do bębnow hamulcowych, dwa urządzenia-przyrządy do kontroli i ustawiania świateł, urządzenie rolkowe lub płytowe do kontroli hamulców, wieloskładnikowy analizator spalin, wyważarka do kół, dwa prostowniki do szybkiego ładowania akumulatorów, kasetka do sprawdzania i regulacji ustawiania zapłonu, aparat do pomiaru zużycia paliwa w czasie jazdy, próbnik podciśnienia w rurze ssącej i ciśnienia pompy paliwowej, ściągnacz koła sterowego, cztery ściągnacze piast i bębnow hamulcowych, rozpieracz hydrauliczny, smarownica nożna, napełniacz oleju przekładniowego, cztery zbiorniki na zużyty olej opróżniany pod ciśnieniem, napełniacz oleju silnikowego, dwa urządzenia hydrauliczne do zdejmowania i zakładania opon, dwie sprężarki, cztery przyrządy do pomiaru regulacji ciśnienia powietrza w ogumieniu.

sprawozdaniach przesyłanych do Biuro Logistyki Policji KGP, ilość wyłączonego sprzętu transportowego w związku z naprawami bieżącymi i obsługami technicznymi nie przekroczyła 10% ogólnego stanu sprzętu transportowego”.

(dowód: akta kontroli str. 692-693, 786-789)

Zaplecze obsługowo-naprawcze KWP w 2015 r. wykorzystywało 88% mocy produkcyjnej, w 2016 r. – 84%.

Naczelnik Wydziału Transportu wyjaśnił, że „(...) brak wykorzystania pełnej mocy produkcyjnej (...) wynikał z absencji specjalistów samochodowych, którzy przebywali na zwolnieniach lekarskich, świadczeniach rehabilitacyjnych oraz odbierali zaległe urlopy wypoczynkowe.”

(dowód: akta kontroli str. 692-693, 786-789)

Łączny czas postoju sprzętu transportowego ponad ustalone limity w 2015 r. wyniósł 45 roboczodni, w 2016 r. – 307,5 roboczodni.

Łączny okres wyłączenia z użytkowania 10 pojazdów⁹⁴, objętych analizą, wyniósł w 2015 r. 215 dni, a w 2016 r. – 334 dni.

Na czas obsług i napraw pojazdów w zapleczu obsługowo-naprawczym KWP, jednostki i komórki organizacyjne nie otrzymywały pojazdów zastępczych.

(dowód: akta kontroli str. 736-747, 786-789)

Naczelnik Wydziału Transportu wyjaśnił, że „(...) przyczyną zwiększonego łącznego czasu postoju sprzętu w 2016 r. (...) był wzrost ilości napraw bieżących, szczególnie w pojazdach zakupionych w latach 2008-2009 (...). Z roku na rok pojazdy te są coraz bardziej wyeksploatowane, co zwiększa ich awaryjność oraz wzrasta zakres tych napraw. (...) Ponadto ciągle utrzymuje się liczba około 3 wakatów pośród mechaników samochodowych, rotacja na stanowiskach oraz przebywanie niektórych specjalistów samochodowych na długotrwałych zwolnieniach lekarskich (...)”.

(dowód: akta kontroli str. 692-693, 786-789)

Badanie dokumentacji 20 bieżących obsług sprzętu transportowego⁹⁵ wykazało, że:

- we wszystkich książkach kontroli pracy odnotowano datę, godzinę przyjęcia sprzętu do obsługi, rodzaj wykonanych prac oraz datę i godzinę odbioru sprzętu,
 - we wszystkich przypadkach wystawiono kartę pracy, w której odnotowano zakres prac przewidzianych do wykonania⁹⁶, rzeczywiste nakłady pracy i udział w nich poszczególnych specjalistów, czas postoju, limit czasu postoju, potwierdzenie przeprowadzenia kontroli technicznej w wyniku przeglądu technicznego,
 - w 16 kartach prawidłowo ustalono czas postoju pojazdu,
- co było zgodne z § 17, oraz § 21-23 Instrukcji.

(dowód: akta kontroli str. 694-733)

2.2.4. Naczelnik Wydziału Transportu wyjaśnił, że „(...) głównym problemem, który utrudniał wykonywanie usług technicznych i napraw sprzętu transportowego w garnizonie (...) to stały, bardzo niski poziom płac wśród specjalistów samochodowych (...), który powoduje bardzo częstą rotację pracowników na tych stanowiskach oraz uniemożliwia pozyskanie takich pracowników (...). Kolejnym aspektem (...) to zaawansowanie technologiczne nowych pojazdów. Serwis tych samochodów wymaga nie tylko eksperckiej, ale i aktualnej wiedzy z zakresu nowoczesnych technologii. Szkolenia są elementem niezbędnym (...). Kolejnym problemem (...) jest niedokonywanie przez KGP zmian przepisów, w tym najważniejszej decyzji Nr 34 z 2.02.2001 r. (...) Wszystkie ww. problemy były zgłaszane na bieżąco kierownictwu KWP jako bezpośrednim przełożonym w Szczecinie na licznych odprawach służbowych”.

(dowód: akta kontroli str. 671-673)

⁹⁴ Których dobór opisano w pkt 1.1.1., w związku ze zdarzeniami, w których uczestniczyły.

⁹⁵ Wybranych losowo, wśród wykonanych w badanym okresie w SO Nr 1.

⁹⁶ Ustalonych m.in. przez diagnostę, kontrolera technicznego.

Na pytanie ankietowe czy stan techniczny sprzętu transportowego był wystarczający do prawidłowej realizacji zadań, pozytywnej odpowiedzi⁹⁷ udzieliło 65 spośród 139 funkcjonariuszy. Na pytanie o rozwiązania organizacyjne w zakresie naprawy i obsługi technicznej pojazdów służbowych, 105 ankietowanych funkcjonariuszy wskazało, że przyjęte rozwiązania w tym zakresie nie są właściwe.

(dowód: akta kontroli str. 1525-1532)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Zlecanie usług technicznych i napraw bieżących służbowego sprzętu transportowego poza Policją bez stosowania przepisów Pzp.

W latach 2015-2016 nie przeprowadzano postępowań o udzielenie zamówień publicznych na naprawy mechaniczne, elektromechaniczne i naprawy blacharsko-lakiernicze, w celu przeprowadzania usług technicznych i napraw bieżących służbowego sprzętu transportowego. W tym okresie obowiązywały jedynie 3 umowy, zawarte po przeprowadzonym postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego⁹⁸, na przeprowadzanie kompleksowych napraw uszkodzonych pojazdów służbowych w wyniku zdarzeń drogowych, na łączną kwotę 610,4 tys. zł. Ponadto na podstawie art. 4 pkt 8 Pzp zawarto 15 umów na regenerację sygnałów dźwiękowych, turbosprężarek, przekładni kierowniczej, wymianę szyby przedniej oraz przegląd pogwarancyjny mercedesa. W badanym okresie nie zawierano innych umów pisemnych na przeprowadzanie usług technicznych i napraw bieżących poza Policją, pomimo że zlecano ich wykonywanie.

W 2015 r. kwota wydatków ogółem poniesiona z tytułu usług i napraw zlecanych poza Policję wyniosła 791,1 tys. zł, w 2016 r. – 1.019,2 zł. W ramach zawartych umów wydatkowano 107,0 tys. zł w 2015 r. i 187,8 tys. zł w 2016 r. Pozostała część wydatków na usługi i naprawy, tj. 831,4 tys. zł w 2016 r. i 684,1 tys. w 2015 r., została poniesiona poza umowami, bez stosowania przepisów Pzp.

Do szczegółowej kontroli wydatków poniesionych w latach 2015-2016 na usługi techniczne i naprawy bieżące poza Policją wybrano 20 operacji dotyczących wydatków na łączną kwotę 169.951 zł. Spośród badanych wydatków, 19 napraw technicznych i usług na łączną kwotę 169.944 zł dokonano na podstawie bezpośrednich zleceń wykonawcom usług i napraw, na podstawie art. 4 pkt 8 Pzp.

(dowód: akta kontroli str. 646- 647, 1057-1060, 1066-1106, 1286-1337, 1641)

Naczelnik Wydziału Transportu wyjaśnił, że „(...) w tutejszym garnizonie po zaobserwowaniu tendencji wzrostowej w zakresie awaryjności pojazdów podjęto działania zmierzające do przeprowadzenia procedury przetargowej na naprawy i usługi techniczne użytkowanego sprzętu transportowego. Z uwagi na bardzo szeroki zakres usług jakie miałyby być ujęte w przetargu oraz bardzo rozbudowaną flotę pojazdów w zakresie marek i modeli proces przygotowania całości dokumentacji był długotrwały, wymagał wielu konsultacji z zespołem zamówień publicznych i zespołem radców prawnych KWP oraz wprowadzeniu dobrych praktyk, które w tym zakresie wykorzystywały inne garnizony w Polsce. Prace w tej materii rozpoczęły się o wiele wcześniej niż przeprowadzona na początku br. analiza zlecanych usług i miały na celu takie przygotowanie dokumentacji przetargowej, aby postępowanie nie było objęte żadną wadą, w przeciwnym razie garnizon zachodniopomorski byłby narażony na konieczność poniesienia kosztów postępowania przed KIO. Ponadto zwiększenie ilości napraw w serwisach zewnętrznych związane jest z akcyjnością pewnych przedsięwzięć, gdzie jest znana liczba pojazdów, które będą oddelegowane z garnizonu zachodniopomorskiego m.in. na Światowe Dni Młodzieży, Szczyt NATO (...). Jedna firma wybrana w drodze przetargu nie byłaby w stanie sprostać ilości zlecanych usług i zachodziłaby konieczność zlecania usług poza umową. (...) Zaznaczenia wymaga fakt, iż nie jesteśmy w stanie przewidzieć częstotliwości awarii służbowego sprzętu transportowego oraz zakresu w jakim będzie naprawiany ten sprzęt. Wystawiane zlecenia obejmują bardzo szeroki zakres usług, który niemożliwy byłby do

⁹⁷ Tj. „tak” i „raczej tak”.

⁹⁸ Ogłoszenia o przetargu nieograniczonym zamieszczono 24.10.2013 r., 25.07.2016 r., 20.09.2016 r.

zrealizowania przez jedną wybraną firmę (...). Na początku br. w związku z ciągłym wzrostem ilości napraw bieżących (...) dokonano szczegółowej analizy wydatków poczynionych na ten cel. (...) Realizując wnioski z analizy napraw zlecanych podjęto działania mające na celu uruchomienie dodatkowych dwóch procedur przetargowych związanych z naprawami bieżącymi i obsługami technicznymi pojazdów oraz łodzi służbowych.

(dowód: akta kontroli str. 1366-1370)

W trakcie kontroli NIK, w dniu 24.05.2017 r. został ogłoszony⁹⁹ przetarg na świadczenie usług w zakresie napraw bieżących oraz obsług technicznych w służbowym sprzęcie transportowym KWP w podziale na 12 części (zadań), tj. część 1 dotyczyła napraw pojazdów służbowych na rzecz SO Nr 1, część 2 dotyczyła napraw pojazdów służbowych na rzecz SO Nr 2, części od 3 do 12 dotyczyły napraw pojazdów KPP Wałcz, KPP Drawsko Pomorskie, KPP Kamień Pomorski, KPP Gryfice, KPP Szczecinek, KPP Gryfino, KPP Myślibórz, KPP Pyrzyce, KPP Choszczno, część 13 – napraw łodzi. Do dnia zakończenia kontroli NIK, rozstrzygnięto postępowanie i dokonano wyboru najkorzystniejszej oferty dla części 1, w przypadku pozostałych części dokonano unieważnienia przetargu ze względu na niezłożenie żadnej oferty niepodlegającej odrzuceniu. Szacunkowa wartość zamówienia została określona na kwotę 765,2 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 1597-1618)

2. Udzielanie zamówień na zakup i dostawę części zamiennych i materiałów eksploatacyjnych do pojazdów służbowych Policji bez stosowania przepisów Pzp w okresie od 23.12.2015 r. do 5.06.2016 r. i poniesienie wydatków na ten cel na łączną kwotę 696,5 tys. zł.

