



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Szczecinie

LSZ.410.007.02.2017
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. Agata Prochotta Miłek, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/85/2017 z dnia 16.05.2017 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2) 2. Tomasz Cyranka, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/101/2017 z dnia 29.05.2017 r. (dowód: akta kontroli str. 3-4)
Jednostka kontrolowana	Komenda Powiatowa Policji w Policach ¹ .
Kierownik jednostki kontrolowanej	Mł. insp. Mariusz Bajor, Komendant Powiatowy Policji ² w Policach ³ . (dowód: akta kontroli str. 5)

II. Ocena kontrolowanej działalności⁴

Ocena ogólna

W badanym okresie⁵ KPP dysponowała wymaganą dokumentacją dotyczącą użytkowanych pojazdów służbowych oraz rzetelnie prowadziła ewidencję ich użycia w książce dyspozytora i książkach kontroli pracy sprzętu transportowego. Badanie szczegółowe 10 przypadków użytkowania pojazdów służbowych nie wykazało odstępstw od zasad ich użytkowania, ustalonych przez Komendanta Wojewódzkiego Policji w Szczecinie. Użytkowane w latach 2015-2016 pojazdy służbowe były przez KPP przedstawiane do badań technicznych z zachowaniem wyznaczonych terminów.

W KPP zapewniono wymagany obieg informacji o zdarzeniach drogowych z udziałem policyjnych pojazdów służbowych, jednak 2 zdarzeń (z 10 badanych) nie zarejestrowano w Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji⁶. W 1 z tych przypadków nie sporządzono też karty zdarzenia drogowego, pomimo że zdarzenia miały miejsce na drodze publicznej.

Postępowania dotyczące przebiegu i ustalenia sprawców zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych Policji były prowadzone zgodnie z obowiązującymi regulacjami. Jednak KPP nie prowadziła księgi ewidencji zdarzeń z udziałem sprzętu transportowego w formie określonej zarządzeniem Nr 7 Komendanta

¹ Dalej: KPP.

² Dalej: Komendant.

³ Do dnia 31.02.2016 r. Komendantem Powiatowym Policji w Policach był mł. insp. Andrzej Zakrzewski.

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: SEWiK.

Głównego Policji z dnia 26 maja 2000 r. w sprawie szczegółowych zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego w Policji⁷.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

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

1.1. Wyposażenie w sprzęt transportowy

Opis stanu
faktycznego

1.1.1. Na podstawie zarządzenia Nr 7 KGP z 26.05.2000 r. w sprawie zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego w KPP prowadzono ewidencję sprzętu transportowego w indywidualnej księdze sprzętu transportowego. Księgę tę prowadzono w podziale na rodzaje posiadanego sprzętu transportowego, a dla rodzaju *pojazdy samochodowe* w podziale na grupy pojazdów⁸. Ponadto sprzęt używany ewidencjonowano odrębnie w książce ewidencji sprzętu w użytkowaniu.

(dowód: akta kontroli str. 6-17)

Według stanu na 31 grudnia 2015 r. oraz 31 grudnia 2016 r.:

- KPP posiadała na wyposażeniu 19 samochodów osobowych, 3 samochody osobowe terenowe⁹, 5 furgonów, 2 przyczepy i 1 łódź;
- kryteria do wycofania z eksploatacji spełniały 2 samochody osobowe i 2 furgony (10,5% posiadanych samochodów osobowych oraz 40% furgonów), co stanowiło 14% posiadanego sprzętu transportowego ogółem;
- poziom wyposażenia w sprzęt transportowy w jednostce odpowiadał ustalonym normom dla samochodów osobowych oraz sprzętu pływającego, był wyższy dla samochodów osobowych i furgonów¹⁰, jednak przy uwzględnieniu pojazdów spełniających kryteria do wycofania do ustalonych norm wyposażenie KPP było niższe o 1 samochód osobowy i o 1 furgon;
- w całym badanym okresie KPP nie posiadała 2 motocykli;
- średni wiek oraz średni przebieg ogółem samochodów osobowych (oznakowanych i nieoznakowanych) wynosił odpowiednio: 7 i 8 lat oraz 158,6 tys. km i 164,3 tys. km, a dla pojazdów typu furgon (oznakowanych i nieoznakowanych) odpowiednio: 9,5 i 10, 5 lat oraz 190,8 tys. km i 212,4 tys. km.

Średnioroczny przebieg dla samochodów służbowych osobowych wyniósł w 2015 r. 20,3 tys. km i w 2016 r. 21,1 tys. km, a dla samochodów typu furgon odpowiednio 17,6 tys. km i 21,4 tys. km; średniodobowy przebieg pojazdów wynosił odpowiednio 477 km i 512 km. W 2015 r. w KPP do eksploatacji przyjęto 2 samochody osobowe i wycofano 1 samochód osobowy, w 2016 r. przyjęto 1 samochód osobowy i 1 furgon, a wycofano 1 samochód osobowy.

(dowód: akta kontroli str. 6–19, 50-51)

Komendant wyjaśnił, że w jego ocenie *wyposażenie w sprzęt transportowy zapewniało prawidłowe funkcjonowanie jednostki. Jednak wyposażenie faktyczne tutejszej Komendy nie spełnia naliczeń wynikających z obowiązujących przepisów. W chwili obecnej należałoby KPP doposażyć zgodnie z normą w dwa radiowozy*

⁷ Dz. Urz. KGP Nr 4, poz. 39 ze zm.; dalej: zarządzenie KGP z 26.05.2000 r. w sprawie zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego.

⁸ Księga zawierała także informacje dotyczące posiadanych pojazdów w zakresie: daty wpisu do księgi, nr wewnętrznego pojazdu, marki, typu, rodzaju, liczby miejsc, numeru podwozia, daty otrzymania, nazwy dokumentu potwierdzającego otrzymanie i jego numer oraz numer rejestracyjny pojazdu.

