



Źródło: Akta kontroli NIK.

Użytkowanie samochodów służbowych przez funkcjonariuszy Policji

Najwyższa Izba Kontroli

Warszawa, styczeń 2018 r.

01 Dlaczego podjęliśmy kontrolę?

wyposażenie i organizacja napraw

- brak osiągnięcia norm wyposażenia
- zły stan techniczny pojazdów
- długotrwałe i kosztowne naprawy

zdarzenia z udziałem radiowozów

- brak szkoleń
- szkody materialne i wyłączenie radiowozów z użytkowania
- obciążanie policjantów kosztami likwidacji szkód

skuteczność realizacji zadań

- mobilność służby

02 Co kontrolowaliśmy?

Czy obowiązujące regulacje oraz praktyka użytkowania samochodów służbowych zapewniają prawidłową realizację zadań Policji

- czy policjanci posiadają uprawnienia do kierowania pojazdami, w tym uprzywilejowanymi
- czy zostali objęci specjalistycznymi szkoleniami
- czy zasady ubezpieczenia oraz zapewnienia sprawności pojazdów umożliwiały efektywne ich wykorzystanie
- jaka była skala zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych
- jak takie zdarzenia wpływały na realizację zadań Policji

Elementy wpływające na prawidłową realizację zadań Policji z wykorzystaniem sprzętu transportowego



04 Kogo kontrolowaliśmy?



 Komendę Główną Policji

 4 komendy wojewódzkie

 9 komend powiatowych



Źródło: Opracowanie własne NIK.

05 Od kogo zasięgnęliśmy informacji?



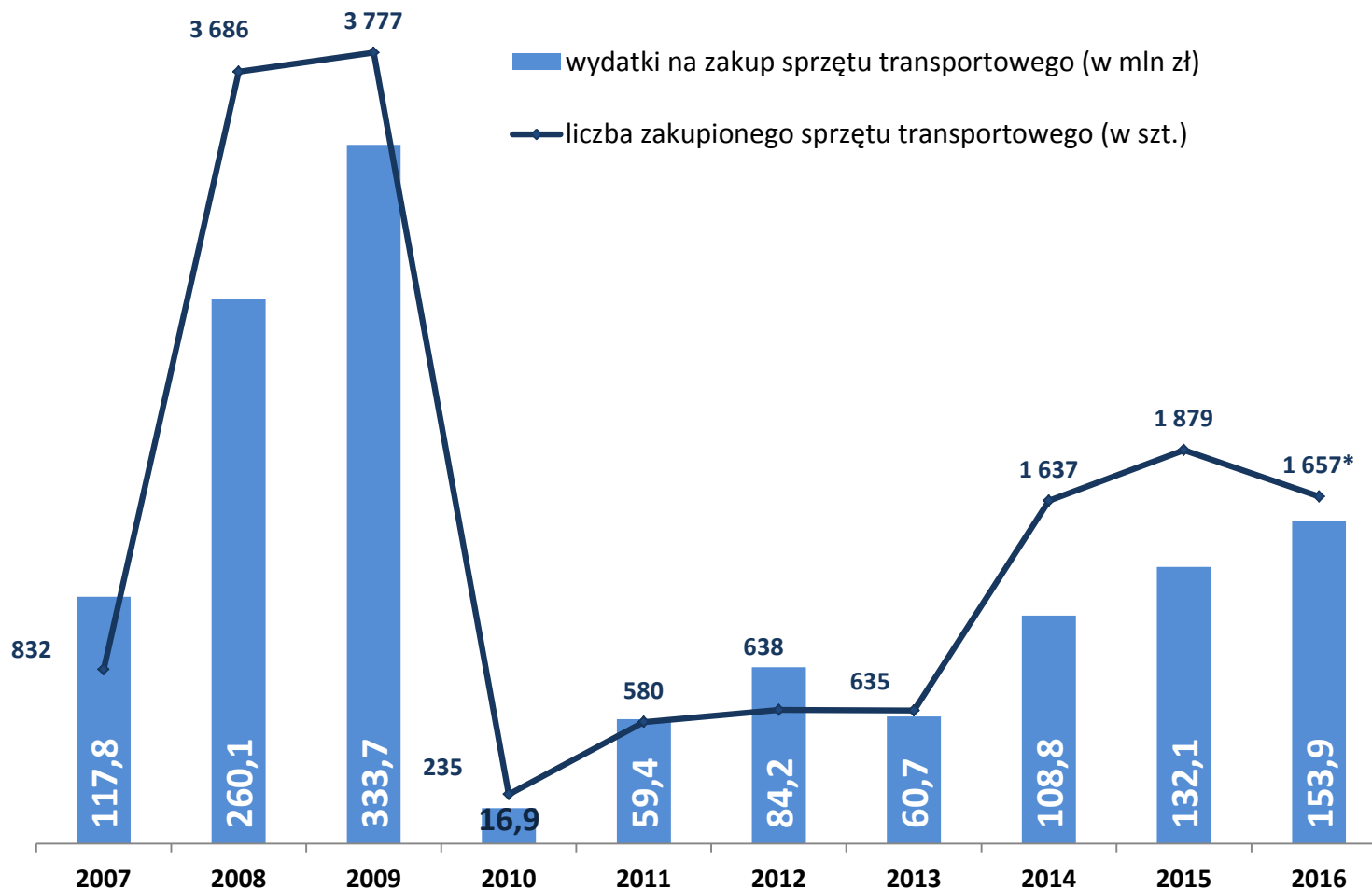
06 Stwierdzony stan – wyposażenie w sprzęt transportowy

