



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Szczecinie

LSZ.410.007.03.2017
P/17/089

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/17/089 – Użytkowanie samochodów służbowych przez funkcjonariuszy Policji.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Szczecinie.
Kontrolerzy	1. Agata Prochotta Miłek, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/112/2017 z dnia 28.06.2017 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2) 2. Tomasz Cyranka, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/123/2017 z dnia 14.07.2017 r. (dowód: akta kontroli str. 3-4)
Jednostka kontrolowana	Komenda Powiatowa Policji w Myśliborzu ¹ .
Kierownik jednostki kontrolowanej	Podinspektor Dariusz Ufnowski, Komendant Powiatowy Policji ² w Myśliborzu 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. Natomiast 3 pojazdy (z 9 badanych) zostały przez KPP przedstawiane do badań technicznych z przekroczeniem wyznaczonych terminów, a ponadto 2 z nich w tym czasie były użytkowane bez ważnych badań technicznych.

W KPP zapewniono wymagany obieg informacji o zdarzeniach drogowych z udziałem policyjnych pojazdów służbowych, sporządzano karty zdarzenia drogowego i rejestrowano je w Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji⁶.

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

¹ Dalej: KPP, Komenda.

² Dalej: Komendant.

³ Do dnia 13.12.2016 r. Komendantem była insp. Bogusława Bonter-Mazek. Podinsp. Dariusz Ufnowski w okresie od 14.12.2016 r. do 19.04.2017 r. pełnił obowiązki Komendanta Powiatowego Policji w Myśliborzu.

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.

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

W badanym okresie w KPP nie prowadzono analiz: potrzeb i stanu wykorzystania sprzętu transportowego; stanu technicznego posiadanego sprzętu transportowego i jego przydatności do dalszego użytkowania, a także potrzeb szkoleniowych w zakresie doskonalenia techniki jazdy (udział w szkoleniach w tym zakresie ograniczono do oferowanych kursów centralnego doskonalenia zawodowego).

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 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 szczególności określonej w załączniku nr 4 do ww. zarządzenia w podziale na rodzaje posiadanego sprzętu transportowego, a dla rodzaju *pojazdy samochodowe* w podziale na grupy pojazdów⁸.

(dowód: akta kontroli str. 6-15)

Według stanu na 31 grudnia 2015 r. oraz 31 grudnia 2016 r. Komenda posiadała na wyposażeniu, odpowiednio:

- 22 i 21 samochodów osobowych oznakowanych i nieoznakowanych⁹, 3 furgony, 1 przyczepę, 2 motocykle, 2 inne pojazdy¹⁰ i 1 łódź;
- 3 samochody osobowe oznakowane i 1 nieoznakowany spełniające kryteria do wycofania z eksploatacji;
- poziom wyposażenia w sprzęt transportowy w jednostce odpowiadał ustalonym normom dla sprzętu transportowego w kategorii samochody osobowe, furgony, motocykle, przyczepy i sprzęt pływający;
- średni wiek oraz średni przebieg ogółem samochodów osobowych (oznakowanych i nieoznakowanych) wynosił odpowiednio: 7,6 i 9,6 lat oraz 174 tys. km i 182 tys. km, a dla pojazdu typu furgon 7 i 8 lat oraz 220 tys. km i 235,8 tys. km.

Średnioroczny przebieg dla samochodów służbowych osobowych oznakowanych i nieoznakowanych wyniósł w 2015 r. 22,8 tys. km i w 2016 r. 24,6 tys. km; średniodobowy przebieg pojazdów wynosił odpowiednio 62,5 km i 67,2 km.

W 2015 r. w KPP do eksploatacji przyjęto 3 samochody osobowe i wycofano 3 samochody osobowe, w 2016 r. przyjęto 7 samochodów osobowych, a wycofano 2 samochody osobowe¹¹.

(dowód: akta kontroli str. 6-17)

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 na dzień 31.12.2015 r. jeden samochód osobowy terenowy.

¹⁰ Motorowery.

¹¹ Ponadto w dniu 13.03.2017 r. wycofano z użytkowania 1 samochód osobowy.

W badanym okresie w KPP nie prowadzono analizy potrzeb i stanu wykorzystania sprzętu transportowego. Komendant wyjaśnił, że analizy te prowadzone były przez Wydział Transportu Komendy Wojewódzkiej Policji w Szczecinie¹².

(dowód: akta kontroli str. 18, 20)

W badanym okresie w KPP nie obowiązywały limity przebiegu sprzętu transportowego, użytkowanego przez poszczególne rodzaje służb, ani limity wydatków na paliwo. Komendant wyjaśnił, że w jego ocenie wyposażenie w sprzęt transportowy zapewniało prawidłowe funkcjonowanie jednostki (*i umożliwiało przebieg roczny w wysokości 543.292 km*). Stan taki zapewniał realizowanie zadań poszczególnych służb.

(dowód: akta kontroli str. 18, 20)

W 2015 r. Komendant pozyskał 3, a w 2016 r. 7 pojazdów celem doposażenia jednostki. Jednakże tylko 2 z nich¹³ były pojazdami nowymi. Pozostałe pochodziły z zasobów magazynowych KWP.