⁹ W tym jeden pojazd nieoznakowany marki Toyota Hilux, używany w dniu 18.02.2015 r. na podstawie umowy użyczenia na okres 5 lat.

¹⁰ Normatyw wynosił: dla samochodów osobowych - 18, dla osobowych terenowych - 4, dla samochodów typu furgon - 4, dla przyczep - 1, dla motocykli - 2, dla sprzętu pływającego - 1.

osobowe – 1 nieoznakowany i 1 oznakowany(...). W związku z niedoposażeniem jednostki na przestrzeni wskazanego okresu w wymagany normami sprzęt transportowy oraz wyłączeniem z użytkowania, wynikającym z awarii i przeglądów, w celu zapewnienia prawidłowej realizacji zadań służbowych w roku 2015 wystąpiono do Komendy Wojewódzkiej Policji w Szczecinie¹¹ o pojazd i został on przekazany. Na bieżąco przemieszczany jest sprzęt pomiędzy komórkami KPP oraz pomiędzy KPP, a Komisariatem w Mierzynie, nawet do kilku decyzji w miesiącu dotyczących przemieszczeń, w zależności od potrzeb. Ponadto w razie konieczności wypożyczany też jest sprzęt transportowy z Wydziału Transportu KWP.

(dowód: akta kontroli str. 20, 22-23)

1.1.2. W latach 2015–2016 Komendant corocznie analizował stan techniczny, przebieg roczny i przebiegi miesięczne dla każdego z pojazdów. Zgodnie z wyjaśnieniami Komendanta analizy potrzeb i stanu wykorzystania sprzętu transportowego oraz analizy stanu technicznego i przydatności do dalszego użytkowania tego sprzętu, prowadzone były przez Wydział Transportu KWP w Szczecinie. Przez Komendanta Powiatowego analizowane były poprzez: codzienne zapoznawanie się w ramach odpraw ze służbą dyżurną z zapisami w „książce dyspozytora”, zapoznawanie się z miesięcznymi zestawieniami przebiegu poszczególnych pojazdów, bieżące analizy wynikające z aktualnych uwarunkowań, tj. podejmowanie decyzji w zakresie przydziału pojazdów i ich wykorzystania przez poszczególne komórki organizacyjne, związane ze spiętrzeniem się zadań z wykorzystaniem pojazdów, bądź też koniecznością zapewnienia prawidłowego funkcjonowania komórek w związku z przerwami w eksploatacji poszczególnych pojazdów wynikających ze zdarzeń bądź planowanych przebiegów, doraźne analizy w związku z sygnalizowaniem przez KWP możliwości zakupu pojazdów w systemie 50/50 przy udziale samorządów.

(dowód: akta kontroli str. 20-22, 660-663)

W latach 2015-2016 KPP pozyskała 2 samochody zakupione przy udziale środków Funduszu Wsparcia Policji. Działania podejmowane przez KPP w tym zakresie nie wykraczały poza rozwiązania przewidziane w art. 13 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji¹². Na podstawie porozumienia z dnia 2.06.2015 r. (pomiędzy Gminą Dobra, a Skarbem Państwa – KWP w Szczecinie, przy udziale Komendanta Powiatowego) pozyskano kwotę 21,5 tys. zł na dofinansowanie zakupu samochodu osobowego (oznakowanego); na podstawie porozumienia z dnia 10.10.2016 r. z Gminą Police i z dnia 5.10.2016 r. z Gminą Kołbaskowo oraz z Powiatem Polickim uzyskano dofinansowanie zakupu pojazdu (z pomieszczeniem do przewozu osób zatrzymanych za przestępstwa bądź do wytrzeźwienia) - łącznie 51,2 tys. zł. Powyższe jednostki przekazały środki finansowe na Fundusz Wsparcia Policji z przeznaczeniem na dofinansowanie zakupu ww. pojazdów służbowych. Policja wywiązała się z warunków zawartego porozumienia w zakresie zakupu pojazdu oraz udokumentowania tej transakcji. Samochody zostały przyjęte do użytkowania w KPP odpowiednio 23.09.2015 r. i 13.12.2016 r. Dodatkowo Komendant zwrócił się do KWP z wnioskiem o przydzielenie pojazdu nieoznakowanego, wycofanego z Wydziału Ruchu Drogowego KWP i z dniem 23.10.2015 r. pojazd ten KPP otrzymała. W KPP w badanym okresie nie obowiązywały limity przebiegów w poszczególnych rodzajach służb, ani limity wydatków na paliwo.

(dowód: akta kontroli str. 25-48)

¹¹ Dalej: KWP.

¹² Dz. U. z 2016 r. poz. 1782 ze zm., dalej: ustawa o Policji.

KPP prowadziła dokumentację dotyczącą użytkowania sprzętu transportowego¹³. Analiza dokumentacji dotyczącej 10 pojazdów służbowych¹⁴ wykazała, że w KPP prowadzono ewidencję użycia sprzętu transportowego w książce dyspozytora oraz wystawiano, prowadzono i przechowywano miesięczne książki kontroli pracy sprzętu transportowego - zgodnie z wymogami określonymi w § 10 ust. 1 pkt 2, pkt 4 i pkt 5 zarządzenia KGP z 26.05.2000 r. w sprawie zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego.

(dowód: akta kontroli str. 52–536)

W okresie od 28.02. do 31.05.2017 r. zostały wycofane 3 pojazdy¹⁵ spełniające kryteria do wycofania, w sytuacji, w której fizycznie utraciły sprawność techniczną.

(dowód: akta kontroli str. 6–14)

1.2. Badania techniczne pojazdów

Na podstawie dowodów technicznych, książek kontroli pracy sprzętu transportowego, dowodów rejestracyjnych, zaświadczeń o przeprowadzeniu badania technicznego dla 9 pojazdów¹⁶ objętych badaniem szczegółowym ustalono, że w latach 2015-2016 KPP terminowo realizowała obowiązek wynikający z art. 81 ust. 1, w związku z art. 82 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym¹⁷. Przedstawiała pojazdy do badań technicznych, przed upływem terminu ważności poprzednich badań. Wszystkie badania techniczne zostały wykonane w policyjnej stacji kontroli pojazdów. Badania techniczne w przypadku 4 pojazdów wykonano w dniu podstawienia, w przypadku pozostałych 5 po dokonaniu naprawy¹⁸.