W badanym okresie obowiązywały 32 umowy zawarte przez Komendę z dostawcami części zamiennych i materiałów eksploatacyjnych, w tym 22 zawarto w trybie przetargu nieograniczonego, pozostałe na podstawie art. 4 pkt 8 Pzp. Łączna kwota obowiązujących umów wyniosła 6.817,2 tys. zł.

W dniu 20.05.2015 r. ogłoszono przetarg w trybie nieograniczonym na dostawę części zamiennych do sprzętu transportowego KWP w Szczecinie¹⁰⁰ W dniu 6.10.2015 r. w wyniku ww. przeprowadzonego postępowania zawarto 3 umowy z 1 dostawcą na dostawę wraz z wyładunkiem (zgodnie z potrzebami zamawiającego) części zamiennych do sprzętu transportowego KWP, tj. części do pojazdów osobowych 2 marek oraz pojazdów osobowych, osobowo-terenowych i furgonów. Wybrany w ten sposób wykonawca z dniem 22.12.2015 r. odstąpił od realizacji ww. umów (tj. 22 miesiące przed upływem ich ważności), uzasadniając przerzuceniem na niego całego ryzyka związanego z realizacją tych umów.

Komenda odstąpiła od naliczenia i żądania kar umownych od wykonawcy, na podstawie opinii wydanej przez Zespół Prawny Komendy Wojewódzkiej (na zapytanie Naczelnika Wydziału Transportu). Zespół Prawny wykazał, że nie istniały przesłanki przemawiające za zasadnością wysuwania roszczeń o zapłatę kar umownych, ponieważ wykonawca odstąpił od umowy. Zespół wskazał, że samo odstąpienie od umowy nie jest tożsame z niewykonaniem zobowiązania bądź jego nienależytym wykonaniem, ponieważ w umowach z wykonawcą (z 6.10.2015 r.) przewidziano sankcje z tytułu rozwiązania umowy z przyczyn leżących po stronie wykonawcy.

(dowód: akta kontroli str. 770-774, 1468-1469, 1538, 1540-1571, 1593-1595, 1817-1832)

W okresie od 23.12.2015 r. do 5.06.2016 r. wydatki na materiały i części zamienne były ponoszone przez KWP bez stosowania przepisów Pzp. Stosowano algorytm postępowania w przypadku zakupów nieujętych w obowiązujących umowach. We wskazanym okresie na

⁹⁹ W Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Szacunkowa wartość zamówienia została określona na kwotę 765,2 tys. zł.

¹⁰⁰ Przedmiotem postępowania były sukcesywne dostawy wraz z wyładunkiem (zgodnie z potrzebami zamawiającego) części zamiennych do sprzętu transportowego KWP w Szczecinie. Przedmiot zamówienia został podzielony na 3 części tj.: część I – części do pojazdów osobowych 1 marki, część II – części do pojazdów osobowych 1 marki, część III – części do aut osobowych, furgonów i osobowo-terenowych. Kryterium udzielenia zamówienia była cena (98%) oraz gwarancja (2%). Szacunkowa wartość przedmiotu zamówienia została określona na łączną kwotę 1.219,5 tys. zł.

dostawę części zamiennych i materiałów eksploatacyjnych wydatkowano łącznie kwotę 696,5 tys. zł.

W dniu 12.03.2016 r. zostało ogłoszone postępowanie w trybie przetargu nieograniczonego na dostawę części zamiennych do sprzętu transportowego KWP w Szczecinie¹⁰¹. W dniu 6.06.2016 r., w wyniku przeprowadzonego postępowania zawarto 7 umów z 1 dostawcą. Przedmiotem zawartych umów były sukcesywne dostawy wraz z wyładunkiem (zgodnie z potrzebami zamawiającego) części zamiennych do sprzętu transportowego KWP w Szczecinie, tj. części do pojazdów osobowych i furgonów 3 marek, części do aut osobowych, furgonów i osobowo-terenowych, części do pojazdów osobowych i furgonów 2 marek oraz materiałów dodatkowych.

(dowód: akta kontroli str. 1462-1463, 1468-1469, 1538-1590, 1593-1594, 1816-1832)

Zastępca Komendanta Wojewódzkiego wyjaśnił, że „(...) W okresie (od grudnia 2015 r. do czerwca 2016 r.) zakupy części zamiennych i materiałów eksploatacyjnych realizowano na podstawie art. 4 pkt 8 Pzp, zgodnie z „Algorytmem postępowania w przypadku postępowania zakupów części i materiałów eksploatacyjnych nieujętych w obowiązujących umowach”. (...) Wydział dokonał wewnętrznej analizy w zakresie udzielenia zamówienia na części zamienne i materiały eksploatacyjne, na podstawie której przyjęto możliwości zakupu tego asortymentu w oparciu o art. 4 pkt 8 Pzp, zgodnie z „Algorytmem postępowania w przypadku postępowania zakupów części i materiałów eksploatacyjnych nieujętych w obowiązujących umowach” wybierając zawsze najkorzystniejszą ofertę cenową. Przyjęty sposób postępowania skraca czas wyłączenia sprzętu transportowego ze służby na rzecz ochrony życia i porządku publicznego. (...) Wydział od dnia 23.12.2015 r. opracowywał na nowo procedurę przetargową na zakup części i materiałów eksploatacyjnych, gdzie wprowadzone zostały modyfikacje w porównaniu do wcześniejszego przetargu, polegające na ponownym oszacowaniu ilości i wartości zamówienia, przeprojektowaniu arkusza kalkulacji cenowej, podzieleniu zamówienia na 7 części, zamiast 3 części, w celu zwiększenia ilości potencjalnych oferentów oraz na zmianie kryteriów oceny ofert wprowadzając wagi dla poszczególnych części. Przeprowadzenie powyższych czynności było pracochłonne, ale już w dniu 3.02.2016 r. wniosek i cała dokumentacja została skierowana do realizacji przez Zespół ds. zamówień publicznych KWP, czyli po niespełna 1,5 miesiąca od odstąpienia od umów przez Firmę (...).”

(dowód: akta kontroli str. 1462-1463, 1468-1469, 1537-1539, 1813-1814, 1833-1834)

W ocenie NIK, KWP nie zabezpieczyła w sposób wystarczający swoich interesów w ramach zawartych w 2015 r. 3 umów na części zamienne i materiały eksploatacyjne do pojazdów służbowych Policji, nie określając w tych umowach możliwości odstąpienia wykonawcy od realizacji umowy pod rygorem kar umownych. Przewidziano jedynie sankcje z tytułu rozwiązania umowy z przyczyn leżących po stronie wykonawcy.

3. Nierzetelne sporządzenie 5 spośród 20 zbadanych kart pracy. W 4 przypadkach wskazano czas postoju pojazdu od momentu rozpoczęcia prac, zamiast od momentu przyjęcia sprzętu do stacji obsługi, a w 1 przypadku do momentu zakończenia prac, zamiast do zakończenia potwierdzenia, że w wyniku wykonanych prac sprzęt transportowy nadaje się do dalszej eksploatacji.

Zgodnie z § 18 pkt 3 Instrukcji czas postoju liczy się od momentu przyjęcia sprzętu transportowego do obsługi technicznej lub naprawy do momentu jej zakończenia.

(dowód: akta kontroli str. 694-733)

Naczelnik Wydziału Transportu wyjaśnił, że „(...) błędy w rozliczeniu czasu postoju sprzętu transportowego w nielicznych kartach pracy wynikały z omyłkowych zapisów dat przyjęcia pojazdu do naprawy i dat zakończenia naprawy przez osoby rozliczające czas postoju

¹⁰¹ Przedmiotem postępowania były sukcesywne dostawy wraz z wyładunkiem (zgodnie z potrzebami zamawiającego) części zamiennych do sprzętu transportowego KWP w Szczecinie. Przedmiot zamówienia został podzielony na 7 części tj.: część I – części do pojazdów osobowych i furgonów 1 marki, część II – części do pojazdów osobowych i furgonów 1 marki, część III – części do aut osobowych, furgonów i osobowo-terenowych 1 marki, część IV – części do pojazdów osobowych i furgonów 1 marki, część V – części do pojazdów osobowych i furgonów 2 marek, część VI – części do pojazdów osobowych, furgonów i osobowo-terenowych, część VII – materiały dodatkowe. Kryterium udzielenia zamówienia była cena (98%) oraz gwarancja (2%). Szacunkowa wartość przedmiotu zamówienia została określona na łączną kwotę 1.727,4 tys. zł.

w tabeli końcowej (...). Na stanowisku st. technika, który rozlicza czas postoju (...) była duża rotacja (...).

(dowód: akta kontroli str. 786-789)

4. Przekroczenie w przypadku 1 naprawy (na 20 zbadanych) dopuszczalnego czasu postoju pojazdu¹⁰² o 13 dni¹⁰³ oraz nieodnotowanie w karcie pracy przyczyn przekroczenia. Zgodnie z § 21 ust. 2 pkt 4 Instrukcji w przypadku przekroczenia czasu postoju odnotowuje się powód przekroczenia.

(dowód: akta kontroli str. 694-733)

Naczelnik Wydziału Transportu wyjaśnił, że „(...) przekroczenie czasu postoju (...) o 13 dni wynikało z braku wolnych mocy przerobowych oraz z trudności w zlokalizowaniu usterki związanej z nierówną pracą silnika”.

(dowód: akta kontroli str. 786-789)

5. Przedstawienie do okresowego badania technicznego 1 pojazdu (z 10 badanych¹⁰⁴) po upływie dnia od daty ważności badania¹⁰⁵, co było niezgodne z art. 81 ust. 1, 5 i 6 Prawa o ruchu drogowym, który stanowił, że właściciel pojazdu jest obowiązany do przedstawiania pojazdu do badania technicznego, przeprowadzanego corocznie. Jednocześnie art. 38 pkt 2 ww. ustawy, stanowi, że kierujący pojazdem jest obowiązany posiadać przy sobie dokument stwierdzający dopuszczenie pojazdu do ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 756-758)

Naczelnik Wydziału Transportu wyjaśnił, że wykonanie badania technicznego w pojeździe wynikało z podstawienia pojazdu przez kierowcę po upływie terminu do badania technicznego z uwagi na fakt, że jest on jedynym pojazdem SPAP¹⁰⁶ w Szczecinie wyposażonym w specjalistyczny sprzęt i był niezbędny na miejscu w związku z dużym prawdopodobieństwem konieczności wykorzystania go do ewentualnych działań pirotechnicznych.

(dowód: akta kontroli str. 786-789, 1372)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

NIK zwraca uwagę, że w wyniku przeprowadzonych oględzin¹⁰⁷ wyposażenia zaplecza obsługi-naprawczego w KWP w Szczecinie stwierdzono, że SO Nr 1 nie posiadała 49¹⁰⁸ urządzeń wyposażenia podstawowego ze 122, które zostały wskazane w załączniku nr 14 do Instrukcji w sprawie organizacji obsługi technicznych i napraw sprzętu transportowego w Policji¹⁰⁹.

(dowód: akta kontroli str. 241-256, 648-650)

¹⁰² O nr wewn. 5597.

¹⁰³ Limit czasu postoju dla takiej naprawy, ustalony zgodnie z załącznikiem nr 4 do Instrukcji wynosił 2 dni.

¹⁰⁴ Których dobór opisano w pkt 1.1.1., w związku ze zdarzeniami, w których uczestniczyły.

¹⁰⁵ Pojazd o nr wewn. 4731, dla którego termin ważności badania w 2016 r. upłynął w dniu 27.11., a pojazd został przedstawiony do badania w dniu 28.11.

¹⁰⁶ Samodzielny Pododdział Antyterrorystyczny Policji.