(dowód: akta kontroli str. 7–15)

W przeprowadzonym w toku kontroli anonimowym badaniu ankietowym wśród funkcjonariuszy KPP na 37 respondentów na pytanie: *czy zdaniem Pana/Pani liczba sprzętu transportowego, jego dostępność i możliwość korzystania (limity przebiegów) oraz stan techniczny są w Pani/Pana jednostce Policji wystarczające do prawidłowej realizacji zadań*, 2 respondentów odpowiedziało – tak, 14 – raczej tak, 5 – raczej nie, 16 – nie.

(dowód: akta kontroli str. 54)

1.1.2. W latach 2015–2016 Komendant nie prowadził analizy stanu technicznego posiadanego sprzętu transportowego. Według wyjaśnień Komendanta analizy stanu technicznego i przydatności do dalszego użytkowania sprzętu transportowego prowadzone były przez Wydział Transportu KWP. Do KPP w Myśliborzu nie przekazywano propozycji wycofania z użytkowania sprzętu transportowego.

(dowód: akta kontroli str. 18, 20)

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 Policji¹⁴. Na podstawie porozumienia z dnia 18.07.2016 r. (zawartego pomiędzy Gminą Dębno, a Skarbem Państwa – KWP w Szczecinie, przy udziale Komendanta Powiatowego) pozyskano kwotę 32,5 tys. zł na dofinansowanie zakupu samochodu osobowego (oznakowanego)¹⁵; na podstawie porozumienia z dnia 18.10.2016 r. zawartego z Gminą Barlinek uzyskano dofinansowanie w kwocie 32,5 tys. zł na zakup samochodu służbowego oznakowanego¹⁶. Powyższe jednostki przekazały środki finansowe na Fundusz Wsparcia Policji z przeznaczeniem na dofinansowanie zakupu ww. pojazdów służbowych. Policja wywiązała się z warunków zawartych porozumień w zakresie zakupu pojazdów oraz udokumentowania tej transakcji. Oba samochody zostały przyjęte do użytkowania w KPP w dniu 24.11.2016 r.

(dowód: akta kontroli str. 14-15, 23, 24)

¹² Dalej: KWP.

¹³ Które pozyskano w ramach dofinansowania przez gminy na zasadzie „50/50”.

¹⁴ Dz. U. z 2016 r. poz. 1782, ze zm.; dalej: ustawa o Policji.

¹⁵ Dla potrzeb Komisariatu w Dębnie.

¹⁶ Dla potrzeb Komisariatu w Barlinku.

KPP prowadziła dokumentację dotyczącą użytkowania sprzętu transportowego¹⁷. Analiza dokumentacji dotyczącej 10 pojazdów służbowych¹⁸ 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. W dowodach technicznych sprzętu transportowego KPP dokonywała wpisów w obowiązującym ją zakresie, dotyczących m.in.: wyposażenia sprzętu, obsług technicznych, uszkodzeń w wypadkach, napraw po wypadkach, wymian (opon, akumulatorów), ewidencji pracy sprzętu transportowego (tj. przebiegu w każdym miesiącu i rocznego).

(dowód: akta kontroli str. 194-738)

1.2. Badania techniczne pojazdów

Na podstawie dowodów technicznych, książek kontroli pracy sprzętu transportowego, dowodów rejestracyjnych, zaświadczeń o przeprowadzeniu badania technicznego dla 3 z 9¹⁹ pojazdów objętych badaniem szczegółowym ustalono, że w latach 2015-2016 KPP nie realizowała terminowo obowiązku wynikającego z art. 81 ust. 1, w związku z art. 82 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym²⁰. 2 pojazdy były użytkowane mimo braku ważnych badań technicznych. Na 18 badań technicznych, wykonanych w badanym okresie, 14 wykonano w policyjnej stacji kontroli pojazdów, 3 w stacji diagnostycznej Ministerstwa Obrony Narodowej w Szczecinie i 1 w stacji Zespołu Szkół Samochodowych w Szczecinie. 14 badań technicznych wykonano w dniu podstawienia, w przypadku pozostałych 4 po dokonaniu naprawy²¹.

(dowód: akta kontroli str. 29-38)

W sprawie wykonywania badań technicznych pojazdów służbowych KPP poza policyjną stacją diagnostyczną Marek Jasztal, Zastępca Komendanta Wojewódzkiego Policji w Szczecinie poinformował, w trybie art. 29 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli²², że *w przypadkach, gdy diagnosta zatrudniony w Stacji Obsługi nr 1 w KWP w Szczecinie był nieobecny w pracy, wykonywanie badań technicznych pojazdów służbowych jednostek podległych realizowane były w następujący sposób:*

- w Okręgowej Stacji Kontroli Pojazdów MON-97 (Jednostka Wojskowa nr 4340), na podstawie porozumienia między KWP a Jednostką Wojskową, które zostało zawarte w dniu 16.01.2013 r. i obowiązywało od dnia podpisania na czas nieokreślony (badania techniczne wykonywane w Wojskowej SKP były bezpłatne);
- w firmach zewnętrznych, m.in. w Zespole Szkół Samochodowych w Szczecinie, jeśli naprawa pojazdu będącego w Stacji Obsługi nr 1 KWP, w którym konieczne było wykonanie badania technicznego dobiegła końca, a diagnosta zatrudniony w Stacji Obsługi nr 1 KWP był nieobecny w pracy oraz diagnosta zatrudniony w Okręgowej Stacji Kontroli Pojazdów MON-97 również był nieobecny;
- jeśli pojazd był technicznie sprawny, a zachodziła konieczność wykonania badania technicznego w czasie, gdy diagnosta ze Stacji Obsługi nr 1 KWP oraz diagnosta

¹⁷ KPP dysponowała dowodami rejestracyjnymi, kartami pojazdów, książkami gwarancyjnymi, dowodami technicznymi sprzętu transportowego oraz protokołami zdawczo-odbiorczymi.