(dowód: akta kontroli str. 537-549)

1.3. Obsługa techniczna oraz naprawy pojazdów

1.3.1.W KPP nie utworzono Punktu Obsługi Pojazdów, Stacji Obsługi, Przygarażowego Punktu Obsługi. Obsługę techniczną i naprawy sprzętu transportowego zorganizowano w KPP w oparciu o zasady określone w decyzji Nr 34 KGP z dnia 2.02.2001 r. w sprawie organizacji obsługi technicznej i napraw sprzętu transportowego w Policji¹⁹ oraz decyzji Nr 88/2013 Komendanta Wojewódzkiego Policji w Szczecinie z dnia 17.04.2013 r. w sprawie zasad dysponowania i użytkowania służbowego sprzętu transportowego, eksploatowanego przez jednostki i komórki organizacyjne Komendy Wojewódzkiej Policji w Szczecinie²⁰. W myśl § 6 ww. decyzji Komendanta Wojewódzkiego komórką właściwą do prowadzenia gospodarki transportowej był wyłącznie Wydział Transportu KWP. Służbowy sprzęt transportowy Policji utrzymywany był w sprawności technicznej w zapleczu technicznym Policji oraz zewnętrznych zakładach naprawczych, na podstawie podpisanych umów lub w szczególnych przypadkach bez umowy, za zgodą Naczelnika Wydziału Transportu KWP lub upoważnionej przez niego osoby. Wszystkie decyzje w tym zakresie podejmowano w KWP.

(dowód: akta kontroli str. 550-557)

¹³ KPP dysponowała dowodami rejestracyjnymi, kartami pojazdów, książkami gwarancyjnymi, dowodami technicznymi sprzętu transportowego oraz protokołami zdawczo-odbiorczymi.

¹⁴ Próba obejmowała 10 przypadków użycia pojazdów służbowych, podczas których wystąpiły kolizje drogowe lub zdarzenia z udziałem sprzętu transportowego.

¹⁵ Osobowe o nr wew.: 4865, 5000, 5048.

¹⁶ Dziesiąty pojazd o numerze wewnętrznym 5.939 był pojazdem użyczonym KPP do testów technicznych, nie podlegał obowiązkowemu rocznemu przeglądowi. Pojazd został przyjęty do testowania jako fabrycznie nowy, urata ważności aktualnych badań technicznych upływa z dniem 19.12.2017 r.

¹⁷ Dz. U. z 2017 r., poz. 1260 ze zm.

¹⁸ Od przedstawienia pojazdu do policyjnej stacji obsługi do dnia wykonania badania technicznego upłynęło odpowiednio: 2, 8, 14, 30 i 52 dni.

¹⁹ Dz. Urz. KGP Nr 4 z dnia 25 kwietnia 2001 r., poz. 42.

²⁰ Dalej: decyzja Komendanta KWP Nr 88/2013 w sprawie zasad dysponowania i użytkowania służbowego sprzętu transportowego.

Komendant wyjaśnił, że w KPP nie utworzono przygarażowego stanowiska usługowo-naprawczego, tutejsza jednostka znajduje się w niedalekiej odległości od policyjnej Stacji Obsługi nr 1 w Szczecinie (ok. 18 km), w związku z powyższym brak jest celowości utworzenia takiego stanowiska. Wszelkie obsługi techniczne oraz naprawy pojazdów realizowane są na bieżąco przez ww. Stację Obsługi, bądź w przypadku braku mocy przerobowych, pojazdy kierowane są do serwisów zewnętrznych. Czasy postoju w naprawach ograniczane są do minimum i nie wpływają bezpośrednio na mobilność jednostki. Dotychczasowa realizacja wszelkiego rodzaju napraw bieżących, obsług technicznych oraz napraw szkodowych wykonywana przez Stację Obsługi w Szczecinie nie przysparzała problemów, tym samym nie było konieczności informowania Komendanta Wojewódzkiego Policji.

(dowód: akta kontroli str. 20, 23)

W trybie art. 29 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli²¹, Naczelnik Wydziału Transportu KWP poinformował, że sprzęt transportowy przyjmowany jest do stacji obsługi po wystawieniu przez jednostkę zlecenia: na naprawę bieżącą, po wystąpieniu awarii sprzętu, na obsługę techniczną po uzyskaniu przez sprzęt wymaganego przebiegu kilometrów lub czasokresu, na naprawę szkodową po wystąpieniu kolizji albo wypadku, na badania techniczne.

(dowód: akta kontroli str. 558-560)

Odległość między znajdującą się przy ulicy Wernyhory 5 w Szczecinie Stacją Obsługi²² KWP a KPP wynosiła 16,2 km, a między SO a Komisariatem w Mierzynie 4,2 km. W badanej dokumentacji dotyczącej 10 zdarzeń nie wystąpiły przypadki jednoczesnych przejazdów dwóch pojazdów do SO, z których jeden pozostawał w naprawie, a drugim wracał policjant lub pracownik przekazujący pojazd do naprawy. Zgodnie z zasadami obowiązującymi w Wydziale Transportu KPP, do KPP po pojazd do naprawy wysyłany był pojazd z lawetą.