92% jednostek Policji - wyposażenie w poszczególne rodzaje sprzętu transportowego niższe od ustalonych norm

braki pojazdów

593 na koniec 2015 i **636** na koniec 2016

07 Zakupy sprzętu transportowego



Program modernizacji Policji 2007-2010
Wydatki z Programu - 675,8 mln zł

* Zmniejszenie liczby zakupionego sprzętu przy wzroście wydatków na ten cel wynikało m.in. ze struktury zakupów (zakup pojazdów specjalistycznych oraz większej liczby furgonów)

08 Stwierdzony stan – wyposażenie w sprzęt transportowy

wysoki udział **wyeksplloatowanych** pojazdów



13,1% na koniec 2015 i **14%** na koniec 2016
(pomimo zmiany kryteriów uznawania sprzętu za zużyty)

znaczny udział pojazdów **wyłączonych** z eksploatacji z powodu serwisu i napraw



średnio ok. **2000** sztuk - dziennie
9,5% stanu posiadania 2015 i **9,1%** w 2016

09 Stwierdzony stan – wykorzystanie pojazdów

**nie stwierdzono ograniczeń w wykorzystaniu pojazdów
lub ograniczania wydatków na paliwo**

okresowe problemy z terminowym regulowaniem należności
za zakupione paliwo

15,6 mln zł uruchomione z rezerwy celowej w 2016

w latach 2010-2015:

- wzrost liczby przejeżdżanych km przez pojazdy Policji
(z 342,5 mln km w 2009 do 400,3 mln km)
- zbliżony roczny przebieg samochodów osobowych
20 tys. km/rok 50 km/doba



Stwierdzony stan – uprawnienia policjantów do kierowania pojazdami służbowymi

**przy przyjmowaniu do służby
brak wymogu posiadania prawa jazdy**

**ale tylko 3% policjantów
nie miało uprawnień do kierowania pojazdami
(w 10 skontrolowanych jednostkach)**

11

Stwierdzony stan – uprawnienia policjantów do kierowania pojazdami służbowymi

brak posiadania zezwoleń umożliwiających wykorzystanie pojazdów jako uprzywilejowanych

wśród policjantów kierujących pojazdami zezwoleń nie miało



51% w komendach wojewódzkich

31% w komendach powiatowych

a jednak

co piąty ankietowany - włączał sygnały uprzywilejowania, pomimo braku zezwolenia

co dziesiąty ankietowany - nie użył pojazdu służbowego jako uprzywilejowanego w sytuacjach tego wymagających, bo nie miał zezwolenia