¹⁰⁷ Przeprowadzone w dniach od 17.07.2017 r. do 20.07.2017 r.

¹⁰⁸ Tokarka, 2 szlifierki do okładzin szczęk hamulcowych, szlifierka do tarcz hamulcowych, 3 szlifierki do gniazd zaworowych, 2 szlifierki do grzybków zaworowych, 3 docieraczki zaworów z napędem ręcznym, 4 frezarki do gniazd zaworowych, wytaczarka do bębnow hamulcowych, nitownica do okładzin szczęk hamulcowych, piła ramowa mechaniczna, urządzenie-przyrząd do kontroli i ustawiania świateł, urządzenie do obciążania samochodów przy pomiarach kątów kół i ustawianiu świateł, hamownia podwozia, 2 przyrządy do pomiaru zbieżności kół samochodowych, wieloskładnikowy analizator spalin, 2 urządzenia do atestowania szybkościomierzy i drogomierzy, 2 przyrządy do sprawdzania szczelności łożysk wału karbowego, 2 przyrządy do badania prądu prądu zmiennego, 2 aparaty do sprawdzania i czyszczenia świec zapłonowych, 4 kasety do sprawdzania i regulacji ustawiania zapłonu, aparat do pomiaru zużycia paliwa w czasie jazdy, próbnik podciśnienia w rurze ssącej i ciśnienia pompy paliwowej, stół spawalniczy z wyciągiem gazów, dwoje nożyc dźwigniowych do blachy, urządzenie do płukania chłodzi, urządzenie do sprawdzania chłodzi, kabina lakiernicza, zestaw smarowniczy, 2 urządzenia do parowodnego mycia pojazdów pod ciśnieniem, kolumna powietrza, palenisko kuźnicze z dmuchawą, przyrząd do montażu resorów, przyrząd do zwijania końców piór resorów, imadło kowalskie, kowadło.

¹⁰⁹ Instrukcja w sprawie organizacji obsługi technicznych i napraw sprzętu transportowego w Policji, będąca załącznikiem do decyzji Nr 34 Komendanta Głównego Policji z dnia 2 lutego 2001 r. w sprawie organizacji obsługi technicznych i napraw sprzętu transportowego w Policji (Dz. Urz. KGP Nr 4, poz. 42 ze zm.), dalej: Instrukcja.

Zastępca Komendanta Wojewódzkiego wyjaśnił: „(...) KWP w Szczecinie nie wyposażała SO nr 1 we wszystkie maszyny i urządzenia (...) w wymaganych ilościach, ponieważ wyszczególnione w załączniku nr 14 do Instrukcji (...) wyposażenie obiektów zaplecza obsługowo-naprawczego transportu nie jest przydatne w aktualnie wykonywanych naprawach sprzętu transportowego oraz w takiej ilości, która jest przeszacowana. Zakup maszyn i urządzeń, które nie mają obecnie zastosowania w naprawach i obsłudze sprzętu transportowego angażowałby środki, które można byłoby przeznaczyć na zakup komputerów diagnostycznych dedykowanych do konkretnych marek pojazdów, urządzeń do nabijania i odgrzybiania klimatyzacji itd.”

(dowód: akta kontroli str. 321-322)

Ocena częściowa

W KWP w badanym okresie funkcjonowały 2 stacje kontroli pojazdów, działające w ramach stacji obsługi w Szczecinie i Koszalinie. W KWP prowadzono dokumentację postępu sprzętu, w której ujawniono nieliczne nieprawidłowości. Komendant Wojewódzki nie określił w regulacjach wewnętrznych sposobu dokonywania przeglądów stanu utrzymania sprzętu transportowego i zaplecza obsługowo-naprawczego jednostek i komórek organizacyjnych, dla których KWP prowadziła gospodarkę transportową. Jednak Wydział Kontroli KWP przeprowadził 7 kontroli w tym zakresie. Stwierdzone w toku kontroli NIK nieprawidłowości dotyczyły zakupów niektórych części zamiennych i materiałów eksploatacyjnych oraz zlecenia wykonania niektórych usług technicznych i napraw poza Policją bez stosowania Pzp.

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

Opis stanu
faktycznego

3.1.1. Według stanu na 1.01.2015 r. i 31.12.2015 r., w KWP służbę pełniło odpowiednio 1.019 i 1.026 funkcjonariuszy. Według stanu na dzień 31.12.2016 r. – 1.004 funkcjonariuszy, z których 31,5% nie posiadało uprawnień do kierowania pojazdami.

Zastępca Komendanta Wojewódzkiego wyjaśnił, że „(...) liczba funkcjonariuszy uprawnionych do kierowania pojazdami (...) nie miała wpływu na realizację zadań służbowych. Nie wszyscy funkcjonariusze wykonują zadania wymagające posiadania tego rodzaju uprawnień, np. partole piesze, konne, służba obchodowa, dyżurni, kierownictwo jednostek (...). W odniesieniu do działań patrolowo-interwencyjnych, regułą jest organizacja służby w patrolach dwuosobowych. W tym stanie rzeczy nie wszyscy policjanci muszą legitymować się stosownymi uprawnieniami, a zdiagnozowany (...) odsetek osób posiadających prawo jazdy należy ocenić jako w pełni wystarczający”.

(dowód: akta kontroli str. 160, 165, 167, 512)

Według stanu na 31.12.2016 r. 688 funkcjonariuszy KWP posiadało uprawnienia do kierowania pojazdami¹¹⁰, w tym 478 do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi.

(dowód: akta kontroli str. 160)

Według stanu na 1.01.2015 r. i 31.12.2015 r., w garnizonie zachodniopomorskim służbę pełniło odpowiednio 4.542 i 4.505 funkcjonariuszy. Według stanu na dzień 31.12.2016 r. – 4.497 funkcjonariuszy, z których 58,4% kierowało pojazdami służbowymi.

(dowód: akta kontroli str. 160)

W kontrolowanym okresie nie wystąpiły sytuacje odmowy przez funkcjonariuszy podjęcia działań mających na celu uzyskanie uprawnień do kierowania pojazdami lub zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi. Przed przekazaniem policjantom do użytkowania pojazdów służbowych nie weryfikowano ich umiejętności w zakresie kierowania pojazdami.

Naczelnik Wydziału Transportu wyjaśnił, że „(...) przesłanki decydujące o tym, który policjant będzie kierował pojazdem wynikają m.in. z przydziału danego środka transportu, długości trasy oraz z bieżącej realizacji zadań poszczególnych komórek KWP (...)”.

(dowód: akta kontroli str. 161-164)

¹¹⁰ W tym 97 osób do kierowania pojazdami kategorii A, 688 – pojazdami kategorii B, 59 – pojazdami kategorii C, 19 - pojazdami kategorii D, 51 – pojazdami innej kategorii.

Powierzenie do użytkowania pojazdu służbowego nie było uzależnione od posiadania przez policjantów ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, obejmującej swym zakresem szkody powstałe w służbowym sprzęcie transportowym. Kierowanie przez policjantów pojazdami służbowymi i związane z tym obowiązki dotyczące m.in. tzw. obsługi codziennej pojazdu, przyjmowanie ryzyka odpowiedzialności za szkody w użytkowaniu nie miały wpływu na uzyskiwane przez policjantów gratyfikacje finansowe¹¹¹.

(dowód: akta kontroli str. 161-164)

3.1.2. Decyzją Nr 103/14 z dnia 5 maja 2014 r. Komendant Wojewódzki¹¹² ustalił regulacje wewnętrzne dotyczące wydawania zezwoleń na kierowanie pojazdami, w tym uprzywilejowanymi. W Komendzie w kontrolowanym okresie nie wydano regulacji wewnętrznych, dotyczących zasad użycia pojazdów służbowych jako uprzywilejowanych oraz nie ewidencjonowano użycia pojazdów jako uprzywilejowanych.

(dowód: akta kontroli str. 168-171, 194, 204)

W sprawie przesłanek decydujących o wszczęciu procedury wydania zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi, Naczelnik Wydziału Transportu wyjaśnił, że rozpoczyna ją złożenie do Wydziału Transportu zatwierdzonego przez bezpośredniego przełożonego wniosku o wydanie zezwolenia na kierowanie takimi pojazdami.

(dowód: akta kontroli str. 168)

Wydział Transportu prowadził rejestr wydanych i cofniętych zezwoleń na kierowanie pojazdami, w którym zaewidencjonowano w 2015 r. 318 spraw, w 2016 r. - 300 spraw. We wszystkich ww. przypadkach policjanci złożyli wnioski o wydanie zezwoleń lub przedłużenie ich ważności, zgodne ze wzorem określonym w załączniku nr 3 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 maja 2013 r. w sprawie kursów dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych i pojazdów przewożących wartości pieniężne¹¹³ wraz z orzeczeniami lekarskimi i psychologicznymi. Wnioski te były pozytywnie zaopiniowane przez bezpośrednich przełożonych policjantów.

Kontrola wydanych w badanym okresie 10 zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi wykazała, że wszyscy funkcjonariusze spełniali wymogi określone w art. 106 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami¹¹⁴. Przy wydawaniu zezwoleń przestrzegano zasad określonych w art. 109 ustawy o kierujących pojazdami oraz w rozdziale 4 rozporządzenia w sprawie kursów dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych, tj. przeprowadzano niezwłocznie weryfikację złożonych dokumentów w wymaganym zakresie oraz wypełniano w wymaganym terminie druk zezwolenia. Ponadto przy wydawaniu zezwoleń przestrzegano wydanych w tym zakresie regulacji wewnętrznych¹¹⁵.

W 6 przypadkach (z 10 objętych kontrolą) została zachowana przez funkcjonariuszy ciągłość posiadania zezwoleń na kierowanie pojazdami.

(dowód: akta kontroli str. 182–189, 190)

3.2.1. Decyzją Nr 88/2013 z dnia 17.04.2013 r.¹¹⁶ Komendant Wojewódzki określił zasady dysponowania i użytkowania służbowego sprzętu transportowego, w których wskazał, że służbowym sprzętem transportowym dysponują kierownicy jednostek i komórek organizacyjnych Policji, którym został on przydzielony do stałego lub okresowego użytkowania na podstawie protokołu zdawczo-odbiorczego. Wskazana decyzja obowiązywała w całym garnizonie.

(dowód: akta kontroli str. 195-203)

¹¹¹ Np wysokość dodatku służbowego, wysokość otrzymywanych nagród, itp.

¹¹² Decyzja w sprawie określenia trybu i zasad wymiany, wydawania, zwrotu i cofania upoważnień oraz zezwoleń będących podstawą do prowadzenia służbowego sprzętu transportowego w jednostkach Policji.

¹¹³ Dz. U. z 2017 r. poz. 140, ze zm.; dalej: rozporządzenie w sprawie kursów dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych.

¹¹⁴ Dz. U. z 2017 r. poz. 978; dalej: ustawa o kierujących pojazdami.

¹¹⁵ Określonych w decyzji Nr 103/14 z dnia 5 maja 2014 r. Komendanta Wojewódzkiego.

¹¹⁶ Decyzja w sprawie zasad dysponowania i użytkowania służbowego sprzętu transportowego eksploatowanego przez jednostki i komórki organizacyjne KWP.

W oparciu o wybraną do kontroli próbę 10 zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych Policji¹¹⁷ ustalono, że w czasie gdy one wystąpiły:

- wszyscy kierujący pojazdami byli uprawnieni do ich użycia na podstawie zgody na jednorazowe użycie,
- wszyscy posiadali aktualne uprawnienia do kierowania pojazdami, odpowiedniej dla rodzaju pojazdu służbowego kategorii,
- ewidencjonowano użycie sprzętu w książce dyspozytora, z wyjątkiem dwóch ujawnionych przypadków,
- pojazdy nie były używane poza obszarem działania KWP,
- w zaświadczeniach lekarskich nie zawarto przeciwwskazań w zakresie kierowania pojazdami,
- w 9 skierowaniach lekarskich na badania profilaktyczne wskazano w opisie warunków pracy na stanowisku, że kierują oni pojazdami,
- przestrzegano wydanych w tym zakresie regulacji wewnętrznych¹¹⁸.