(dowód: akta kontroli str. 659)

Spośród 62 funkcjonariuszy KPP, którzy uczestniczyli w przeprowadzanym w trakcie kontroli NIK anonimowym badaniu ankietowym, na pytanie dotyczące: czy według Pan/Pani obowiązujące rozwiązania organizacyjne w zakresie naprawy i obsługi technicznej pojazdów są właściwe, 33 wskazało odpowiedź *nie*, a 14 odpowiedź *raczej nie*. Ankietowani najczęściej wskazywali długi czas przeprowadzania przeglądów/napraw pojazdów służbowych w policyjnych stacjach obsługi (42), brak możliwości technicznych przeprowadzania drobnych napraw i obsługi pojazdów w jednostce użytkującej sprzęt (31) i brak możliwości przeprowadzania drobnych napraw i obsługi pojazdów w lokalnych warsztatach (26).

(dowód: akta kontroli str. 561-565)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

KPP dysponowała wymaganą dokumentacją dotyczącą użytkowanych pojazdów służbowych oraz prawidłowo prowadziła ewidencję ich użycia w książce dyspozytora i książkach kontroli pracy sprzętu transportowego. Badanie szczegółowe 10 przypadków użytkowania pojazdów służbowych nie wykazało odstępstw od zasad ich użytkowania, ustalonych przez Komendanta Wojewódzkiego Policji. Użytkowane w latach 2015-2016 pojazdy służbowe były przez KPP przedstawiane do badań technicznych z zachowaniem wyznaczonych terminów.

²¹ Dz. U. z 2017 r., poz. 524; dalej: ustawa o NIK.

²² Dalej: SO.

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

2.1. Uprawnienia i zezwolenia na kierowanie pojazdami

Opis stanu
faktycznego

2.1.1. Według stanu na dzień 01.01.2015 r. liczba policjantów pełniących służbę w KPP wynosiła 128, a według stanu na 31.12.2015 r. i 31.12.2016 r. - 126. Na dzień 31.12.2016 r. wszyscy funkcjonariusze KPP posiadali uprawnienia do kierowania pojazdami, w tym 6 (4,8%) kategorii A, 106 (84,1%) kategorii B, 7 (5,6%) kategorii C, 2 (1,6%) kategorii D oraz 5 uprawnienia innych kategorii. Na dzień 31.12.2016 r. 105 funkcjonariuszy (83,3%) kierowało pojazdami służbowymi, a 101 (80,2%) posiadało zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi.

(dowód: akta kontroli str. 578-579)

W latach 2015-2016 w zakresie użytkowania pojazdów służbowych obowiązywała decyzja Nr 88/2013 Komendanta KWP w sprawie zasad dysponowania i użytkowania służbowego sprzętu transportowego. Komendant wyjaśnił, że *KPP dysponuje aktualnymi i kompletnymi informacjami o uprawnieniach policjantów do kierowania pojazdami. (...) Odmowy podjęcia działań dotyczących uzyskania uprawnień do kierowania pojazdami nie odnotowano. W KPP przed przekazaniem pojazdu służbowego nie weryfikuje się praktycznych umiejętności kierowania pojazdami – policjantowi po wykonaniu badań psychologicznych i lekarskich wystawia się zezwolenie bądź upoważnienie do prowadzenia pojazdu. Zlecając zadania do realizacji przy użyciu pojazdu służbowego więcej niż jednemu, wyznaczenie policjanta, jako kierowcy, następuje bez głębszej analizy. Każdy z policjantów posiadających uprawnienia winien być gotowy do realizacji tego zadania. W KPP powierzenie pojazdu służbowego do użytkowania nie jest i nie było uzależnione od posiadania przez policjantów ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej – jednocześnie policjanci mają możliwość skorzystania z ubezpieczenia OC w dwóch towarzystwach ubezpieczeniowych (...), z których korzystają (są przypadki ubezpieczania się w dwóch towarzystwach ubezpieczeniowych jednocześnie). Powierzenie sprzętu pojazdu służbowego następuje w tutejszej KPP z obowiązkiem zwrotu albo wyliczenia się. Realizowane jest to za pomocą protokołu zdawczo-odbiorczego, ze stosownym oświadczeniem osoby przejmującej odpowiedzialność. (...) Kierowanie przez policjantów pojazdami służbowymi i związane z tym obowiązki dotyczące tzw. codziennej obsługi pojazdu, przyjmowanie ryzyka odpowiedzialności za szkody w użytkowanym pojeździe nie miały wpływu na wysokość otrzymywanych nagród. W latach 2015-2016 w KPP nie było wewnętrznych regulacji określających zasady użytkowania pojazdów służbowych, czy też dotyczące wydawania zezwoleń na kierowanie pojazdami – obowiązywały w tym zakresie regulacje wewnętrzne określone przez KWP w Szczecinie.*

(dowód: akta kontroli str. 20, 23)

2.1.2. W badanym okresie, w zakresie wydawania zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi obowiązywały decyzje Nr 103/14 i Nr 165/14 Komendanta Wojewódzkiego. Badanie szczegółowe dokumentacji 10 wniosków o wydanie zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi (po 5 z 2015 i 2016 r., w tym 2 wnioski o przedłużenie) wykazało, że wszystkie zezwolenia zostały wydane zgodnie z zasadami określonymi w art. 109 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami²³. We wszystkich badanych przypadkach funkcjonariusze złożyli wnioski o wydanie zezwolenia lub przedłużenie ich ważności, zgodnie ze wzorem określonym w załączniku nr 3 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 maja 2013 r. w sprawie

²³ Dz. U. z 2017 r., poz. 978.

kursów dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych i pojazdów przewożących wartości pieniężne²⁴ wraz z orzeczeniami lekarskimi i psychologicznymi o braku przeciwwskazań do kierowania takimi pojazdami oraz kopią dokumentów potwierdzających posiadane uprawnienia do kierowania pojazdami. Weryfikacja przedłożonych dokumentów i wydanie zezwolenia następowała w terminie dwóch dni roboczych od dokonania pozytywnej weryfikacji. I Zastępca Komendanta, mł. insp. Andrzej Misiurka, wyjaśnił, że w latach 2015-2016 w zakresie wydawania zezwoleń na prowadzenie pojazdów uprzywilejowanych policjantom brano pod uwagę posiadane prawo jazdy, wykonane badanie psychologiczne i lekarskie (...). Realizując ustawowe zadania, jako umundurowana i uzbrojona formacja służąca społeczeństwu i przeznaczona do ochrony bezpieczeństwa ludzi, niezbędnym jest zapewnienie właściwej i profesjonalnej realizacji nałożonych zadań, co wiąże się z koniecznością niezwłocznego, a niekiedy nawet dynamicznego przemieszczania się pojazdem służbowym.