¹⁸ Próba obejmowała 10 przypadków użycia pojazdów służbowych, podczas których wystąpiły kolizje drogowe lub zdarzenia z udziałem sprzętu transportowego.

¹⁹ Radiowóz wycofano z eksploatacji z dniem 6.11.2015 r. po kolizji. Pojazd posiadał ważne badania techniczne do dnia 11.12.2015 r.

²⁰ Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, ze zm.; dalej: Prawo o ruchu drogowym.

²¹ Od przedstawienia pojazdu do policyjnej stacji obsługi do dnia wykonania badania technicznego upłynęło odpowiednio: 1, 6, 8 i 60 dni.

²² Dz. U. z 2017 r., poz. 524; dalej: ustawa o NIK.

z Okręgowej Stacji Kontroli Pojazdów MON-97 byli nieobecni w pracy, na wniosek jednostki badanie techniczne można było wykonać w stacji wskazanej przez jednostkę, po wystawieniu przez Wydział Transportu KWP stosownego zlecenia. W takich przypadkach odpłatności za przedmiotowe badania były stałe dla wszystkich zewnętrznych SKP, a regulowało je rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29.09.2004 r. w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzeniem badań technicznych pojazdów²³.

(dowód: akta kontroli str. 739, 740-741)

1.3. Obsługa techniczna oraz naprawy pojazdów

1.3.1. W KPP nie utworzono Punktu Obsługi Technicznej Pojazdów, Stacji Obsługi, Przygarażowego Stanowiska Obsługowo-Naprawczego. Obsługę techniczną i naprawy sprzętu transportowego zorganizowano w KPP w oparciu o zasady określone w decyzji Nr 34 Komendanta Głównego Policji z dnia 2.02.2001 r. w sprawie organizacji obsługi technicznej i napraw sprzętu transportowego w Policji²⁴ 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 Szczecinie²⁵. W myśl § 6 ww. decyzji Komendanta Wojewódzkiego komórką właściwą do prowadzenia gospodarki transportowej był Wydział Transportu KWP. Służbowy sprzęt transportowy Policji utrzymywany był w sprawności technicznej w zapleczu obsługowo-naprawczym Policji oraz zewnętrznych zakładach naprawczych, na podstawie podpisanych przez KWP umów. 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. 41-50)

Odległość między znajdującą się przy ulicy Wernyhory 5 w Szczecinie Stacją Obsługi²⁶ KWP a KPP wynosiła 82 km, między SO a Komisariatem w Barlinku 102 km, a między SO a Komisariatem w Dębnie 107 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 KWP, do KPP po pojazd do naprawy wysyłany był pojazd z lawetą.

(dowód: akta kontroli str. 51)

Spośród 37 funkcjonariuszy KPP, którzy uczestniczyli w przeprowadzanym w trakcie kontroli NIK anonimowym badaniu ankietowym, na pytanie: *czy według Pana/Pani obowiązujące rozwiązania organizacyjne w zakresie naprawy i obsługi technicznej pojazdów są właściwe*: 1 wskazał odpowiedź *tak*, 14 wskazało odpowiedź *nie*, a 4 odpowiedź *raczej nie*, 17 *raczej tak*. Ankietowani negatywnie oceniający organizację obsługi i napraw najczęściej wskazywali: dużą odległość do policyjnej stacji obsługi (16), długi czas przeprowadzania przeglądów/napraw pojazdów służbowych w policyjnych stacjach obsługi (14), brak możliwości technicznych przeprowadzania drobnych napraw i obsługi pojazdów w jednostce użytkującej sprzęt (15) i brak

²³ Dz. U. Nr 223 poz. 2261, ze zm.

²⁴ Dz. Urz. KGP Nr 4 z dnia 25 kwietnia 2001 r., poz. 42.

²⁵ Dalej: decyzja Komendanta KWP Nr 88/2013 w sprawie zasad dysponowania i użytkowania służbowego sprzętu transportowego.

²⁶ Dalej: SO.

możliwości przeprowadzania drobnych napraw i obsługi pojazdów w lokalnych warsztatach (13).

(dowód: akta kontroli str. 52-56)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. W badanym okresie w KPP nie przeprowadzano analiz potrzeb i stanu wykorzystania sprzętu transportowego, mimo obowiązku określonego w § 13 ust. 6 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 transportowy²⁷. Nie prowadzono także analiz stanu technicznego posiadanego sprzętu transportowego oraz jego przydatności do dalszego użytkowania, mimo obowiązku wynikającego z § 4 ust. 1 obowiązującego w badanym okresie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 maja 2010 r. w sprawie sposobu i trybu gospodarowania składnikami rzeczowymi majątku ruchomego, w który wyposażone są jednostki budżetowe²⁸. Od 1.01.2017 r. obowiązek ten wynikał z ustawy z dnia 16 grudnia 2016 r. o zasadach zarządzania mieniem państwowym²⁹ (natomiast z dniem 7.04.2017 r. weszło w życie rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 4 kwietnia 2017 r. w sprawie szczegółowego sposobu gospodarowania niektórymi składnikami majątku Skarbu Państwa³⁰).