W KWP nie prowadzono ewidencji użycia pojazdów jako uprzywilejowanych. W związku z tym. brak było możliwości weryfikacji, czy policjanci używający w KWP pojazdów służbowych, jako uprzywilejowanych, posiadali wymagane zezwolenia. W objętej kontroli próbie 10 zdarzeń¹¹⁹ z udziałem służbowego sprzętu transportowego, nie stwierdzono przypadków użycia pojazdów służbowych jako uprzywilejowanych.

(dowód: akta kontroli str. 204, 207-219)

3.2.2. W badanym okresie wszystkie pojazdy użytkowane w garnizonie zachodniopomorskim zostały objęte ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej¹²⁰ na podstawie ogólnego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej pojazdów Policji.

W 2015 r. KWP poniosła wydatki w wysokości 726 zł w związku z wykupieniem OC na pojazd użyczony przez Urząd Gminy w Darłowie, w 2016 r. pojazd ten został objęty głównym ubezpieczeniem OC pojazdów Policji. (dowód: akta kontroli str. 225-227)

W 2015 r. i 2016 r. po 8 pojazdów¹²¹ zostało objętych ubezpieczeniem autocasco. Wydatki poniesione na ubezpieczenie wskazanych pojazdów wyniosły w 2015 r. i 2016 r. po 55 tys. zł.

Naczelnik Wydziału Transportu KWP wyjaśnił, że (...) AC nie obejmowało wszystkich użytkowanych pojazdów KWP głównie z uwagi na jego nieobowiązkowy charakter oraz brak przyznanych na ten cel środków finansowych w budżecie KWP. Ponadto z informacji uzyskanych przez Wydział Transportu wiadomo, iż przeprowadzano w Komendzie Głównej Policji analizę kosztów jakie należałoby ponieść, celem objęcia ochroną ubezpieczeniową autocasco pojazdów polskiej Policji. Wyniki wykazały konieczność poniesienia zbyt wysokich kosztów zawarcia przedmiotowego ubezpieczenia AC na pojazdy Policji, zwłaszcza w stosunku do kosztów poniesionych w ramach napraw sprzętu, w związku z zaistniałymi zdarzeniami podlegającymi przedmiotowemu ubezpieczeniu. Ze względu na dobrowolny charakter tego ubezpieczenia zakłady ubezpieczeń oferują ubezpieczenia AC z większym lub szerszym zakresem ubezpieczenia (...). Z uwagi na fakt, iż pojazdy Policji uczestniczą w zabezpieczaniu m.in. imprez masowych, strajków, niebezpieczeństwo ich uszkodzenia jest dużo wyższe niż u pojazdów „cywilnych”, co znajduje odzwierciedlenie w wysokich kosztach zawarcia tego ubezpieczenia. Ubezpieczeniem autocasco były objęte jedynie pojazdy zakupione w ramach projektów Norweskiego Mechanizmu Finansowego PL0234 (...). Przyznanie dofinansowania na zakup przedmiotowego sprzętu transportowego wiązało się z koniecznością spełnienia określonych warunków, wśród których była konieczność ubezpieczenia sprzętu transportowego na wypadek strat spowodowanych pożarem, kradzieżą i innymi podlegającymi ubezpieczeniu zdarzeniami”.

(dowód: akta kontroli str. 226-227, 1533-1534)

3.2.3. W badanym okresie liczba policjantów KWP przeszkolonych na kursach i szkoleniach, obejmujących zagadnienia związane z doskonaleniem techniki jazdy

¹¹⁷ Których dobór opisano w pkt 1.1.1.

¹¹⁸ Tj. decyzji Nr 88/2013 z dnia 17.04.2013 r. Komendanta Wojewódzkiego.

¹¹⁹ Których dobór opisano w pkt 1.1.1.

¹²⁰ Dalej: ubezpieczenie OC.

¹²¹ Z 1.099 pojazdów.

pojazdami służbowymi, w tym uprzywilejowanymi, była niższa od zidentyfikowanych potrzeb w tym zakresie oraz zgłaszanego zapotrzebowania na takie szkolenia. W latach 2015-2017 KWP w Szczecinie zgłaszała w wyznaczonym terminie Komendantowi Głównemu Policji potrzeby szkoleniowe, jednakże nie uwzględniała one całości potrzeb.

(dowód: akta kontroli str. 1187-1889, 1376-1410)

Naczelnik Wydziału Kadr i Szkolenia KWP wyjaśniła, że „(...) zgodnie z § 8 rozporządzenia MSWiA z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie szczegółowych warunków odbywania szkoleń zawodowych oraz doskonalenia zawodowego w Policji, Komendant Wojewódzki przeprowadzał w latach 2015-2016 analizę potrzeb szkoleniowych funkcjonariuszy garnizonu na kursy specjalistyczne, które realizowane były w ramach doskonalenia centralnego. Oferta tych szkoleń zawierała m.in. kurs specjalistyczny w zakresie doskonalenia techniki kierowania samochodem osobowym. (...) Skierowania na kursy odbywały się zgodnie z otrzymanym limitem, który określany był na podstawie możliwości organizacyjnych Szkół Policji, co było przyczyną braku pełnej realizacji potrzeb szkoleniowych w tym zakresie. Nadmieniam, że w ofercie szkoleniowej, która obejmowała lata 2015-2016, nie widniał kurs podnoszący umiejętności z zakresu kierowania pojazdami uprzywilejowanymi, w związku z powyższym nie zbierano potrzeb szkoleniowych z tego zakresu”.

(dowód: akta kontroli str. 1190, 1197)

W latach 2015-2016, w kursach z zakresu doskonalenia techniki jazdy pojazdami udział wzięło odpowiednio 40 i 77 funkcjonariuszy¹²², w tym w ramach doskonalenia centralnego odpowiednio 9 i 17, co odpowiadało pełnym przyznanym limitom. W tym samym okresie zgłaszane potrzeby dotyczyły odpowiednio 95 i 100 policjantów. Według stanu na dzień 31.12.2016 r. 7,1% funkcjonariuszy kierujących pojazdami służbowymi w garnizonie brało udział w kursach i szkoleniach z zakresu doskonalenia techniki jazdy. W przypadku obu kursów doskonalenia techniki jazdy organizowanych w ramach doskonalenia zawodowego centralnego, w których uczestniczyli funkcjonariusze pełniący służbę w garnizonie, wymagane były od uczestników dodatkowe polisy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej¹²³.

(dowód: akta kontroli: 160, 1208-1238)

W badanym okresie KWP nie organizowała kształcenia lokalnego w zakresie kierowania pojazdami służbowymi i doskonalenia techniki jazdy.

(dowód: akta kontroli str. 1192-1194, 1195-1196)

Naczelnik Wydziału Kadr i Szkolenia KWP wyjaśniła m.in., że w latach 2015-2016 KWP nie miała możliwości organizacji tego typu szkoleń - w ramach doskonalenia lokalnego - ze względu na brak osób uprawnionych do ich przeprowadzania jak i ze względów organizacyjnych.

(dowód: akta kontroli str. 1239-1240, 1374-1375)

W ramach realizacji dofinansowanego ze środków Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki projektu *Droga do bezpiecznej służby*¹²⁴ 12 funkcjonariuszy w 2015 r. skierowano na nieodpłatne szkolenia, przygotowujące ich do bezpiecznego i efektywnego kierowania osobowymi pojazdami służbowymi. W programie kursu uwzględniono założenia organizacyjno-programowe, ujęte w decyzji w sprawie programu kursu. Szkolenia trwały 4 dni, nie dłużej niż 12 godzin lekcyjnych dziennie. Warunkiem uczestnictwa w szkoleniu

¹²² W tym odpowiednio: kierowania motocyklem szosowym po 3 w każdym badanym roku, doskonalenia techniki jazdy samochodem 29 i 44 oraz w innych szkoleniach dotyczących kierowania pojazdami 8 i 29.

¹²³ Kryterium takie stanowi wymóg formalny skierowania na kursy, zgodnie z pkt 1.4 załącznika do decyzji Nr 875 Komendanta Głównego Policji z dnia 5 grudnia 2007 r. w sprawie programu kursu specjalistycznego w zakresie doskonalenia techniki kierowania samochodem osobowym (Dz. Urz. KGP Nr 23, poz. 188 ze zm.); dalej: decyzja w sprawie programu kursu oraz założeniami organizacyjno-programowymi kursu specjalistycznego dla policjantów ruchu drogowego w zakresie kierowania motocyklem szosowym, ujętych w programie nauczania, stanowiącym załącznik do decyzji Nr 352 Komendanta Głównego Policji z dnia 24 listopada 2011 r. w sprawie programu nauczania na kursie specjalistycznym dla policjantów ruchu drogowego w zakresie kierowania motocyklem szosowym (Dz. Urz. KGP Nr 9, poz. 68).

¹²⁴ Realizowanego przez Wyższą Szkołę Policji w Szczytnie; Program Operacyjny Kapitał Ludzki, Priorytet V. Dobre rządzenie, Działanie 5.2. Wzmocnienie potencjału administracji samorządowej, współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej, w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego.

było wcześniejsze ukończenie szkolenia (na opracowanej na jego potrzeby) platformie e-learningowej. Uczestników szkolenia dwukrotnie poddawano ocenie kompetencji: pierwszy praktyczny test, celem którego była ocena umiejętności kierowania pojazdami przed rozpoczęciem szkolenia i drugi (taki sam test) przeprowadzany na zakończenie szkolenia. Warunkiem zaliczenia szkolenia było jednokrotne przejechanie wyznaczonego toru w określonym czasie, po uzyskaniu pozytywnej oceny końcowej z testu umiejętności.

(dowód: akta kontroli str. 1241-1264)

W 2015 r. 36 funkcjonariuszy skierowano na (organizowane i finansowane w ramach porozumienia między Centrum Usług Logistycznych KGP, a Stowarzyszeniem Automobilklub Wielkopolski) dwudniowe szkolenia dla policjantów ruchu drogowego, pełniących służbę z wykorzystaniem videorejestratorów. Powyższe szkolenia funkcjonariusze odbywali na pojazdach służbowych z videorejestratorami, w których pełnią swoją służbę na terenie garnizonu. W założeniach szkolenia przyjęto, że koszty ewentualnych napraw pojazdów służbowych będą rozliczane przez KWP w Poznaniu, w ramach tzw. not obciążeniowych.

(dowód: akta kontroli str. 1265-1285)

W latach 2015-2016, odpowiednio 2 i 8 funkcjonariuszy brało udział w szkoleniu „Trening bezpiecznej jazdy”, zorganizowanym na mocy porozumienia zawartego 8.09.2014 r. pomiędzy KWP i Centralnym Ośrodkiem Szkolenia Straży Granicznej w Koszalinie. Warunkiem uczestnictwa było posiadanie prawa jazdy kat. B. Głównym celem kursu było doskonalenie zdolności wczesnego rozpoznania i unikania typowych zagrożeń, mogących powstawać podczas jazdy po drogach publicznych oraz opanowanie techniki pokonywania tych zagrożeń, których uniknięcie nie było możliwe. Podstawą zaliczenia był aktywny udział w zajęciach i indywidualne postępy słuchacza, stwierdzone porównaniem techniki jazdy po torze przeszkód sprawdzającym tematy zaliczeniowe. Za kryterium przejazdu po torze przeszkód zaliczeniowym uznawano pokonanie go w określonym czasie i popełnienie maksymalnie 2 błędów.