(dowód: akta kontroli str. 577, 580, 581-585)

W latach 2015-2016 w KPP nie prowadzono odrębnego rejestru (ewidencji) użycia pojazdów służbowych, jako uprzywilejowanych. Informacje takie odnotowywano w notatnikach służbowych, zgodnie z § 4 ust. 2 pkt. 2 lit. j wytycznych Komendanta Głównego Policji z dnia 26.06.2007 r. w sprawie zasad ewidencjonowania, wypełniania oraz przechowywania notatników służbowych²⁵.

(dowód: akta kontroli: str. 659)

2.2. Użytkowanie pojazdów służbowych

Komendant nie wydał wewnętrznych regulacji określających zasady użytkowania pojazdów służbowych. W badanym okresie obowiązywały regulacje ustanowione przez Komendanta Wojewódzkiego Policji²⁶. Zasadą było przypisanie pojazdu do określonej komórki organizacyjnej i wskazanie osoby wykorzystującej dany pojazd, z możliwością korzystania także przez inne osoby. Badanie szczegółowe, którym objęto dokumentację 10 przypadków użycia w latach 2015-2016 pojazdów służbowych²⁷, wykazało że:

- funkcjonariusze użytkujący samochody służbowe w 10 przypadkach byli do tego uprawnieni, posiadali wymagane uprawnienia do kierowania pojazdami i nie mieli orzeczonych przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania takimi pojazdami²⁸,
- we wszystkich 10 przypadkach w skierowaniach na badania okresowe podano informację, że funkcjonariusze kierują pojazdem służbowym,
- rzetelnie zaewidencjonowano użycie służbowego sprzętu transportowego w książce dyspozytora oraz w książkach kontroli pracy sprzętu transportowego,
- w badanej próbie 1 z 10 pojazdów był podczas zdarzenia używany jako uprzywilejowany.

(dowód: akta kontroli str. 52-536, 586-595)

2.3. Zapewnienie policjantom szkoleń z zakresu kierowania pojazdami

Według stanu na 31.12.2016 r., spośród 105 funkcjonariuszy kierujących pojazdami służbowymi 6 (5,7%) ukończyło przeszkolenie z zakresu kierowania pojazdami,

²⁴ Dz. U. z 2017 r., poz. 140 ze zm.; dalej: rozporządzenie w sprawie kursów dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych.

²⁵ Dz. U. KGP Nr 13, poz. 104 ze zm.

²⁶ Decyzja Komendanta KWP Nr 88/2013 w sprawie zasad dysponowania i użytkowania służbowego sprzętu transportowego.

²⁷ Próba obejmowała 10 przypadków użycia pojazdów służbowych, podczas których wystąpiły kolizje drogowe lub zdarzenia z udziałem sprzętu transportowego.

²⁸ W badanej próbie jeden pojazd był używany poza obszarem działania kontrolowanej jednostki (w ramach przemieszczania), jeden był użytkowany jako uprzywilejowany z videorejestratorem.

w tym 1 z zakresu doskonalenia techniki jazdy, a 5 inne szkolenia, dotyczące kierowania pojazdami.

(dowód: akta kontroli str. 566-567, 659)

W badanym okresie nie było zapotrzebowania na doskonalenie w zakresie kierowania pojazdami. W sprawie analizy potrzeb szkoleniowych Komendant wyjaśnił, że *Komendant Powiatowy prowadził analizę potrzeb szkoleniowych funkcjonariuszy (...) zgodnie z § 8 ust. 3 pkt 1 rozporządzenia MSWiA z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie szczegółowych warunków odbywania szkoleń zawodowych oraz doskonalenia zawodowego w Policji²⁹. Potrzeby szkoleniowe były określone na podstawie oferty szkoleniowej z Wydziału Kadr i Szkolenia KWP i przekazywane Naczelnikom Wydziałów oraz Komendantowi Komisariatu Policji w Mierzynie celem sporządzenia przedmiotowego zapotrzebowania. W ofercie szkoleniowej znajdował się kurs specjalistyczny w zakresie doskonalenia techniki kierowania samochodem osobowym, jednak nie zgłaszano takiej potrzeby. Nadto potrzeby w zakresie lokalnego doskonalenia zawodowego corocznie są analizowane i planowane na rok kolejny w grudniu roku poprzedzającego. W latach 2015-2016, w ramach doskonalenia zawodowego, zajęć doskonalących technikę jazdy nie planowano. Analiza potrzeb szkoleniowych była prowadzona dla oferowanych kursów i szkoleń organizowanych w ramach doskonalenia centralnego oraz w oparciu o potrzeby i możliwości realizacji lokalnego doskonalenia zawodowego.*

(dowód: akta kontroli str. 21, 24)

W latach 2015-2016 nie zidentyfikowano potrzeb (żaden z funkcjonariuszy KPP nie został skierowany) szkoleniowych z zakresu doskonalenia techniki jazdy - ani w ramach doskonalenia centralnego, ani lokalnego, ani w jakichkolwiek formach doskonalenia zewnętrznego. Również w 2017 r. (do 30.06.) nie wytypowano funkcjonariusza, którego należałoby przeszkolić z zakresu kierowania pojazdami.