Stwierdzony stan – przygotowanie policjantów do kierowania pojazdami

brak obowiązku sprawdzenia umiejętności i predyspozycji do kierowania radiowozami



brak uwzględnienia w systemie kształcenia centralnego specyfiki kierowania pojazdami uprzywilejowanymi

ograniczona realizacja potrzeb szkoleniowych

9,3% zapotrzebowania w 2015 i **12,6%** w 2016

Stwierdzony stan – przygotowanie policjantów do kierowania pojazdami

brak wykorzystania w procesie szkolenia policjantów nowoczesnego symulatora kierowania pojazdami uprzywilejowanymi

niewielki udział przeszkolonych policjantów kierujących radiowozami

średnio ok. **11,8%** (głównie funkcjonariusze pionu ruchu drogowego)

Stwierdzony stan – wypadki, kolizje i inne zdarzenia z udziałem pojazdów Policji

średnio w latach 2015-2016:

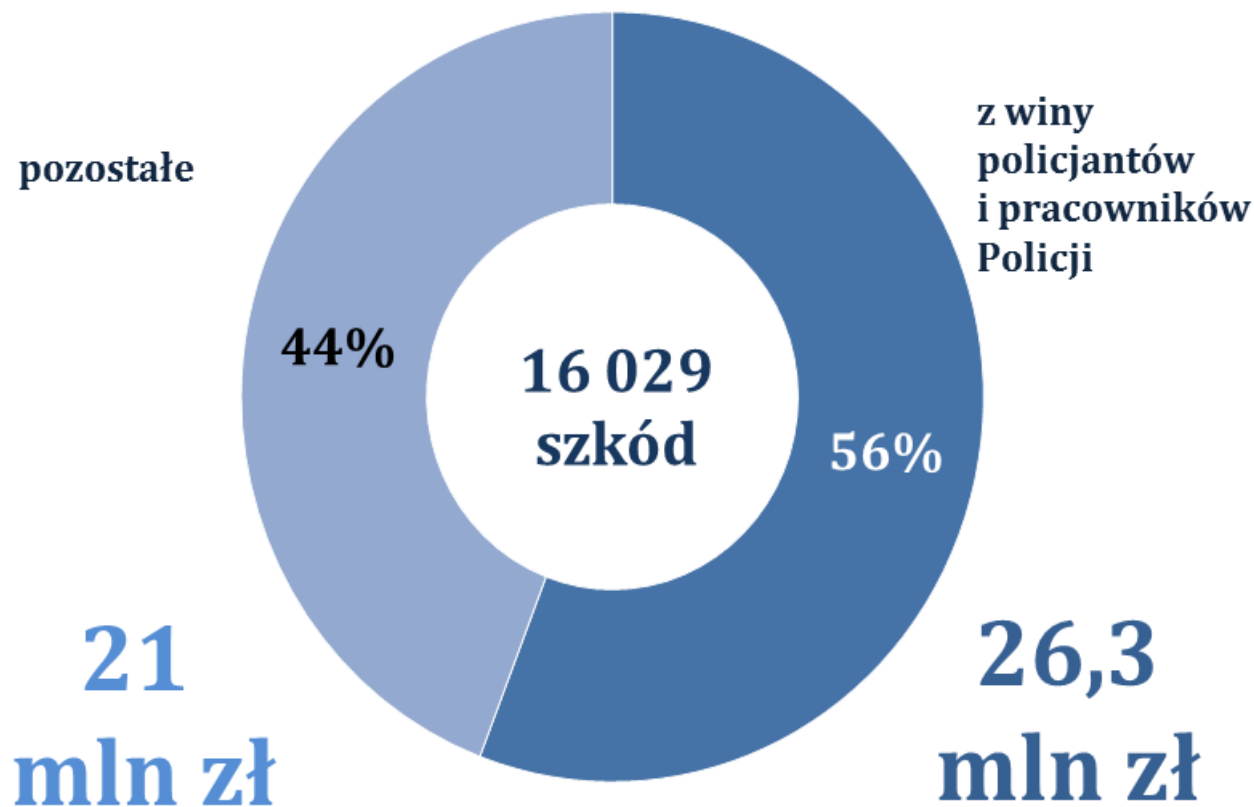


co trzeci pojazd ulegał uszkodzeniu



co godzinę następowała szkoda

Stwierdzony stan – wypadki, kolizje i inne zdarzenia z udziałem pojazdów Policji 2015-2016