(dowód: akta kontroli str. 1411-1433)

Zastępca Naczelnika Wydziału Kadr i Szkolenia KWP wyjaśnił, że „(...) w latach 2015-2016 funkcjonariusze garnizonu zachodniopomorskiego uczestniczyli także w kursach podnoszących kategorię prawa jazdy: w 2015 r. – 5 policjantów, wydatkowano na ten cel 12.280 zł, w 2016 r. – 3 policjantów, wydatkowano 4.339 zł. Nadmieniam, że skierowanie funkcjonariuszy na przedmiotowe szkolenia wynikało z potrzeb służby, natomiast poniesione koszty zostały pokryte w całości przez KWP”.

(dowód: akta kontroli str. 1459)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Uwagi dotyczące
badanej działalności

1. NIK zwraca uwagę na potrzebę analizy zgłaszanych potrzeb szkoleniowych w zakresie kierowania pojazdami oraz możliwości ich zaspokojenia w ramach doskonalenia centralnego, lokalnego lub zewnętrznego. Przeprowadzone w trakcie kontroli NIK anonimowe badanie ankietowe wykazało, że 53 funkcjonariuszy (tj. 39% spośród 139 ankietowanych) wskazało na potrzebę przeszkolenia w zakresie doskonalenia techniki kierowania pojazdem, w tym kierowania pojazdem uprzywilejowanym, a 39 (28%) przyznało, że zgłaszało potrzebę takiego przeszkolenia przełożonym.

2. W 4 z 10 zbadanych przypadków nie została zapewniona ciągłość posiadania przez funkcjonariuszy zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi. W 3 przypadkach procedurę wydania nowego zezwolenia rozpoczęto po upływie ważności poprzednio uzyskanych uprawnień, w 1 przypadku - na miesiąc przed upływem jego ważności. Wskazane działania skutkowały przerwami w posiadaniu zezwoleń 4 funkcjonariuszy przez okres od 25 do 486 dni.

(dowód: akta kontroli str. 190-193)

Naczelnik Wydziału Transportu, nie wskazał przyczyn niezapewnienia zachowania ciągłości posiadania przez funkcjonariuszy uprawnień do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi, odnosząc się w złożonych wyjaśnieniach do realizacji przez nich zadań w tym czasie. Na podstawie oświadczeń funkcjonariuszy, którym nie została zapewniona ciągłość posiadania

zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi wyjaśnił, że w 3 wskazanych przypadkach „z racji wykonywanych czynności służbowych w charakterze innym niż kierowca pojazdu służbowego, funkcjonariusze nie mieli obowiązku zachowania ciągłości posiadania uprawnień do kierowania pojazdami. Zgodnie z oświadczeniami, (...) nie prowadzili pojazdów służbowych, co w żaden sposób nie wpłynęło negatywnie na poziom i stopień realizacji zadań związanych z pełnieniem służby”. W związku z ww. 1 przypadkiem wyjaśnił, że „(...) jak wynika z oświadczenia miesięczna przerwa w braku zachowania ciągłości uprawnień do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi spowodowana była wykonywaniem innych czynności służbowych, związanych z powołaniem Grupy Samochodowej KWP w Szczecinie. (...) Nie wpłynęło to w żaden sposób na poziom oraz stopień realizowanych zadań.”

(dowód: akta kontroli str. 190-193)

Spośród 139 funkcjonariuszy KWP, którzy uczestniczyli w przeprowadzonym w trakcie kontroli NIK anonimowym badaniu ankietowym, na pytanie czy w związku z brakiem zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi funkcjonariusz zaniechał w wymagającej tego sytuacji włączenia sygnałów świetlnych i dźwiękowych oraz użycia pojazdu służbowego jako uprzywilejowanego, pozytywnej odpowiedzi udzieliło 22.

(dowód: akta kontroli str. 1525-1532)

3. W 1 przypadku¹²⁵ (z 10 zbadanych) nie wskazano w opisie warunków pracy w skierowaniu lekarskim na badania profilaktyczne, że funkcjonariusz Policji kieruje pojazdami. Dotyczyło to skierowania na badanie, wystawionego w 2014 r.¹²⁶ (pozostałe z badanych skierowań wystawiono w latach 2015-2016 r.).

Zastępca Naczelnika Wydziału Kadr i Szkolenia KWP wyjaśnił, że do dnia wystawienia skierowania na badania profilaktyczne nie było wiadomo czy funkcjonariusz będzie mógł prowadzić samochód służbowy i dlatego nie dokonano zaznaczenia „kierowanie samochodem”.

(dowód: akta kontroli str. 190-193, 219-220, 667-669)

Ocena cząstkowa

W KWP w latach 2015-2016 obowiązywały regulacje wewnętrzne dotyczące wydawania zezwoleń na kierowanie pojazdami, w tym uprzywilejowanymi oraz zasad dysponowania i użytkowania służbowego sprzętu transportowego. Komendant Wojewódzki nie wydał regulacji w zakresie ewidencjonowania użycia pojazdów jako uprzywilejowanych, jak również zasad użycia pojazdów służbowych jako uprzywilejowanych. Wydział Transportu prowadził rejestr wydanych i cofniętych zezwoleń na kierowanie pojazdami. Liczba funkcjonariuszy KWP przeszkolonych na kursach i szkoleniach, obejmujących zagadnienia związane z doskonaleniem techniki jazdy pojazdami, w tym uprzywilejowanymi, była niższa od zidentyfikowanych potrzeb w tym zakresie oraz zgłaszanego zapotrzebowania na takie szkolenia.

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

Opis stanu
faktycznego

4.1.1. W 2015 r. odnotowano 392 zdarzenia (kolizje, wypadki oraz pozostałe zdarzenia) z udziałem sprzętu transportowego użytkowanego w garnizonie, w tym 51% powstało z winy funkcjonariuszy oraz pracowników Policji. W 2016 r. odnotowano 390 takich zdarzeń, z tego 49% - z winy funkcjonariuszy oraz pracowników Policji. Wskaźnik zdarzeń¹²⁷ w garnizonie w 2015 r. i 2016 r. wyniósł 0,34.

W 2015 r. odnotowano 75 zdarzeń (kolizji, wypadków oraz pozostałych zdarzeń) z udziałem sprzętu transportowego użytkowanego w KWP, w tym 53% powstało z winy funkcjonariuszy oraz pracowników Policji. W 2016 r. odnotowano 77 takich zdarzeń, z tego 42% - z winy funkcjonariuszy oraz pracowników Policji. Wskaźnik zdarzeń w KWP w 2015 r. i 2016 r. wyniósł 0,28.

(dowód: akta kontroli str. 337)

¹²⁵ Skierowanie lekarskie nr 1567/2014/POL.

¹²⁶ Skierowanie dotyczyło pracy funkcjonariusza w 2015 r.

¹²⁷ Wskaźnik zdarzeń - iloraz liczby zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego w danym roku do liczby użytkowanego w tym roku sprzętu transportowego ogółem wg stanu na dzień 31 grudnia (bez sprzętu pływającego).

W badanym okresie KWP prowadziła ewidencję wypadków i kolizji w „Księżce ewidencji wypadków i kolizji dotyczących służbowego sprzętu transportowego¹²⁸”, co było zgodne z § 10 ust. 1 pkt 7 zarządzenia KGP z 26.05.2000 r. w sprawie szczegółowych zasad przyznawania i użytkowania sprzętu. Ewidencję prowadzono zgodnie ze wzorem stanowiącym załącznik nr 8 do wskazanego zarządzenia¹²⁹. Wpisów w ewidencji dokonywali pracownicy Wydziału Transportu KWP. Wydział gromadził informacje o zdarzeniach z udziałem sprzętu transportowego oddzielnie dla KWP i dla KMP i KPP. W ewidencji prowadzonej dla KWP ujmowano, obok wypadków i kolizji, także inne informacje o zdarzeniach z udziałem służbowego sprzętu transportowego¹³⁰.

(dowód: akta kontroli str. 332-335)

W 2015 r. najczęstszymi przyczynami zdarzeń w KWP było: nieprawidłowe cofanie, nieprawidłowe omijanie i wymuszanie pierwszeństwa – odpowiednio 21%, 20% i 15% zdarzeń w KWP. W 2016 r. – wymuszanie pierwszeństwa, nieprawidłowe omijanie i nieprawidłowe cofanie, tj. odpowiednio 16%, 14% i 13% zdarzeń w KWP.

W 2015 r. najczęstszymi przyczynami zdarzeń w garnizonie było: nieprawidłowe cofanie, nieprawidłowe omijanie i nadmierna prędkość – odpowiednio 26%, 15% i 11% zdarzeń w garnizonie. W 2016 r. – nieprawidłowe cofanie, wymuszanie pierwszeństwa, nieprawidłowe omijanie, tj. odpowiednio 21%, 15% i 13% zdarzeń w garnizonie.

W 2016 r. Wydział Kontroli KWP przeprowadził analizy przyczyn zdarzeń w garnizonie oraz w KWP¹³¹ (za I półrocze, III i IV kwartał 2016 r.). Przeprowadzone analizy wykazały, iż ich najczęstszą przyczyną było niezachowanie należytej ostrożności podczas manewrów parkowania, cofania.

Naczelnik Wydziału Kontroli wyjaśnił, że „(...) w celu wyeliminowania przypadków braku należytej dbałości o przydzielone pojazdy Komendant Wojewódzki (...) polecił kadrze kierowniczej jednostek Policji województwa zachodniopomorskiego wyciągnąć wobec podwładnych winnych tego typu zaniedbań adekwatne konsekwencje dyscyplinarne, nagrodowe i opiniotwórcze. Uwagi i polecenia w tym zakresie Komendant Wojewódzki sformułowała w pismach okólnych (...) oraz w korespondencji (...) skierowanej bezpośrednio do wybranych jednostek organizacyjnych, w których takie nieprawidłowości stwierdzono. Efektem podejmowanych w tym względzie przedsięwzięć było uświadomienie konieczności dbania o pojazdy służbowe oraz nieuchronności konsekwencji wobec osób odpowiedzialnych za szkody (...) powstałe w wyniku rażącego niedbalstwa. Przeprowadzenie pełnej oceny wdrożonej polityki będzie możliwe po przeprowadzeniu analizy szkód transportowych za 2017 r.”

(dowód: akta kontroli str. 337, 354-383, 1598-1598)

W wyniku zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego został ranny 1 funkcjonariusz¹³². W związku ze zdarzeniami, mandatami ukarano łącznie 8 funkcjonariuszy. Nie wystąpiły zdarzenia z udziałem służbowego sprzętu transportowego spowodowane przez policjantów lub pracowników Policji pod wpływem alkoholu. W związku ze zdarzeniami z eksploatacji wycofano 9 pojazdów.

(dowód: akta kontroli str. 337)

Naczelnik Wydziału Transportu wyjaśnił, że „(...) zgodnie z algorytmem stanowiącym załącznik do Decyzji nr 189/10 Komendanta Wojewódzkiego Policji (...) jednostki terenowe mają obowiązek przysyłania do Wydziału Transportu KWP w Szczecinie meldunków do każdej zaistniałej szkody. Wynika to ze schematów określających procedury i tryb postępowania w przypadku likwidacji szkód ujawnionych w mieniu Skarbu Państwa będącym w dyspozycji Komendanta Wojewódzkiego Policji w Szczecinie oraz jednostek terenowych Policji woj. zachodniopomorskiego. Komenda Wojewódzka (...) w Szczecinie

¹²⁸ Dalej: ewidencja.

¹²⁹ Wprowadzano również informacje dot. przyczyny wypadku, jego skutków, wysokości powstałych strat, podmiot pokrywający straty, wnioski wyciągnięte w stosunku do winnych spowodowania wypadku, uwagi.

¹³⁰ Np. obtarcie zderzaka przy cofaniu, najechanie na krawężnik podczas parkowania, uszkodzenia pojazdu w trakcie wjazdu do garażu.

¹³¹ Dokonano analizy za I półrocze, III i IV kwartał 2016 r.