(dowód: akta kontroli str. 566-567)

W przeprowadzonej wśród funkcjonariuszy KPP anonimowej ankiecie 15 respondentów (25%) wskazało, iż zgłaszali przełożonym potrzebę przeszkolenia w zakresie doskonalenia techniki kierowania pojazdem, w tym uprzywilejowanym, a 8 respondentów (13%), że ich umiejętności kierowania pojazdem służbowym nie są wystarczające do prawidłowego i bezpiecznego wykonywania czynności służbowych.

(dowód: akta kontroli str. 561-565)

W sprawie rzetelności przeprowadzania analizy potrzeb szkoleniowych w powyższym zakresie I Zastępca Komendanta wyjaśnił (...) *Naczelnicy oraz Komendant Komisariatu, jako bezpośredni przełożeni identyfikowali potrzeby i nie zgłaszali potrzeby przeszkolenia w zakresie doskonalenia techniki jazdy. Przełożeni szczebla średniego, przy analizowaniu potrzeb, brali pod uwagę trudną sytuację kadrową w tutejszej jednostce wpływającą na konieczność realizacji podstawowych zadań Policji i zapewnienia ciągłości służby. Podczas analizy potrzeb nie były prowadzone ankiety wśród funkcjonariuszy.*

(dowód: akta kontroli str. 580-582)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Uwagi dotyczące
badanej działalności

NIK zwraca uwagę na uwzględnianie potrzeb szkoleniowych zgłaszanych przez funkcjonariuszy, dotyczących doskonalenia techniki kierowania pojazdami.

²⁹ Dz. U. Nr 126, poz. 877 ze zm.

W badanym okresie w KPP wydawano zezwolenia na kierowanie pojazdami służbowymi i pojazdami uprzywilejowanymi w oparciu o regulacje ustanowione przez KWP. Rzetelnie ewidencjonowano użycie służbowego sprzętu transportowego w książce dyspozytora. W analizie potrzeb szkoleniowych w zakresie doskonalenia techniki kierowania pojazdami nie zidentyfikowano takich potrzeb i nie zgłaszano ich KWP. Nie organizowano szkoleń lokalnych bądź zewnętrznych w tym zakresie. W anonimowej ankiecie przeprowadzonej przez NIK funkcjonariusze wskazywali na potrzeby takiego szkolenia.

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

3.1. Zdarzenia z udziałem sprzętu transportowego

3.1.1. W KPP w latach 2015-2016 wystąpiły 53 przypadki kolizji oraz innych zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych, z tego: 24 w 2015 r. i 29 w 2016 r. W tym okresie odpowiednio 9 (37,5% ogółu) i 14 (48,3%) takich zdarzeń powstało z winy policjantów użytkujących pojazdy służbowe. W 2015 r. wystąpiły 3 zdarzenia, co do których nie udało się ustalić winnych, a w 2016 r. – 4. W badanym okresie 1 funkcjonariusz został ukarany mandatem karnym za spowodowanie takiego zdarzenia. W KPP nie odnotowano przypadków zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego, spowodowanych przez policjantów lub pracowników Policji pod wpływem alkoholu. Wskaźnik zdarzeń³⁰ wyniósł odpowiednio: 0,8 oraz 1. W wyniku zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego żaden funkcjonariusz nie został ranny. W wyniku 1 z takich zdarzeń wycofano 13.12.2016 r. z eksploatacji 1 pojazd³¹.

(dowód: akta kontroli str. 6-14, 596-599)

W badanym okresie w KPP nie obowiązywały regulacje wewnętrzne, dotyczące zasad postępowania w przypadku zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego, poza decyzją Nr 189/10 Komendanta Wojewódzkiego Policji w Szczecinie z dnia 5.07.2010 r.

(dowód: akta kontroli str. 21, 24)

W badanym okresie KPP realizowała obowiązek określony w § 10 ust. 1 pkt 7 zarządzenia KGP z dnia 26.05.2000 r. w sprawie zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego poprzez prowadzenie ewidencji zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych. Ewidencję prowadzono odrębnie, w osobnym zeszycie, a nie według wzoru określonego w załączniku nr 8 do tego zarządzenia. Zapisy zawierały: nr protokołu szkody, datę ujawnienia, datę wystawienia protokołu szkody, krótki opis zdarzenia, wartość wstępną szkody, wartość ostateczną i uwagi³².

(dowód: akta kontroli str. 600-604)

Najczęstszą przyczyną zdarzeń, spowodowanych przez użytkowników pojazdów służbowych, było uderzenie w inny pojazd albo przeszkodę podczas manewru cofania lub innych manewrów oraz nieuwaga³³.

(dowód: akta kontroli str. 600-604)

I Zastępca Komendanta wyjaśnił, że *dokonywano analizy zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych. W dużej mierze są to szkody tzw. parkingowe, spowodowane nieprawidłowym wykonaniem w szczególności manewru cofania. Wobec powyższego na terenie jednostki polecono, aby na wewnętrznym parkingu parkować*

³⁰ Iloraz liczby zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego w danym roku do liczby użytkowanego w tym roku sprzętu transportowego. wg stanu na dzień 31 grudnia.

³¹ Samochód osobowy o nr wew. 5490 po zderzeniu ze zwierzyną.

³² W uwagach znajdowały się adnotacje o datach i sposobie finansowego uregulowania danej szkody.

³³ Tzw. szkody parkingowe.

pojazdy tylko po jednej stronie placu, skośnie, przy jednoczesnym zakazie parkowania na tym samym placu po drugiej stronie wzdłuż obiektu. Wydano polecenie służbie dyżurnej, posiadającej podgląd na monitoringu, do przestrzegania tych poleceń. W trakcie remontu jednostki wybudowano dodatkowy parking dla pojazdów typu furgon oraz parking w KP Mierzyn.