(dowód: akta kontroli str. 18, 20)

Komendant wyjaśnił, że ze względu na przejście w stan spoczynku Pani insp. Bogusławy Bonter-Mazek Komendanta KPP w Myśliborzu, która w latach 2015–2016 kierowała tutejszą jednostką, nie jestem w stanie stwierdzić, z jakich powodów nie prowadzono takich analiz. Po objęciu stanowiska Komendanta dokonałem analizy potrzeb i stanu wykorzystania sprzętu transportowego i podjąłem rozmowy z przedstawicielami samorządów z terenu Powiatu myśliborskiego celem zakupu w ramach Funduszu Wsparcia Policji pojazdów służbowych. Ponadto w swoich wyjaśnieniach Komendant wskazał, że analizy potrzeb i stanu wykorzystania sprzętu transportowego, jak również jego stanu technicznego i przydatności do dalszego użytkowania, prowadzone były przez Wydział Transportu KWP.

(dowód: akta kontroli str. 20, 24)

2. W przypadku 3³¹ z 9 pojazdów objętych badaniem szczegółowym ustalono, że w latach 2015-2016 KPP nie realizowała terminowo obowiązku wynikającego z art. 81 ust. 1, w związku z art. 82 ust. 2 Prawa o ruchu drogowym. Zwłoka w przedstawieniu tych pojazdów do badań technicznych wynosiła odpowiednio 7, 4 i 4 dni. Pomimo braku aktualnych badań technicznych 2 pojazdy były użytkowane odpowiednio przez 6 dni i 1 dzień.

(dowód: akta kontroli str. 29-40, 74-93)

Nadkom. Bogdan Marciniak, I Zastępca Komendanta³² wyjaśnił, iż w obu przypadkach doszło do niedopatrzenia funkcjonariusza odpowiedzialnego za służbowy sprzęt transportowy w KPP.

(dowód: akta kontroli str. 39–40)

Ocena częściowa

KPP dysponowała wymaganą dokumentacją dotyczącą użytkowanych pojazdów służbowych oraz prawidłowo prowadziła ewidencję ich użycia w książce dyspozytora

²⁷ Dz. Urz. KGP poz. 29, ze zm.

²⁸ Dz. U. Nr 114 poz. 761, ze zm.; uchylone z dniem 1 stycznia 2017 r.

²⁹ Dz. U. poz. 2259

³⁰ Dz. U. poz. 729.

³¹ O numerach wewnętrznych 5449, 5360 i 5635.

³² Dalej: I Zastępca Komendanta.

i książkach kontroli pracy sprzętu transportowego. Ujawniono, że 3 pojazdy służbowe zostały przez KPP przedstawiane do badań technicznych bez zachowania wyznaczonych terminów, a 2 z nich były użytkowane bez ważnych badań technicznych (odpowiednio przez 6 dni i 1 dzień). W KPP nie prowadzono analiz potrzeb i stanu wykorzystania sprzętu transportowego, ani jego stanu technicznego i przydatności do dalszego użytkowania.

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 1.01.2015 r. liczba funkcjonariuszy pełniących służbę w KPP wynosiła 128, a według stanu na 31.12.2015 r. – 130 oraz na 31.12.2016 r. – 127. Na dzień 31.12.2016 r. 99 funkcjonariuszy KPP posiadało uprawnienia do kierowania pojazdami, w tym 99 (100%) kategorii B, a także jednocześnie: 17 (17%) kategorii A i 7 (7%) kategorii C oraz 16 - uprawnienia innych kategorii (żaden nie posiadał kategorii D). Na dzień 31.12.2016 r. wszyscy funkcjonariusze posiadający uprawnienia do kierowania pojazdami, kierowali pojazdami służbowymi i posiadali zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi. 22,5% funkcjonariuszy KPP nie posiadało uprawnień do kierowania pojazdami.

(dowód: akta kontroli str. 57-58)

I Zastępca Komendanta wyjaśnił, że brak uprawnień do kierowania pojazdami niektórych funkcjonariuszy nie miał wpływu na realizację zadań KPP, zachowana została ciągłość służby.