¹³² Któremu nie wypłacono odszkodowania.

ustaliła w swoich wewnętrznych przepisach, że każde uszkodzenie pojazdu zakwalifikowane jako szkoda powinno być ujawnione przez jednostkę dokumentem zwanym „Meldunek o wypadku/kolizji lub innym zdarzeniu powodującym szkodę w sprzęcie transportowym zaistniałym w ...”, który stanowi załącznik nr 4 do ww. decyzji i jest wzorowany na meldunku z zarządzenia nr 7 KGP z dnia 26 maja 2000 roku.”

(dowód: akta kontroli str. 1810-1811)

4.1.2. Do szczegółowej kontroli wybrano 10 zdarzeń z udziałem sprzętu transportowego użytkowanego w KWP, które miały miejsce na drogach publicznych (6 zdarzeń¹³³) oraz poza tymi drogami publicznymi (4 zdarzenia)¹³⁴.

Diżurny KWP otrzymał niezwłocznie informacje o ww. zdarzeniach, w przypadku 5 zdarzeń, które miały miejsce na drogach publicznych i odnotował je w książce przebiegu służby prowadzonej w Systemie Wspomagania Dowodzenia¹³⁵ oraz zapewnił właściwy obieg informacji o tych zdarzeniach¹³⁶. W przypadku 1 zdarzenia (z udziałem zwierzyny, ujawnione 2 dni po zdarzeniu), nie zapewniono wskazanego wyżej obiegu informacji. Naczelnik Wydziału Kontroli wyjaśnił, że „(...) szkoda pojazdu służbowego została ujawniona po upływie 2 dni (...). W niniejszym przypadku nie podejmowano również czynności stricte policyjnych, które warunkowałyby informowanie dyżurnego KWP w Szczecinie o ich podjęciu i tym samym wprowadzenie stosownej adnotacji w SWD”.

W przypadku 1 zdarzenia, które miało miejsce na parkingu i powstało z winy kierowcy spoza resortu, przekazano informację dyżurnemu KWP i odnotowano ją w książce przebiegu służby prowadzoną w SWD oraz zapewniono właściwy obieg informacji o zdarzeniu. Podobnie w przypadku 1 zdarzenia na parkingu, powstałego z winy funkcjonariusza, w którym uszkodził inny pojazd, zapewniono ww. obieg informacji. W przypadku 2 zdarzeń, które miały miejsce na parkingach¹³⁷, a szkoda powstała jedynie w pojazdach służbowych, nie przekazywano informacji dyżurnemu KWP, nie wprowadzono ich w SWD, jak również nie zapewniono obiegu o tych zdarzeniach. Naczelnik Wydziału Kontroli wyjaśnił, że „szkody powstały w miejscach, gdzie nie obowiązują przepisy ustawy (...) Prawo o ruchu drogowym. Nie występowały zatem przesłanki do poinformowania dyżurnego KWP o zaistnieniu tych zdarzeń, ponieważ nie należało ich kwalifikować jako zdarzeń drogowych. W związku z tym nie powinny być one wprowadzone w SWD, gdzie rejestruje się zgłoszenia i podjęte przez Policję działania, co wynika z § 3 ust. 1 pkt 1 zarządzenia nr 435 Komendanta Głównego Policji z dnia 27.11.2011 r. w sprawie form i metod przetwarzania informacji (...). Ponadto obydwa przypadki nie wiązały się z możliwością popełnienia wykroczenia (...)”.

(dowód: akta kontroli str. 407-469, 1360-1363)

W przypadku 4 zdarzeń, które miały miejsce na drogach publicznych, po ich wystąpieniu, przeprowadzono na miejscu zdarzenia czynności dotyczące ustalenia ich przebiegu, przyczyn powstania i osób odpowiedzialnych. Ponadto sprawdzono stan trzeźwości kierujących pojazdami służbowymi i sporządzono kartę zdarzenia drogowego. W przypadku 1 zdarzenia, z udziałem zwierzyny, które miało miejsce na drodze publicznej, ww. czynności zostały przeprowadzone po 2 godzinach od zdarzenia (po dotarciu do miejsca docelowego). Natomiast w przypadku 1 zdarzenia - nie przeprowadzono ww. czynności.

W przypadku 2 zdarzeń, które miały miejsce na parkingach (w tym jedno powstało z winy kierowcy spoza resortu, drugie z winy funkcjonariusza) przeprowadzono na miejscu zdarzenia czynności dotyczące ustalenia ich przebiegu, przyczyn powstania i osób odpowiedzialnych. W przypadku pozostałych 2 zdarzeń na parkingach¹³⁸, a szkoda

¹³³ W tym: 2 z winy użytkownika pojazdu, 2 powstałe w wyniku zderzenia ze zwierzyną, 2 z winy innych uczestników ruchu.

¹³⁴ W tym: 3 z winy użytkownika pojazdu i 1 z winy innego uczestnika ruchu.

¹³⁵ Dalej: SWD.

¹³⁶ Zgodnie z katalogiem wydarzeń, określonym przez Komendanta Wojewódzkiego w decyzji Nr 49/2010 z 16.02.2010 r.

¹³⁷ W tym 1 na parkingu centrum handlowego podczas ćwiczeń, druga podczas wyprowadzania pojazdu z garażu przez pracownika cywilnego Policji.

¹³⁸ W tym 1 na parkingu centrum handlowego podczas ćwiczeń, druga podczas wyprowadzania pojazdu z garażu przez pracownika cywilnego Policji.

powstała jedynie w pojazdach służbowych, nie przeprowadzono ww. czynności (w związku z tymi zdarzeniami podejmowano działania określone przepisami wewnętrznymi¹³⁹).

Naczelnik Wydziału Kontroli wyjaśnił, że szkody te powstały w miejscach, gdzie nie obowiązują przepisy ustawy Prawo o ruchu drogowym, a przypadki te nie wiązały się z możliwością popełnienia wykroczenia lub przestępstwa drogowego, ponadto nie wystąpiło zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym i nie doszło do zagrożenia bezpieczeństwa innej osoby.

(dowód: akta kontroli str. 407-469, 1360-1363)

Ponadto 2 zdarzenia¹⁴⁰, które spełniały przesłanki do zakwalifikowania ich jako wydarzenia nadzwyczajne, podlegające sprawozdawaniu, terminowo oraz zgodnie z wytycznymi wprowadzono i zatwierdzono w systemie SESPOL.

Wszystkie pojazdy Policji (uczestniczące w zdarzeniach objętych szczegółowym badaniem) posiadały w dniu zdarzenia ważne badania techniczne.

W oparciu o wybraną do kontroli próbę 10 zdarzeń¹⁴¹ ustalono, że:

- w 7 przypadkach sporządzono meldunek w wymaganych uregulowaniach wewnętrznymi terminach¹⁴²,

- w 8 przypadkach sporządzono protokół szkody w wymaganych terminach¹⁴³.

W przypadku 2 zdarzeń drogowych, z udziałem zwierząt, nie przestrzegano zasad postępowania po zaistnieniu takich zdarzeń, określonych w regulacjach wewnętrznych.

W dokumentacji dotyczącej kierujących pojazdami, objętych szczegółowym badaniem, brak było informacji, że osoby prowadzące pojazdy podczas zdarzeń, ukończyły kursy lub szkolenia z zakresu doskonalenia techniki kierowania pojazdami.

(dowód: akta kontroli str. 407-469)

4.1.3. Liczba dni wyłączenia z użytkowania wszystkich pojazdów użytkowanych przez KWP, które uległy uszkodzeniu w wyniku ww. zdarzeń wyniosła w 2015 r. i 2016 r. odpowiednio 885 i 947. Zastępca Komendanta Wojewódzkiego wyjaśnił, że okresowe wyłączenia poszczególnych pojazdów z eksploatacji nie miały wpływu na realizację zadań służbowych w garnizonie zachodniopomorskim.

(dowód: akta kontroli str. 515)

W wyniku przeprowadzonych badań na próbie 10 zdarzeń¹⁴⁴ stwierdzono, że

- w dowodach technicznych pojazdów wpisano uszkodzenia w wypadkach, które skracały okres ich użytkowania oraz naprawy po wypadkach,
- okres wyłączenia pojazdów z użytkowania w związku ze zdarzeniami wynosił od 1 do 111 dni,
- w 4 przypadkach, gdy sprawcą zdarzenia była osoba spoza Policji, nie korzystano z możliwości uzyskania aut zastępczych na czas naprawy pojazdów służbowych Policji,
- w 9 przypadkach naprawy dokonano poza Policją na łączną kwotę 79.608 zł, we wszystkich tych przypadkach sprzęt został dopuszczony do dalszej eksploatacji po skontrolowaniu go przez kontrolera technicznego policyjnej stacji obsługi oraz odnotowano ten fakt i potwierdzono w książkach kontroli pracy sprzętu transportowego,
- w 1 przypadku naprawy dokonano w policyjnym zapleczu obsługowo-naprawczym na kwotę 765 zł.

W 2 przypadkach okres wyłączenia z użytkowania pojazdów po zdarzeniach objętych kontrolą wyniósł ponad 30 dni, tj. 57 i 111 dni. Naczelnik Wydziału Transportu wyjaśnił, że w przypadku pojazdu wyłączonego na okres 57 dni po zdarzeniu, nastąpiło dwukrotne przedłużenie terminu naprawy przez wykonawcę naprawy ze względu na duży zakres uszkodzeń oraz konieczność wykonania dodatkowych oględzin, a następnie zatwierdzenie kosztorysu. W przypadku drugiego pojazdu, przyczynami wyłączenia było oczekiwanie na

¹³⁹ Tj. sporządzono meldunki, oświadczenia kierujących pojazdami, protokoły szkody.

¹⁴⁰ W 2 przypadkach (kiedy szkoda wyniosła 19,4 tys. zł oraz w drugim – kiedy powstała z winy funkcjonariusza), szkody zostały zawarte w zestawieniu IX/1 SESPOL, a formularz został zatwierdzony.

¹⁴¹ Które objęto badaniem opisanym w pkt 4.1.2, w związku ze zdarzeniami w których uczestniczyły.

¹⁴² Tj. w ciągu 5 dni od zdarzenia (według uregulowań decyzji Nr 189/10 z 5.07.2010 r.).

¹⁴³ Tj. w ciągu 7 dni od ujawnienia szkody (według uregulowań decyzji Nr 189/10 z 5.07.2010 r.).

¹⁴⁴ Które objęto badaniem opisanym w pkt 4.1.2.

sprawozdanie z postępowania wyjaśniającego, kumulacja zadań w policyjnym zapleczu obsługowo naprawczym, w którym początkowo zaplanowano naprawę. Kumulacja zadań związana była z przygotowaniem taboru pływającego do sezonu letniego. Następnie podjęto decyzję o naprawie pojazdu w warsztacie zewnętrznym.

(dowód: akta kontroli str. 474, 478-510)

W przypadku 9 napraw wykonywanych poza Policją, 8 wykonano u wykonawcy wybranego w trybie przetargu nieograniczonego¹⁴⁵, 1 naprawę dokonano w autoryzowanym warsztacie. Naczelnik Wydziału Transportu wyjaśnił, że „(...) naprawa została zlecona w formie bezgotówkowej na podstawie cesji odszkodowania. Ze względu na fakt, iż kolizja miała miejsce w okresie wakacyjnym (...) naprawa tego pojazdu otrzymała status „na cito” (...), podjęta została decyzja by naprawę tego pojazdu zlecić autoryzowanemu wykonawcy (...)”.

(dowód: akta kontroli str. 478-510)

4.2.1. W badanym okresie obowiązywała decyzja Komendanta Wojewódzkiego Nr 189/10 z 5.07.2010 r.¹⁴⁶, w której wskazano m.in. sposób prowadzenia i czas trwania postępowania wyjaśniającego, procedury, a także obieg dokumentów w stosunku do szkód transportowych, powstałych w związku z wypadkami, kolizjami i innymi zdarzeniami ujawnionymi w KPP, KMP oraz w Wydziałach KWP, Oddziale Prewencji Policji, Samodzielnym Pododdziale Antyterrorystycznym Policji i spoza resortu.