Stwierdzony stan – wypadki, kolizje i inne zdarzenia z udziałem pojazdów Policji

Brak pełnych i bieżących informacji w KGP o zdarzeniach z udziałem pojazdów Policji oraz ich przyczynach

Najczęstsze przyczyny

- niezachowanie należytej ostrożności
- nieprawidłowe wykonywanie manewrów parkowania, cofania i zawracania

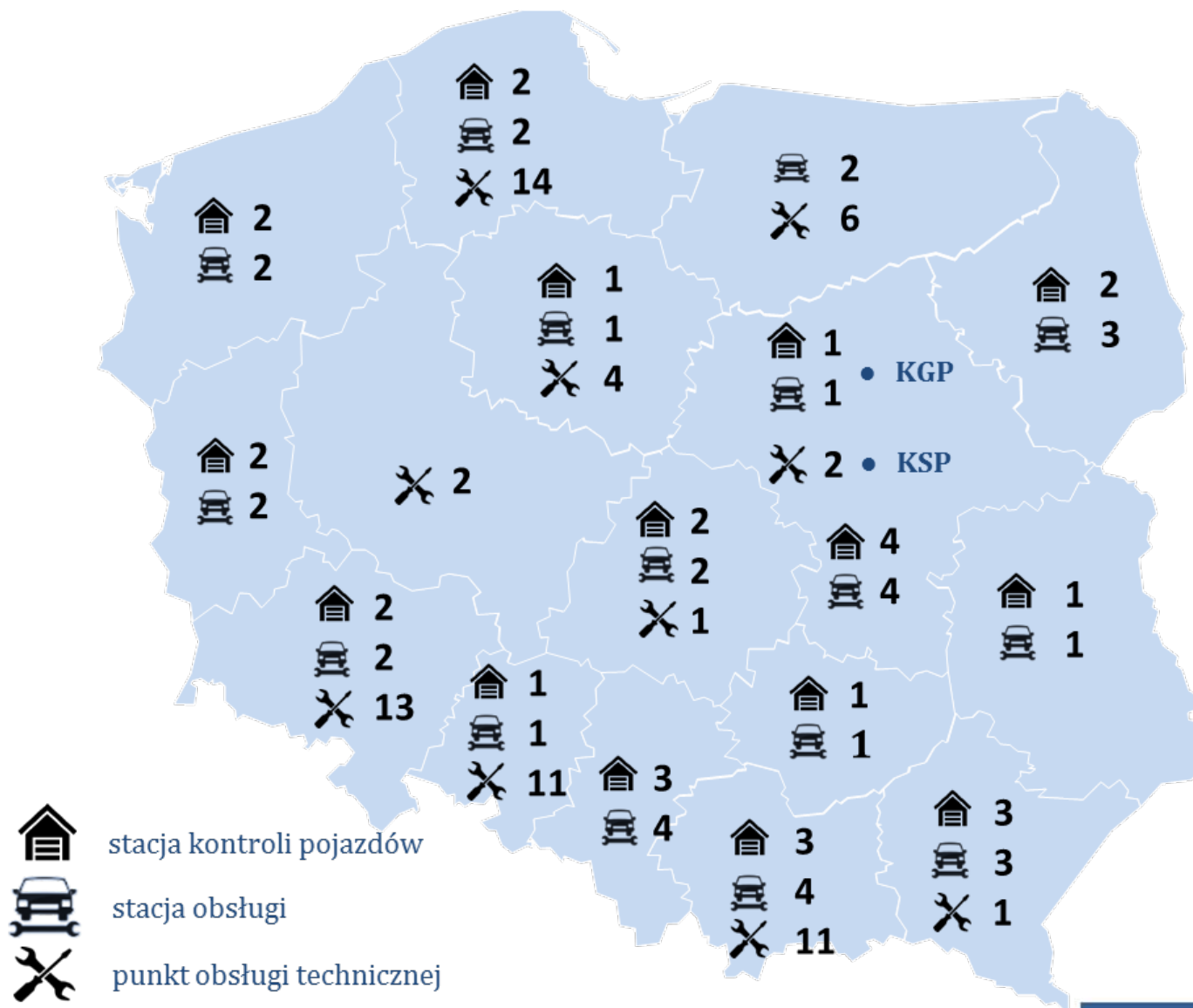
17 Stwierdzony stan – zapewnienie sprawności technicznej

jednostki Policji zapewniały utrzymanie sprawności technicznej pojazdów



w policyjnym zapleczu obsługowo-naprawczym i poza Policją

18 Stwierdzony stan – zapewnienie sprawności technicznej



19 Stwierdzony stan – zapewnienie sprawności technicznej

Brak:

- systemowych działań na rzecz ujednoczenia modelu obsługi i napraw pojazdów
- rzetelnej oceny efektywności rozwiązań przyjętych przez poszczególnych komendantów
- analizy pełnych kosztów gospodarki transportowej przez KGP

20 Stwierdzony stan – zapewnienie sprawności technicznej

przestarzałe policyjne zaplecze obsługowo-naprawcze oraz braki kadrowo-sprzętowe



21 Stwierdzony stan – zapewnienie sprawności technicznej

długotrwałe naprawy

(przekraczanie ustalonych czasów postojów pojazdów)

duże zróżnicowanie floty transportowej Policji

brak przestrzegania przepisów o zamówieniach publicznych przy zakupach części zamiennych i zlecaniu napraw pojazdów poza Policją

22 Stwierdzony stan – zapewnienie sprawności technicznej

brak zapewnienia terminowego przedstawiania pojazdów do badań technicznych

używanie pojazdów nieposiadających ważnych badań technicznych



brak rzetelnego nadzoru KGP nad policyjnymi stacjami kontroli pojazdów

70% ankietowanych policjantów negatywna ocena organizacji napraw i obsługa technicznych pojazdów

z uwagi na:

- długotrwałe przeglądy i naprawy
- opóźnienia w przekazywaniu pojazdów do serwisu lub naprawy
- złą jakość napraw i stosowanych części zamiennych
- brak możliwości bieżących napraw i obsługa w jednostce

24 Ocena ogólna

Policja miała problemy z zapewnieniem odpowiedniej do potrzeb liczby pojazdów służbowych, efektywnym zorganizowaniem ich obsługi i napraw, a także z przeszkoleniem funkcjonariuszy w zakresie doskonalenia techniki jazdy oraz prowadzenia pojazdów uprzywilejowanych.

W trakcie kontroli NIK zidentyfikowała szereg barier w tym obszarze, które w efekcie utrudniają sprawne i skuteczne wykonanie obowiązków przez Policję.

25 Ocena ogólna



braki sprzętu
transportowego



wyeksplloatowane,
awaryjne pojazdy



duże zróżnicowanie floty



brak analiz skuteczności
i efektywności zapewnienia
sprawności pojazdów



ograniczony nadzór nad
stacjami kontroli pojazdów



braki uprawnień
do kierowania pojazdami
uprzywilejowanymi



znikoma realizacja potrzeb
szkoleniowych



duży udział uszkodzeń
pojazdów z winy ich
użytkowników

**Minister
Spraw
Wewnętrznych
i Administracji**

doprecyzowanie zasad nadzoru nad stacjami
kontroli pojazdów działającymi w obiektach Policji

zapewnienie środków za paliwo

Komendant Główny Policji

zapewnienie jednostkom organizacyjnym Policji niezbędnego wyposażenia

standaryzacja floty transportowej Policji

zapewnienie realizacji potrzeb szkoleniowych oraz wykorzystania w procesie szkolenia policjantów symulatora kierowania pojazdami

dokonanie analizy regulacji dotyczących wyposażenia podstawowego zaplecza obsługowo-naprawczego

ujednoczenie sposobu wyliczania kosztów gospodarki transportowej w celu m.in. porównania kosztów w policyjnych warsztatach z kosztami obsługi i napraw zlecanych na zewnątrz

**Komendanci
jednostek
organizacyjnych
Policji**

wzmocnienie nadzoru nad gospodarką
transportową

dokonanie analizy potrzeb dotyczących
posiadania zezwoleń do kierowania pojazdami
uprzywilejowanymi

zwiększenie dostępu funkcjonariuszy do
szkoleń w zakresie doskonalenia techniki jazdy

29 Działania po kontroli





Źródło: Akta kontroli NIK.

Najwyższa Izba Kontroli

Delegatura w Opolu