(dowód: akta kontroli: 742)

Komendant nie wydawał wewnętrznych regulacji dotyczących użytkowania pojazdów służbowych bądź zasad wydawania zezwoleń na prowadzenie służbowego sprzętu transportowego. 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 oraz decyzja Nr 103/14 w sprawie określenia trybu i zasad wymiany, wydawania, zwrotu i cofania upoważnień oraz zezwoleń będących podstawą prowadzenia służbowego sprzętu transportowego w jednostkach Policji województwa zachodniopomorskiego. Zgodnie z § 1 obu decyzji dokumentem uprawniającym do kierowania służbowym sprzętem transportowym przez policjantów i pracowników Policji, posiadających prawo jazdy lub patent sterowniczy bądź inne uprawnienie, jest zezwolenie potwierdzające spełnienie wymagań w zakresie badań lekarskich i psychologicznych. Warunkiem uzyskania zezwolenia do prowadzenia służbowego sprzętu transportowego było złożenie wniosku, którego wzór stanowił załącznik nr 3 do decyzji, przedstawienie do wglądu odpowiednio wymaganych dokumentów: prawa jazdy bądź innych uprawnień, jeśli są one wymagane, orzeczenia lekarskiego, orzeczenia psychologicznego o predyspozycjach do kierowania pojazdami. Orzeczenie lekarskie nie mogło zawierać przeciwwskazań do kierowania pojazdami. Komendant wyjaśnił, że *KPP dysponuje aktualnymi informacjami o uprawnieniach policjantów do kierowania pojazdami. (...) Informacje o posiadanych uprawnieniach gromadzone były w aktach osobowych funkcjonariuszy (...) Nie było sytuacji odmowy policjanta w celu podjęcia działań do uzyskania uprawnień do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi. (...) Przed przekazaniem policjantom do użytkowania pojazdu służbowego pozyskiwano informacje od funkcjonariusza jak długo posiada prawo jazdy, czy prywatnie posiada samochód, jak długo, ile przejechał tysięcy kilometrów. W przypadku realizacji zadań wymagających użycia środka transportu decyduje stan fizyczny policjanta. Funkcjonariuszom powierzano*

pojazdy służbowe z obowiązkiem zwrotu, a za szkody odpowiadali w pełnej wysokości wyrządzonej szkody³³. (...) Za prowadzenie przez policjantów pojazdów służbowych i wykonywanie tzw. obsługi codziennej oraz przyjmowanie ryzyka odpowiedzialności za szkody w użytkowanym pojeździe nie było dodatkowych gratyfikacji finansowych. (...) Powierzenie do użytkowania pojazdu służbowego nie było uzależnione od posiadania przez policjanta ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, obejmującego swoim zakresem między innymi szkody w sprzęcie transportowym.

(dowód: akta kontroli str. 19, 20-21, 51, 743-755)

2.1.2. W badanym okresie, poza przepisami powszechnie obowiązującymi w zakresie wydawania zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi, obowiązywały decyzje Nr 103/14 i Nr 165/14 Komendanta Wojewódzkiego. Komendant nie wydawał dodatkowych wewnętrznych regulacji w tym zakresie. Badanie szczegółowe dokumentacji 10 wniosków o wydanie zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi (po 5 z 2015 i 2016 r., w tym 1 wniosek o przedłużenie) wykazało, że wszystkie zezwolenia zostały wydane zgodnie z zasadami określonymi w art. 109 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami³⁴. We wszystkich badanych przypadkach funkcjonariusze złożyli wnioski o wydanie zezwolenia 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 pieniężne wraz z orzeczeniami lekarskimi i psychologicznymi o braku przeciwwskazań do kierowania takimi pojazdami oraz kopią dokumentów potwierdzających posiadane uprawnienia do kierowania pojazdami. Wydanie zezwolenia następowało w terminie 2 dni roboczych od dokonania pozytywnej weryfikacji przedłożonych dokumentów. W 1 przypadku, dotyczącym przedłużenia zezwolenia, procedurę wszczęto w terminie umożliwiającym zachowanie przez funkcjonariusza ciągłości uprawnień do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi. Objęte badaniem szczegółowym zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi wydawane były w KPP zgodnie z przywołanymi decyzjami Nr 103/14 i Nr 165/14 Komendanta Wojewódzkiego. I Zastępca Komendanta wyjaśnił, że głównymi przesłankami decydującymi w latach 2015–2016 o wszczęciu procedury wydania ww. zezwolenia była umiejętność jazdy, doświadczenie, wiek, ilość przejechanych kilometrów, bezwypadkowość.

(dowód: akta kontroli str. 19, 21, 51, 59-60)

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 służbowych³⁵.

(dowód: akta kontroli: str. 51)

³³ Przy ograniczeniu do trzykrotności uposażenia, zgodnie z dyspozycją art. 6 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 Antykorupcyjnego (Dz. U. z 2015 r. poz. 620, ze zm.); dalej: ustawa o odpowiedzialności majątkowej Policji (...).

³⁴ Dz. U. z 2017 r. poz. 978.

³⁵ Dz. U. KGP Nr 13 poz. 104, ze zm.

2.2. Użytkowanie pojazdów służbowych

Komendant nie wydał wewnętrznych regulacji określających zasady użytkowania pojazdów służbowych. W badanym okresie obowiązywały regulacje ustanowione w tym zakresie przez Komendanta Wojewódzkiego Policji³⁶. W myśl § 13 tych regulacji warunkiem udostępnienia sprzętu transportowego policjantowi lub pracownikowi Policji było posiadanie odpowiednich dokumentów potwierdzających uprawnienia do kierowania danym środkiem transportu. Dokumenty sprzętu transportowego oraz kluczyki wydawała służba dyspozytorska lub jej odpowiednik w jednostkach Policji, policjantowi lub pracownikowi Policji, któremu powierzono do stałego lub doraźnego użytkowania środków transportu. 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 służbowych³⁷, wykazało, że:

- nie było przypadku użycia pojazdu służbowego poza obszarem KPP,
- funkcjonariusze użytkujący samochody służbowe byli do tego uprawnieni, posiadali wymagane uprawnienia do kierowania pojazdami i nie mieli orzeczonych przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania takimi pojazdami,
- we wszystkich badanych 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,
- 1 z 10 pojazdów był podczas zdarzenia użytkowany jako uprzywilejowany, kierujący nim funkcjonariusz posiadał zezwolenie na kierowania pojazdami uprzywilejowanymi,
- przestrzegano zasad dysponowania i użytkowania służbowego sprzętu transportowego, określonych przez Komendanta Wojewódzkiego Policji (poza ujawnionymi 3 przypadkami przedstawiania pojazdów służbowych do badań technicznych bez zachowania wyznaczonych terminów oraz użytkowania 2 z nich bez ważnych badań technicznych, odpowiednio przez 6 dni i 1 dzień).

(dowód: akta kontroli str. 61–70, 196-200)

2.3. Zapewnienie policjantom szkoleń z zakresu kierowania pojazdami

Według stanu na 31.12.2016 r., spośród 99 funkcjonariuszy kierujących pojazdami służbowymi 3 (3%) ukończyło przeszkolenie z zakresu kierowania pojazdami, w tym 1 z zakresu doskonalenia techniki jazdy samochodem, 1 z zakresu kierowania motocyklem szosowym, a 1 inne szkolenie, dotyczące kierowania pojazdami.

(dowód: akta kontroli str. 71-73)

W latach 2015-2016 w KPP funkcjonariusze uczestniczyli w szkoleniach w zakresie doskonalenia kierowania pojazdami jedynie w ramach szkolenia centralnego. Nie zgłaszano do KWP takich potrzeb do realizacji w ramach szkoleń lokalnych czy w formie doskonalenia zewnętrznego. W 2015 r. zgłoszono do KWP (w ramach doskonalenia centralnego) zapotrzebowanie na kurs doskonalenia techniki jazdy samochodem dla 1 funkcjonariusza, jednakże - jak wyjaśnił I Zastępca Komendanta - funkcjonariusz ostatecznie nie został skierowany na to szkolenie, ponieważ w jego terminie przebywał na zwolnieniu chorobowym. Na dzień 1.01.2017 r. wytypowano 3 funkcjonariuszy, których należałoby przeszkolić z zakresu kierowania pojazdami.

³⁶ Decyzja Komendanta KWP Nr 88/2013 z dnia 17.04.2013 r. w sprawie zasad dysponowania i użytkowania służbowego sprzętu transportowego eksploatowanego przez jednostki i komórki organizacyjne KWP.

³⁷ Próba obejmowała 10 przypadków użycia pojazdów służbowych, podczas których wystąpiły kolizje drogowe lub zdarzenia z udziałem sprzętu transportowego.

KPP w 2017 r. nie uzyskała miejsc w ramach limitów na doskonalenie centralne w zakresie doskonalenia techniki jazdy.

(dowód: akta kontroli str. 71-73, 742)

W sprawie braku pisemnych analiz potrzeb szkoleniowych w latach 2015-2016 I Zastępca Komendanta wyjaśnił, że (...) ze względu na przejście w stan spoczynku Pani insp. Bogusławy Bonter-Mazek, która w latach 2015–2016 kierowała tutejszą jednostką, nie jestem w stanie stwierdzać, z jakich powodów nie przeprowadzono analizy potrzeb szkoleniowych funkcjonariuszy pełniących służbę z KPP, dotyczących kierowania pojazdami służbowymi, w tym uprzywilejowanymi.

(dowód: akta kontroli str. 19, 21, 24, 71-73)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Uwagi dotyczące
badanej działalności

NIK zwraca uwagę na potrzebę analizy zgłaszanych potrzeb szkoleniowych w zakresie kierowania pojazdami oraz możliwości ich realizacji w ramach doskonalenia centralnego, lokalnego lub zewnętrznego. Przeprowadzone w trakcie kontroli NIK anonimowe badanie ankietowe wykazało, że 5 funkcjonariuszy (tj. 14% spośród 37 ankietowanych) wskazało na potrzebę przeszkolenia w zakresie doskonalenia techniki kierowania pojazdem, w tym kierowania pojazdem uprzywilejowanym.

(dowód: akta kontroli str. 52)

Ocena częściowa

W badanym okresie w KPP wydawano zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi w oparciu o obowiązujące regulacje prawne. Rzetelnie ewidencjonowano użycie służbowego sprzętu transportowego w książce dyspozytora oraz książkach kontroli pracy sprzętu transportowego. Realizowano potrzeby szkoleniowe w zakresie doskonalenia techniki jazdy jedynie w ramach szkolenia centralnego. Nie zgłaszano potrzeb szkoleniowych w ramach szkoleń lokalnych bądź zewnętrznych w tym zakresie. Badanie szczegółowe 10 przypadków użytkowania pojazdów służbowych nie wykazało odstępstw od zasad ich użytkowania, ustalonych przez Komendanta Wojewódzkiego Policji (poza ujawnionymi 3 przypadkami przedstawiania użytkowanych pojazdów służbowych do badań technicznych bez zachowania wyznaczonych terminów oraz użytkowania 2 z nich bez ważnych badań technicznych, odpowiednio przez 6 dni i 1 dzień).