(dowód: akta kontroli str. 540-582)

W latach 2015-2016 wskaźnik szkód ogółem¹⁴⁷ w garnizonie wynosił odpowiednio 0,073 i 0,057, a wskaźnik szkód własnych¹⁴⁸ wyniósł w tych latach 0,007.

Wartość szkód w garnizonie, powstałych w mieniu Policji w wyniku zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych Policji, w 2015 r. wyniosła 761,3 tys. zł (w tym 432,3 tys. zł z winy funkcjonariuszy i pracowników Policji), w 2016 r. – 640,9 tys. zł (w tym 363,4 tys. zł z winy funkcjonariuszy i pracowników Policji).

W 2015 r. wartość szkód pokrytych przez funkcjonariuszy i pracowników Policji wyniosła 414,1 tys. zł (54% wartości szkód ogółem), kwota szkód pokryta przez inne osoby lub z ich ubezpieczenia wyniosła 262,3 tys. zł (35% wartości szkód ogółem), a ze środków budżetu państwa 84,4 tys. zł (11% wartości szkód ogółem). W 2016 r. wartość szkód pokrytych przez funkcjonariuszy i pracowników Policji wyniosła 331,1 tys. zł (52% wartości szkód ogółem), kwota szkód pokryta przez inne osoby lub z ich ubezpieczenia wyniosła 202,1 tys. zł (32% wartości szkód ogółem), a ze środków budżetu państwa 101,5 tys. zł (16% wartości szkód ogółem).

Kwota środków wydatkowanych z budżetu państwa na pokrycie odszkodowań powyżej trzykrotności uposażenia funkcjonariusza wyniosła 15,5 tys. zł w 2015 r. i 12,3 tys. zł w 2016 r.

Naczelnik Wydziału Kontroli wyjaśnił, że „(...) w okresie objętym kontrolą nie wystąpiły przypadki obciążeń do pełnej wysokości szkody. Policjanci i pracownicy Policji ponosili koszty napraw do kwoty trzykrotności ich uposażeń (...), zgodnie z dyspozycją art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 7 maja 1999 r. o odpowiedzialności majątkowej funkcjonariuszy Policji (...)”.

(dowód: akta kontroli str. 516, 523-524, 1642)

W badanym okresie nie toczyły się postępowania sądowe dotyczące sporów w zakresie odpowiedzialności majątkowej za szkody wyrządzone w służbowym sprzęcie transportowym przez jego użytkowników. Nie zawierano z ubezpieczycielami ugód, dotyczących przekazania uszkodzonego pojazdu, w zamian za odszkodowanie. Komendant Wojewódzki nie odraczał terminów zapłaty należności stanowiących odszkodowania za szkody

¹⁴⁵ Z którym podpisano umowę w 2014 r. na wykonywanie kompleksowych napraw blacharsko-lakierniczych, mechanicznych i elektromechanicznych uszkodzonych pojazdów służbowych Policji.

¹⁴⁶ Decyzja w sprawie wprowadzenia w życie algorytmu głównego określającego procedury i tryb postępowania w przypadkach likwidacji szkód ujawnionych w mieniu Skarbu Państwa będącego w dyspozycji Komendy Wojewódzkiej Policji woj. zachodniopomorskiego.

¹⁴⁷ Tj. iloraz wartości szkód ogółem ujawnionych w danym roku i liczby kilometrów przejechanych w danym roku przez sprzęt transportowy.

¹⁴⁸ Iloraz szkód powstałych w danym roku z winy policjantów oraz pracowników Policji oraz innych zdarzeń, które obciążyły budżet Policji i liczby kilometrów przejechanych w danym roku przez sprzęt transportowy.

wyrządzone w sprzecznie, nie rozkładał ich na raty, jak również nie umarzał. Nie wystąpiły przypadki przedawnienia roszczeń z tytułu szkód w służbowym sprzecznie transportowym, jak również nie istniało ryzyko ich przedawnienia. Komendant Wojewódzki nie obniżał odszkodowania w sytuacjach, o których mowa w przepisach art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 7 maja 1999 r. o odpowiedzialności majątkowej funkcjonariuszy Policji, Straży Granicznej, Służby Celno-Skarbowej, Biura Ochrony Rządu, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Więziennej, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego i Centralnego Biura Antykorupcyjnego¹⁴⁹. W 2015 r. Komendant Wojewódzki odstąpił od naprawienia szkody¹⁵⁰ wyrządzonej nieumyślnie w przypadku, o którym mowa w art. 13 ust. 2 pkt 3 ww. ustawy.

(dowód: akta kontroli str. 516, 525)

W badanym okresie KWP przysyłała do Zastępcy Dyrektora Biura Logistyki KGP comiesięczne informacje w terminie do 15 dnia następnego miesiąca, dotyczące m.in.. jednostkowych kosztów gospodarki transportowej KWP, co było zgodne z dyspozycją zawartą w piśmie KGP z dnia 18 listopada 2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 332-334)

W wyniku przeprowadzonych badań na próbie 10 zdarzeń¹⁵¹ stwierdzono, że w 6 przypadkach winnymi nieumyślnego powstania zdarzenia byli policjanci i pracownik cywilny Policji. W 5 przypadkach dokonano naprawy bezgotówkowej uszkodzeń powstałych w wyniku ww. zdarzeń na łączną kwotę 32.085 zł, a źródłem finansowania szkód było ubezpieczenie funkcjonariuszy i pracownika cywilnego. W przypadku 1 szkody (na łączną kwotę 19.366 zł), dokonano naprawy finansowanej z ubezpieczenia funkcjonariusza (na kwotę 8.824 zł), a pozostała kwota (10.542,67zł) została pokryta ze środków budżetu państwa¹⁵².

(dowód: akta kontroli str. 337, 526-530)

We wszystkich 10 przypadkach objętych kontrolą¹⁵³ niezwłocznie podjęto postępowania szkodowe¹⁵⁴, które prowadzono rzetelnie oraz zgodnie z przepisami¹⁵⁵ i regulacjami wewnętrznymi¹⁵⁶. W 9 przypadkach niezwłocznie podjęto działania w celu ustalenia winnych powstałych szkód.

(dowód: akta kontroli str. 478-506)

4.2.2. W wyniku badań przeprowadzonych na próbie 10 zdarzeń¹⁵⁷ stwierdzono, że wszystkie szkody ujęto w ewidencji księgowej KWP, a wartość szkód została ujęta w prawidłowej wysokości. Szacunkową wartość szkody wprowadzano do ksiąg rachunkowych na bieżąco¹⁵⁸. W księgach rachunkowych ujmowano rozliczenia szkód w terminach od 1 do 10 miesięcy po zdarzeniu.

(dowód: akta kontroli str. 603-631)

Zastępca Naczelnika Wydziału Finansów KWP wyjaśnił, że „(...) szkody w ewidencji ujmowane są dwukrotnie. Pierwszy raz ewidencjonowana jest wstępna wartość szkody w momencie wpływu protokołu szkody do Wydziału Finansów, drugi raz w momencie wpływu kompletu materiałów po przeprowadzonym postępowaniu (...), pozwalającym na zamknięcie szkody w ewidencji księgowej (...)”.

(dowód: akta kontroli str. 585-587)

¹⁴⁹ Dz. U. z 2015 r. poz. 620, ze zm.; dalej: ustawa o odpowiedzialności majątkowej funkcjonariuszy Policji.

¹⁵⁰ Na kwotę 150 zł.

¹⁵¹ Które objęto badaniem opisanym w pkt 4.1.2.

¹⁵² Orzeczenie nr KWP/Tr/137/16 z 30.12.2016 r., wydane na podstawie art. 13 ust. 1 i 3 oraz art. 6 ust. 1 ustawy o odpowiedzialności majątkowej funkcjonariuszy Policji.

¹⁵³ Które objęto badaniem opisanym w pkt 4.1.2.

¹⁵⁴ Dotyczące ustalenia odszkodowań za wyrządzone szkody.

¹⁵⁵ Ustawy o odpowiedzialności majątkowej funkcjonariuszy Policji, Kodeksu pracy.

¹⁵⁶ Decyzja Komendanta Wojewódzkiego Nr 189/10 z 5.07.2010 r

¹⁵⁷ Które objęto badaniem opisanym w pkt 4.1.2.

¹⁵⁸ Tj. w miesiącu zaistnienia szkody lub w następnym miesiącu.

Sprawozdanie dotyczące rozrachunków z tytułu szkód generowane było przez system księgowy KWP (SKOP/FK) na podstawie ujętych w księgach poleceń księgowania. Wskazane sprawozdania za kontrolowany okres sporządzono rzetelnie¹⁵⁹.

(dowód: akta kontroli str. 595-602, 604-631)

4.2.3. W 2015 r. średnioroczna liczba ubezpieczonych¹⁶⁰ funkcjonariuszy garnizonu wyniosła 2.978 osób, pracowników cywilnych Policji – 252 osoby. W 2016 r. średnioroczna liczba ubezpieczonych funkcjonariuszy wyniosła 1.416 osób, pracowników cywilnych Policji 157 osób.

(dowód: akta kontroli str. 632-633)

W dniu 2.02.2015 r. Komendant Główny Policji zawarł porozumienie ze związkami zawodowymi w sprawie przekazania roli ubezpieczającego w ubezpieczeniach majątkowych za szkody wyrządzone pracodawcy oraz odpowiedzialności za powierzone mienie. Dnia 5.10.2015 r. została zawarta umowa pomiędzy m.in. NSZZ Policjantów, Niezależnym Samorządowym Związkiem Pracowników Policji a PZU S.A., dotycząca odpowiedzialności majątkowej funkcjonariuszy i pracowników Policji.

Naczelnik Wydziału Finansów KWP wyjaśnił, że „(...) Wydział Finansów nie dysponuje informacjami o ubezpieczonych policjantach i pracownikach Policji, którzy samodzielnie opłacają składki na ubezpieczenie obejmujące odpowiedzialność za szkody w służbowym sprzęcie transportowym”.

(dowód: akta kontroli str. 632-633)

Na pytanie ankietowe czy w związku z użytkowaniem pojazdów służbowych funkcjonariusze korzystali z dodatkowego dobrowolnego ubezpieczenia od odpowiedzialności majątkowej za wyrządzone szkody w pojazdach służbowych, 116 (ze 139) ankietowanych odpowiedziało pozytywnie, jako najczęstszą przyczynę wskazując zabezpieczenie przed odpowiedzialnością majątkową w przypadku spowodowania szkody w pojeździe.

(dowód: akta kontroli str. 1525-1532)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Nierzetelne prowadzenie ewidencji szkód w „Księżce ewidencji wypadków i kolizji dotyczących służbowego sprzętu transportowego” poprzez niewprowadzanie wszystkich informacji w zakresie danych dotyczących kierującego pojazdem¹⁶¹ oraz niedokonywanie wpisu w zakresie informacji o przyczynie wypadku¹⁶².

(dowód: akta kontroli str. 332-335)

Naczelnik Wydziału Transportu wyjaśnił, że „(...) wzór meldunku (...) zawiera informacje niezbędne do wszczęcia postępowania oraz likwidacji samej szkody, ale nie przewiduje danych z kolumny nr 6. (...) Wpis w zakresie informacji „Przyczyna wypadku” zawierana jest w krótkim opisie wypadku – kolumna nr 7. (...) Nieprawidłowych zachowań sprawcy jest wiele, wobec czego wybór tej właściwej przyczyny mógłby zostać na etapie wprowadzania szkody do ewidencji mylnie wskazany”.

(dowód: akta kontroli str. 336)

2. Niesporządzenie w przypadku 3 zdarzeń (na 10 objętych badaniem) meldunku w terminie określonym w decyzji Komendanta Wojewódzkiego Nr 189/10 z 5.07.2010 r.¹⁶³, (tj. w pkt II ppkt 1 schematu 1 i 3 decyzji). Określono w niej, że meldunek powinien zostać

¹⁵⁹ W wyniku przeprowadzonych badań na próbie 10 zdarzeń, ustalono iż w księgach rachunkowych ujęto wszystkie 10 wartości szkód, ujętych w sprawozdawczości (w tym w 4 przypadkach w cz. II sprawozdania w kolumnie nr 8) sprawozdania "Pozostałość szkód bez prawomocnych decyzji".