(dowód: akta kontroli str. 580-582)

3.1.2. W badanym okresie obowiązywała decyzja Nr 189/10 KWP w Szczecinie z dnia 05.07.2010 r. w sprawie wprowadzenia w życie algorytmu głównego, określającego procedury i tryb postępowania w przypadku likwidacji szkód ujawnionych w mieniu Skarbu Państwa, będącego w dyspozycji Komendy Wojewódzkiej Policji w Szczecinie oraz jednostek terenowych Policji woj. zachodniopomorskiego. Badaniem szczegółowym objęto 10 zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych KPP³⁴. W wyniku badania stwierdzono, że:

- we wszystkich przypadkach dyżurny KPP otrzymał niezwłocznie informacje o zdarzeniach z udziałem służbowego sprzętu transportowego, odnotował je w książce przebiegu służby, prowadzonej w Systemie Wspomagania Dowodzenia³⁵ zapewniając właściwy obieg informacji o zdarzeniach, zgodnie z wymogami określonymi przez Komendanta Wojewódzkiego³⁶;
- we wszystkich przypadkach w KPP podejmowano działania mające na celu ustalenie przebiegu i przyczyn zdarzeń. Osoby obsługujące zdarzenie sporządzały utrwalone protokołem oględziny miejsca zdarzenia i pojazdu;
- dla 9 z 10 zdarzeń drogowych sporządzono karty zdarzenia drogowego, 8 zdarzeń zarejestrowano w informatycznym SEWiK, dla 1 z badanych zdarzeń nie sporządzono takiej karty, a 2 nie wprowadzono do SEWiK, pomimo że zaistniały lub miały początek na drodze publicznej, w strefie ruchu lub w strefie zamieszkania w związku z ruchem przynajmniej jednego pojazdu, czego wymagały przepisy § 2 i § 4 ust. 5 lit. a i lit. b zarządzenia Nr 635 Komendanta Głównego Policji z dnia 30.06.2006 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych³⁷ oraz § 3 ust. 1 i ust. 2 zarządzenia Nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia 22.10.2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych³⁸. Informacje o 8 z 10 badanych zdarzeniach zostały również wprowadzono do KSiP, zgodnie z § 26 ust. 1 pkt 5 decyzji Komendanta Głównego Policji z dnia 5.04.2013 r. w sprawie funkcjonowania Krajowego Systemu Informacyjnego Policji³⁹;
- we wszystkich przypadkach sprawdzano stan trzeźwości kierujących pojazdami służbowymi;
- we wszystkich przypadkach przekazywano terminowo meldunek do jednostki prowadzącej gospodarkę transportową o wypadku lub kolizji, pomimo że nie wszystkie zdarzenia wymagały takiego meldunku;
- żaden z badanych przypadków nie spełniał przesłanki kwalifikującej go jako wydarzenia nadzwyczajne⁴⁰, co skutkowałoby wprowadzeniem informacji do Systemu Elektronicznej Sprawozdawczości w Policji⁴¹;
- żaden z policjantów będących sprawcami badanych zdarzeń drogowych nie ukończył kursu z zakresu doskonalenia techniki jazdy;

³⁴ Pięć z 2015 r. i pięć z 2016 r.

³⁵ Dalej: SWD.

³⁶ W jednym przypadku informacje te wprowadzał dyżurny jednostki, na terenie której doszło do zdarzenia. Pojazd był wtedy przemieszczony na teren Komendy Miejskiej w Szczecinie.

³⁷ Dz. Urz. KGP z 2013 r., poz. 75.

³⁸ Dz. Urz. KGP poz. 85 ze zm.

³⁹ Dz. Urz. KGP poz. 28 ze zm., dalej decyzja w sprawie KSiP.

⁴⁰ Wydarzenie nadzwyczajne to wyjątkowa sytuacja zaistniała z udziałem policjanta w służbie lub poza nią, spowodowana umyślnym lub nieumyślnym naruszeniem ustaw i przepisów służbowych.

⁴¹ SESPol.

- 1 pojazd biorący udział w zdarzeniu był pojazdem uprzywilejowanym⁴²;
- wszystkie badane pojazdy posiadały w momencie zdarzenia drogowego ważne badania techniczne.

(dowód: akta kontroli str. 608-627)

3.1.3. W przypadku 10 objętych badaniem zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego KPP podjęła niezwłocznie działania, prowadzące do naprawy uszkodzonych pojazdów i przywrócenia ich do użytkowania. Liczba dni kalendarzowych ogółem wyłączenia pojazdów KPP z użytkowania z powodu wypadków i kolizji oraz innych zdarzeń wynosiła w latach 2015-2016 odpowiednio 2.210 i 1.800. Okres wyłączenia z użytkowania badanych 10 pojazdów wynosił po kolizjach i innych zdarzeniach od 1 do 79 dni. Wszystkich 10 napraw dokonano poza Policją (podmioty zewnętrzne)⁴³. We wszystkich badanych przypadkach sprzęt transportowy został dopuszczony do dalszej eksploatacji, po skontrolowaniu go przez kontrolera technicznego Stacji Obsługi nr 1 KWP w Szczecinie, co odnotowywano i potwierdzano w książkach kontroli pracy sprzętu transportowego i dowodach technicznych pojazdów. Z informacji uzyskanych w trybie art. 29 ustawy o NIK od Naczelnika Wydziału Transportu KWP wynikało, że powodem długich okresów wycofania badanych pojazdów z użytkowania były przedłużające się procedury po stronie ubezpieczycieli i terminy, w jakich podmiot zewnętrzny mógł się podjąć naprawy.