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 wystąpiło 36 przypadków kolizji oraz innych zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych, z tego: 21 w 2015 r. i 15 w 2016 r. W tym okresie odpowiednio 7 (33,3% ogółu) i 7 (46,7%) takich zdarzeń powstało z winy policjantów użytkujących pojazdy służbowe. W badanym okresie 3 funkcjonariuszy zostało ukaranych mandatami karnymi 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 zdarzeń³⁸ wyniósł odpowiednio: 0,66 oraz 0,47. W wyniku zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego 1 funkcjonariusz

³⁸ 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.

został ranny. W wyniku 1 z takich zdarzeń wycofano 6.11.2015 r. z eksploatacji 1 pojazd³⁹.

(dowód: akta kontroli str. 51, 74-95)

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. Komendant nie wprowadzał dodatkowych regulacji w tym zakresie.

(dowód: akta kontroli str. 51, 94-99)

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 wypadków i kolizji w „Księżce ewidencji wypadków i kolizji dotyczących służbowego sprzętu transportowego”⁴⁰. Ewidencję prowadzono według wzoru określonego w załączniku nr 8 do tego zarządzenia odnotowując w niej wypadki i kolizje oraz inne zdarzenia z udziałem służbowego sprzętu transportowego. Najczęstszą przyczyną zdarzeń, spowodowanych przez użytkowników pojazdów służbowych, było uderzenie w inny pojazd albo przeszkodę podczas manewru cofania lub innych manewrów oraz nieuwaga⁴¹. W badanym okresie z winy użytkowników pojazdów służbowych doszło do odpowiednio 33,3% i 46,7% wszystkich zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego.

(dowód: akta kontroli str. 94-95, 100-144)

W sprawie analizy zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych i podejmowanych w tym zakresie działań I Zastępca Komendanta wyjaśnił, że *w przypadku szkody z winy policjanta było każdorazowo toczzone postępowanie szkodowe przez Zespół Administracyjno-Gospodarczy i wyjaśniające przez rzecznika dyscyplinarnego, wyznaczonego przez Komendanta KPP. W 2016 r. funkcjonariusz 2 krotnie wyrządził szkodę w sprzęcie transportowym, w wyniku czego Komendant cofnął policjantowi zezwolenie do prowadzenia pojazdów służbowych.*

(dowód: akta kontroli str. 19, 21)

3.1.2. W badanym okresie obowiązywała decyzja Nr 189/10 Komendanta Wojewódzkiego Policji w Szczecinie z dnia 5.07.2010 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 KPP⁴².

W wyniku badania stwierdzono, że:

- we wszystkich przypadkach dyżurny KPP otrzymał niezwłocznie informacje o zdarzeniach z udziałem służbowego sprzętu transportowego, odnotował je w księżce przebiegu służby, prowadzonej w Systemie Wspomagania Dowodzenia⁴³ zapewniając właściwy obieg informacji o zdarzeniach, zgodnie z wymogami określonymi przez Komendanta Wojewódzkiego;
- przestrzegano procedur i trybu w przypadku likwidacji szkód ujawnionych w mieniu Skarbu Państwa, tj. ww. algorytmie;

³⁹ Samochód osobowy o nr wew. 5322, szkoda przekraczała wartość pojazdu.

⁴⁰ Dalej: ewidencja.

⁴¹ Tzw. szkody parkingowe.

⁴² 5 z 2015 r. i 5 z 2016 r.

⁴³ Dalej: SWD.

- we wszystkich przypadkach w KPP podejmowano działania mające na celu ustalenie przebiegu i przyczyn zdarzeń;
- we wszystkich wymaganych przypadkach sporządzono karty zdarzenia drogowego i rejestrowano je terminowo w systemie informatycznym SEWiK, jeżeli 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 drogowych⁴⁴ 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 drogowych⁴⁵. Informacje o 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 Policji⁴⁶;
- we wszystkich przypadkach sprawdzano stan trzeźwości kierujących pojazdami służbowymi;
- we wszystkich przypadkach przekazywano terminowo meldunek o wypadku / kolizji lub innym zdarzeniu drogowym do jednostki prowadzącej gospodarkę transportową, pomimo że nie wszystkie zdarzenia wymagały takiego meldunku;
- 1 zdarzenie⁴⁷, które spełniało przesłanki do zakwalifikowania go jako wydarzenie nadzwyczajne, podlegające sprawozdawaniu, terminowo oraz zgodnie z wytycznymi wprowadzono i zatwierdzono w Systemie Elektronicznej Sprawozdawczości w Policji;
- żaden z policjantów będących sprawcami badanych zdarzeń drogowych nie ukończył kursu z zakresu doskonalenia techniki jazdy;
- 1 pojazd biorący udział w zdarzeniu był pojazdem uprzywilejowanym⁴⁸;
- wszystkie badane pojazdy posiadały w momencie zdarzenia drogowego ważne badania techniczne.