¹⁶⁰ Posiadających ubezpieczenie obejmujące odpowiedzialność majątkową za szkody wyrządzone pracodawcy oraz odpowiedzialność majątkową za powierzone mienie.

¹⁶¹ We wszystkich badanych przypadkach (10 zdarzeń) nie zawarto informacji w zakresie danych dotyczących kierującego pojazdem - w kolumnie 6 ewidencji pn. „Kat. I nr prawa jazdy oraz nr upoważnienie / zaświadczenia na prowadzenie pojazdu służbowego”.

¹⁶² W 9 (na 10 zdarzeń wybranych do kontroli) nie dokonano wpisu w zakresie informacji „Przyczyna wypadku”.

¹⁶³ Dotyczy szkód powstałych z winy kierowców resortu, ujawnionych w Wydziałach KWP, OPP, SPAP, komórkach KGP, pracownicy objęci ubezpieczeniem grupowym (schemat nr 1) oraz dla szkód powstałych w wyniku zdarzeń losowych, kolizji ze zwierzętami (schemat 3).

sporządzony w ciągu 5 dni od zdarzenia, podczas gdy meldunki w 3 przypadkach zostały sporządzone w terminie od 7 do 32 dni po zdarzeniu¹⁶⁴.

(dowód: akta kontroli str. 442-467, 540-582)

Kierownik Garaży Komendy wyjaśniła, że „(...) wymagany termin sporządzenia ww. dokumentów został przekroczony z powodu mojego niedopatrzenia oraz spóźnionym (...) przekazaniem informacji o kolizji do Wydziału Transportu KWP w Szczecinie”.

(dowód: akta kontroli str. 1360-1364)

3. Niewezwanie na miejsce 2 kolizji ze zwierzętami¹⁶⁵ (na 2 objęte badaniem) załogi / sekcji Wydziału Ruchu Drogowego, co było niezgodne z postanowieniami decyzji Nr 189/10 Komendanta Wojewódzkiego z 5.07.2010 r.¹⁶⁶ (tj. pkt II ppkt 1 schematu 3 decyzji). Określono w niej, że w przypadku kolizji ze zwierzętami należy wezwać na miejsce zdarzenia załogę komórki realizującej zadania w obszarze ruchu drogowego, celem sporządzenia protokołu ze zdarzenia wraz z dokumentacją fotograficzną. W związku z 1 z powyższych zdarzeń przeprowadzono czynności dotyczące ustalenia jego przebiegu i wezwano policjantów Ruchu Drogowego po 2 godzinach od zdarzenia (po dotarciu do miejsca docelowego). W drugim przypadku nie podjęto ww. czynności, a szkodę ujawniono 2 dni po jej powstaniu¹⁶⁷.

(dowód: akta kontroli str. 442-467)

Naczelnik Wydziału Kontroli, na podstawie oświadczeń funkcjonariuszy kierujących pojazdami w chwili zdarzenia, wyjaśnił, że kierowcy uderzając w przebiegające przez jezdnię zwierzęta byli przekonani, że nie wystąpiły w związku z tym żadne uszkodzenia radiowozów, wobec czego kontynuowali jazdę, odstępując od wzywania partoli ruchu drogowego. Uszkodzenia 1 z pojazdów zostały ujawnione dopiero po dotarciu do miejsca docelowego i wtedy zainicjowano czynności z udziałem policjantów Ruchu Drogowego. W drugim przypadku nie wystąpiły przesłanki do podejmowania takich czynności przez policjantów Ruchu Drogowego, ponieważ szkodę ujawniono dopiero po upływie 2 dni od zdarzenia.

(dowód: akta kontroli str. 1360-1364)

4. Prowadzenie postępowania wyjaśniającego okoliczności zaistnienia 1 szkody (na 10 objętych badaniem) dłużej niż 2 miesiące¹⁶⁸, licząc od dnia ujawnienia szkody do dnia wydania orzeczenia, co było niezgodne z decyzją Nr 189/10 z 5.07.2010 r. Komendanta Wojewódzkiego (§ 2 Algorytmu głównego i schematów realizujących).

(dowód: akta kontroli str. 442-467)

Naczelnik Wydziału Transportu wyjaśnił, że „(...) przyczyny powstałych (...) opóźnień wynikały z przekazania notatki kierującego radiowozem blisko miesiąc po zaistnieniu zdarzenia – dokument ten stanowił podstawę do sporządzenia meldunku potwierdzającego szkodę i prowadzenie postępowania wyjaśniającego w Wydziale (...) przez ponad 3 miesiące”.

(dowód: akta kontroli str. 1360-1364)

5. Nieprzekazanie informacji o 2 zdarzeniach (na 2, o których informacja powinna zostać przekazana ze względu na kwotę strat powstałych w wyniku zdarzenia) do Dyrektora Biura Logistyki KGP, co było niezgodne z § 6 pkt 3 zarządzenia w sprawie zasad przyznawania i użytkowania sprzętu. Wskazany przepis stanowi, że jednostka prowadząca gospodarkę transportową informuje dyrektora Biura Logistyki Policji KGP o zdarzeniu, w wyniku, którego m.in. szacunkowe straty w służbowym sprzęcie transportowym przekraczają kwotę ustaloną corocznie przez to Biuro.

(dowód: akta kontroli str. 442-467)

¹⁶⁴ W przypadku zdarzenia z udziałem pojazdu o nr wew. 4.731, meldunek został sporządzony po upływie 12 dni od zdarzenia, w przypadku pojazdu o nr wew. 5.936 - 7 dni od zdarzenia, w przypadku pojazdu o nr wew. 5.852 po upływie 32 dni od zdarzenia.

¹⁶⁵ Dotyczy pojazdów o nr wewnętrznych: 540 i 5.852.

¹⁶⁶ Dotyczy szkód powstałych z w wyniku zdarzeń losowych, kolizji ze zwierzętami (schemat 3 Algorytmu, w którym w pkt II, ppkt 1 wskazano zasadę obowiązkowego wzywania na miejsce zdarzenia załogi ruchu drogowego).

¹⁶⁷ Wtedy powiadomiono też przełożonego o zdarzeniu.

¹⁶⁸ Postępowanie od dnia ujawnienia szkody w Wydziale Transportu (9.12.2015 r.) do dnia zakończenia postępowania (4.04.2016 r.) trwało 117 dni.

Naczelnik Wydziału Transportu wyjaśnił, że „(...) przyczyną niepoinformowania Biura Logistyki KGP (...) było przeświadczenie poparte doświadczeniem zawodowym oraz konsultacjami z innymi jednostkami Policji, że przepis ten nie obowiązuje (...). Regulacje nie były zmieniane od 2000 r.”

(dowód: akta kontroli str. 1360-1364)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

NIK zwraca uwagę, że w przypadku 2 zdarzeń (na 10 badanych), protokoły szkody nie zostały sporządzone w terminie określonym w decyzji Nr 189/10 Komendanta Wojewódzkiego z 5.07.2010 r.¹⁶⁹. (tj. pkt II ppkt 1 schematu 3 decyzji). We wskazanej decyzji określono, że protokół szkody sporządza się w ciągu 7 dni od ujawnienia szkody. Protokoły z ww. zdarzeń¹⁷⁰ zostały sporządzone po upływie 13 dni od powzięcia informacji przez Wydział Transportu o szkodzie.

(dowód: akta kontroli str. 442-467)

Naczelnik Wydziału Transportu wyjaśnił, że „(...) Wydział Transportu meldunek o zdarzeniu (...) otrzymuje od kierownika garaży w terminie do 5 dni od (...) incydentu. (...) Zespół w ciągu 7 dni od przyjęcia meldunku (uznawanego za faktyczne ujawnienie szkody) rejestruje zdarzenie (...) oraz sporządza protokół (...)”.

(dowód: akta kontroli str. 1360-1364)

W ocenie NIK istnieje potrzeba precyzyjnego określenia (w wewnętrznych uregulowaniach) kiedy następuje ujawnienie szkody oraz wzmożenia nadzoru nad egzekwowaniem terminowego sporządzania protokołów, niezbędnych w postępowaniach wyjaśniających, prowadzonych w tych sprawach.

Ocena częściowa

Komendant Wojewódzki wprowadził regulacje dotyczące postępowania po zaistnieniu zdarzenia z udziałem służbowego sprzętu transportowego, dokumentowania takich zdarzeń, likwidacji szkód. Były one przestrzegane, za wyjątkiem ujawnionych w trakcie kontroli przypadków niesporządzenia meldunków i niepodjęcia postępowania wyjaśniającego w wymaganych terminach oraz niewezwania sekcji Wydziału Ruchu Drogowego w przypadku zdarzeń drogowych ze zwierzyną. Nierzetelnie prowadzono ewidencję szkód w „Księżce ewidencji wypadków i kolizji dotyczących służbowego sprzętu transportowego”. Nie przekazano informacji o 2 zdarzeniach do Dyrektora Biura Logistyki KGP.

IV. Uwagi i wnioski

NIK zwraca uwagę, że w związku z uchynieniem z dniem 1.03.2017 r. rozporządzenia w sprawie badań technicznych i wejściem w życie z dniem 18.03.2017 r. analogicznych przepisów wykonawczych, tj. rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministra Rozwoju i Finansów oraz Ministra Obrony Narodowej z dnia 16 marca 2017 r. w sprawie badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny, w okresie od dnia 1 do 17 marca 2017 r. w obrocie prawnym nie funkcjonowały przepisy określające okoliczności dopuszczające przeprowadzanie badań technicznych pojazdów w stacjach kontroli prowadzących działalność, o której mowa w art. 82 ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Tym samym brak było możliwości przeprowadzania badań technicznych pojazdów Policji w takich stacjach. W tym okresie Naczelnik Wydziału Transportu dokonał zlecenia przeprowadzenia badań technicznych pojazdów służbowych Policji w stacjach kontroli pojazdów nieposiadających upoważnienia do przeprowadzania badań technicznych pojazdów służb oraz przeprowadzono 5 badań w policyjnej stacji obsługi w tym okresie. Możliwość zlecenia badań w stacjach kontroli poza Policją wynikała z pisma Dyrektora Biura Logistyki Policji KGP z dnia 1.03.2017 r. (decyzja w tej sprawie była niezależna od KWP).

¹⁶⁹ Dotyczy szkód powstałych w wyniku zdarzeń losowych, kolizji ze zwierzętami (schemat 3 Algorytmu).

¹⁷⁰ Dotyczy zdarzeń z udziałem pojazdów o nr wewn. 540 i 5.852.

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. Podjęcie działań w celu zapewnienia możliwości wprowadzania i zatwierdzania w SESPol przez uprawnionych pracowników KWP sprawozdań o stanie i pracy sprzętu transportowego KWP.
2. Podjęcie działań w celu zapewnienia wyposażenia garnizonu zachodniopomorskiego w sprzęt transportowy zgodnie z obowiązującymi normami.
3. Wzmocnienie nadzoru nad działalnością Wydziału Transportu w celu:
 - a) rzetelnego prowadzenia wymaganych ewidencji,
 - b) zgodnego z uregulowaniami wewnętrznymi prowadzenia postępowań i dokumentowania zdarzeń,
 - c) udzielania zamówień publicznych w zakresie gospodarki transportowej zgodnie z przepisami Pzp.
4. Przekazywanie informacji Dyrektorowi Biura Logistyki KGP w sytuacjach określonych przepisami prawa.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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 30 dni od dnia 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 21 sierpnia 2017 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Szczecinie

Kontroler
Ewelina Czerepska
Starszy inspektor kontroli państwowej

Dyrektor

.....
podpis

.....
podpis