(dowód: akta kontroli str. 628-637)

W sprawie wpływu, jakie miało wyłączenie pojazdów z użytkowania z powodu wypadków i kolizji I Zastępca Komendanta wyjaśnił, że *nie miało to znacznego wpływu na zapewnienie ciągłości służby, a co za tym idzie wykonywania ustawowych zadań Policji. Z uwagi na nieprzewidywalność występowania usterek, bądź innych zdarzeń losowych posilkujemy się pojazdami znajdującymi się na stanie Wydziału Transportu KWP w Szczecinie.*

(dowód: akta kontroli str. 605-607)

3.2. Szkody w służbowym sprzęcie transportowym

Postępowania wyjaśniające, po zaistnieniu zdarzenia z udziałem służbowego sprzętu transportowego, były w badanym okresie prowadzone w KPP, na podstawie 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 Antykorupcyjnego⁴⁴. W 10 objętych badaniem przypadkach przeprowadzono postępowanie szkodowe i w 9 z nich podjęto działania zmierzające do wyegzekwowania pokrycia szkód powstałych w służbowym sprzęcie transportowym od osób winnych ich powstania. Postępowania szkodowe prowadziła KPP i zamykała je sprawozdaniem. W 1 przypadku, w toku postępowania nie udało się ustalić winnego. Decyzję o ustaleniu odszkodowania podejmowała KWP w Szczecinie. Koszty naprawy w zdarzeniach spowodowanych przez funkcjonariuszy pokrywano w całości z ubezpieczeń od odpowiedzialności cywilnej, a w przypadku winny innych osób – z ich ubezpieczeń. W badanych zdarzeniach nie toczyły się postępowania sądowe, dotyczące sporów

⁴² Z videorejestratorem.

⁴³ W jednym przypadku naprawę wykonywała zarówno Stacja Obsługi nr 1 w KWP w Szczecinie jak i podmiot zewnętrzny, jednak koszt naprawy zewnętrznej znacznie przewyższał koszt naprawy w Stacji Obsługi (zlecona roboty blacharskie i lakiernicze).

⁴⁴ Dz. U. z 2015 r., poz. 620 ze zm.

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

(dowód: akta kontroli str. 538-659)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Ewidencja zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych nie była w KPP prowadzona według wzoru określonego w załączniku nr 8 do zarządzenia KGP z 26.05.2000 r. w sprawie zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego. Nie zawierała informacji o godzinie i miejscu wypadku, nazwie użytkującej jednostki, stanowisku i stopniu służbowym kierującego pojazdem.

(dowód: akta kontroli str. 600-604)

I Zastępca Komendanta wyjaśnił, że *postępowania szkodowe (każdego rodzaju) prowadzi w KPP jeden funkcjonariusz, dlatego też został założony, w formie zeszytu, jeden rejestr i prowadzony jest od 1999 r., zawierający wszystkie informacje, które są konieczne do sporządzenia sprawozdań, przekazywania danych do jednostki nadrzędnej. Jest to podyktowane względami technicznymi, ponieważ wskazana książka swoim zakresem obejmuje zbyt mało informacji.*

(dowód: akta kontroli str. 605-607)

2. Dla 1 z 10 badanych zdarzeń drogowych nie sporządzono karty zdarzenia drogowego, 2 z badanych zdarzeń nie zarejestrowano w SEWiK, pomimo że zaistniały lub miały początek na drodze publicznej, w strefie ruchu lub w strefie zamieszkania w związku z ruchem przynajmniej jednego pojazdu, czego wymagały przepisy § 2 i § 4 ust. 5 lit. a i lit. b zarządzenia Nr 635 Komendanta Głównego Policji z dnia 30.06.2006 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych oraz § 3 ust. 1 i ust. 2 zarządzenia Nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia 22.10.2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych. Informacje o powyższych zdarzeniach nie zostały również wprowadzono do KSIP, co było niezgodne z wymogami określonymi w § 26 ust. 1 pkt 5 decyzji Komendanta Głównego Policji w sprawie KSIP.

(dowód: akta kontroli str. 608–627)

I Zastępca Komendanta wyjaśnił, że *wskazane zdarzenia drogowe powinny być zarejestrowane na podstawie sporządzonej karty zdarzenia drogowego. W przypadku jednego pojazdu (...) karta została sporządzona, lecz nieprzekazana operatorowi do zarejestrowania. W drugim przypadku (...) karta nie została sporządzona. Powyższe mogło być podyktowane natłokiem zadań i ogromem wytwarzanych dokumentów.*

(dowód: akta kontroli str. 605-606)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

NIK zwraca uwagę, że zdecydowana większość wypadków i zdarzeń drogowych powodowana była przez funkcjonariuszy w toku wykonywania podstawowych manewrów. Mimo rosnącej liczby zdarzeń przy użyciu służbowego sprzętu transportowego, w analizie potrzeb szkoleniowych w zakresie doskonalenia techniki kierowania pojazdami nie zidentyfikowano takich potrzeb i nie zgłaszano ich KWP, ani nie organizowano szkoleń lokalnych bądź zewnętrznych w tym zakresie (co zostało opisane w części 2 niniejszego wystąpienia pokontrolnego).

Ocena cząstkowa

KPP przekazywała informacje o zdarzeniach drogowych z udziałem policyjnych pojazdów służbowych, jednak 2 zdarzeń (z 10 badanych) nie zarejestrowano w SEWiK. W 1 z tych przypadków nie sporządzono też karty zdarzenia drogowego, pomimo że zdarzenia miały miejsce na drodze publicznej. Postępowania dotyczące przebiegu i ustalenia sprawców zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych Policji

były prowadzone zgodnie z obowiązującymi regulacjami. Jednak KPP nie prowadziła księgi ewidencji zdarzeń z udziałem sprzętu transportowego w formie określonej zarządzeniem Nr 7 Komendanta Głównego Policji z 26.05.2000 r. w sprawie zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego.

IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

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

1. Prowadzenie ewidencji zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych, zawierającej dane określone w załączniku nr 8 do zarządzenia Komendanta Głównego Policji z 26.05.2000 r. w sprawie zasad przyznawania i użytkowania sprzętu transportowego.
2. Sporządzanie wymaganej dokumentacji związanej ze zdarzeniami z udziałem sprzętu transportowego i wprowadzanie informacji o tych zdarzeniach do właściwych systemów elektronicznych Policji.

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 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 10 sierpnia 2017 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Szczecinie

Dyrektor

Kontroler
Agata Prochotta Miłek
Specjalista kontroli państwowej

.....
podpis

.....
podpis