(dowód: akta kontroli str. 74-93, 536-537)

3.1.3. W przypadku 10 objętych badaniem zdarzeń z udziałem służbowego sprzętu transportowego, KPP podjęła niezwłocznie działania prowadzące do naprawy 9 uszkodzonych pojazdów i przywrócenia ich do użytkowania. Szacowany koszt naprawy 1 pojazdu przekraczał jego wartość, podjęto decyzję o jego wycofaniu z eksploatacji. Okres wyłączenia z użytkowania badanych 9 pojazdów⁴⁹ wynosił po kolizjach i innych zdarzeniach od 1 do 120 dni (ogółem w badanym okresie 311 dni). Wszystkich 9 napraw dokonano poza Policją (podmioty zewnętrzne). We wszystkich badanych przypadkach sprzęt transportowy został dopuszczony do dalszej eksploatacji, po skontrolowaniu go przez kontrolera technicznego SO nr 1 KWP w Szczecinie, co odnotowywano i potwierdzano w książkach kontroli pracy sprzętu transportowego i dowodach technicznych pojazdów.

(dowód: akta kontroli str. 145-154)

Mirosław Bil, starszy inspektor Zespołu Zaopatrzenia KPP w Myśliborzu, oświadczył, że *nie jest możliwe ustalenie ile dni samochody służbowe były niesprawne w latach 2015 i 2016 w wyniku wypadków, kolizji i zdarzeń drogowych. Zlecenia na wykonanie naprawy pojazdów, jak również zapotrzebowania na przewóz sprzętu transportowego lawetą, były wystawiane z terminem wcześniejszym niż faktycznie*

⁴⁴ Dz. Urz. KGP z 2013 r., poz. 75.

⁴⁵ Dz. Urz. KGP poz. 85, ze zm.

⁴⁶ Dz. Urz. KGP poz. 28, ze zm.; dalej decyzja w sprawie KSIP.

⁴⁷ Które powstało z winy funkcjonariusza (nr wew. pojazdu 5304), szkoda wyniosła 1.664 zł; zdarzenie zostało zawarte w zestawieniu IX/1 SESPól, a formularz został zatwierdzony.

⁴⁸ W ramach ustawionej blokady.

⁴⁹ Jeden pojazd w próbie został wycofany z użytku.

pojazdy trafiały na SO nr 1 w Szczecinie (nadmieniam, że w jednostce nie był prowadzony rejestr pojazdów niesprawnych).

(dowód: akta kontroli str. 756)

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.*

(dowód: akta kontroli str. 23, 24)

3.2. Szkody w służbowym sprzęcie transportowym

Postępowania wyjaśniające i szkodowe, po zaistnieniu zdarzenia z udziałem służbowego sprzętu transportowego, były w badanym okresie prowadzone w KPP, zgodnie z przepisami ustawy o odpowiedzialności majątkowej funkcjonariuszy Policji (...). W 10 objętych badaniem przypadkach przeprowadzono postępowanie szkodowe i w 8 z nich podjęto niezwłoczne działania zmierzające do wyegzekwowania pokrycia szkód powstałych w służbowym sprzęcie transportowym lub ich usunięcia od osób winnych ich powstania. Z pozostałych 2 przypadków: 1 dotyczył zderzenia ze zwierzyną, a w 1 - w toku postępowania wyjaśniającego - nie udało się ustalić winnego⁵⁰. Postępowania szkodowe prowadziła KPP i zamykała je sprawozdaniem. 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 winy innych osób – z ich ubezpieczeń lub bezpośrednio ze środków sprawcy; w 1 opisanym poniżej przypadku koszty pokryła KWP. W sprawie tej, jako jedynej z 10 badanych, toczyło się postępowanie sądowe, dotyczące sporu w zakresie odpowiedzialności majątkowej za szkody wyrządzone w służbowym sprzęcie transportowym. Sprawca niebędący funkcjonariuszem spowodował kolizję kierując rowerem pod wpływem amfetaminy. KWP prowadziła w 2016 r. dochodzenie kosztów naprawy pojazdu służbowego na drodze windykacji (nakaz zapłaty w postępowaniu upominawczym na kwotę 7.159 zł został wydany 13.10.2016 r.).

(dowód: akta kontroli str. 155-189)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

KPP przekazywała KWP informacje o zdarzeniach drogowych z udziałem policyjnych pojazdów służbowych, sporządzano też karty zdarzenia drogowego. Postępowania dotyczące przebiegu i ustalenia sprawców zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych Policji były prowadzone zgodnie z obowiązującymi regulacjami. KPP prowadziła „Książkę ewidencji wypadków i kolizji dotyczących służbowego 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:

⁵⁰ Funkcjonariusz przy obejmowaniu porannej służby zauważył uszkodzenie pojazdu i zgłosił to dyżurnemu KPP. Funkcjonariusz kierujący poprzednio tym pojazdem nie zgłaszał szkody, polegającej na zarysowaniu karoserii. Tłumaczył, iż mógł nie zauważyć, ponieważ służbę kończył w nocy przy niekorzystnych warunkach pogodowych.

1. Przeprowadzanie analiz potrzeb i stanu wykorzystania sprzętu transportowego oraz stanu technicznego posiadanego sprzętu transportowego i jego przydatności do dalszego użytkowania.
2. Terminowe podstawianie służbowego sprzętu transportowego do badań technicznych.

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 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Szczecin, dnia 28 sierpnia 2017 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Szczecinie

Dyrektor

Kontroler nadzorujący

Krystyna Czerniak-Makowska
doradca ekonomiczny

.....
podpis

.....
podpis