



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Opolu

LOP.411.004.01.2021

Pan nadinsp. Rafał Kochańczyk  
Komendant Wojewódzki Policji w Opolu  
Komenda Wojewódzka Policji w Opolu  
ul. Wojciecha Korfańtego 2, 45-077 Opole

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I/21/004 – Koordynacja kontroli drogowych realizowanych przez różne służby na przykładzie województwa opolskiego

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Opolu  
ul. Krakowska 28, 45-075 Opole  
T +48 77 449 70 00, F +48 77 449 70 44  
lop@nik.gov.pl

## I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Komenda Wojewódzka Policji w Opolu <sup>1</sup> , ul. Wojciecha Korfantego 2, 45-077 Opole
Kierownik jednostki kontrolowanej	nadinsp. Rafał Kochańczyk Komendant Wojewódzki Policji w Opolu <sup>2</sup> od 13 lutego 2021 r.  W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki pełnił również nadinsp. Jarosław Kaleta - od 26 maja 2016 r. do 12 lutego 2021 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	Koordinacja kontroli drogowych realizowanych przez różne służby na przykładzie województwa opolskiego
Okres objęty kontrolą	Od 1 stycznia 2019 r. do 30 września 2021 r., z wykorzystaniem dowodów powstałych przed lub po tym okresie
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli <sup>3</sup>
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Opolu
Kontroler	Zbigniew Łupicki, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LOP/94/2021 z 25 października 2021 r.

(akta kontroli str. 1-2)

---

<sup>1</sup> Dalej: Komenda lub KWP.

<sup>2</sup> Dalej: Komendant.

<sup>3</sup> Dz. U. z 2020 r. poz. 1200, ze zm.; dalej: ustawa o NIK.

## II. Ocena ogólna<sup>4</sup> kontrolowanej działalności

### OCENA OGÓLNA

W kontrolowanej jednostce prawidłowo podejmowano działania w zakresie przeprowadzania kontroli na drogach przy współpracy z pozostałymi służbami uprawnionymi do ich prowadzenia, tj. Inspekcją Transportu Drogowego<sup>5</sup>, Krajową Administracją Skarbową<sup>6</sup>, Strażą Graniczną<sup>7</sup> lub jednostkami administracji publicznej, m.in. z Wojewódzkim Inspektoratem Ochrony Środowiska, Wojewódzkim Inspektoratem Ochrony Roślin i Nasiennictwa oraz Wojewódzkim Inspektoratem Weterynarii. Kontrole te były efektem zawartych porozumień przez Komendanta Głównego Policji lub przez Komendanta Wojewódzkiego Policji, a także bieżącej współpracy i uczestnictwem w różnych akcjach koordynowanych przez te służby. Jednak skala takich działań była ograniczona i nie stanowiła istotnego zagadnienia w działalności kontrolowanej jednostki. W okresie objętym kontrolą nie gromadzono danych z zakresu zrealizowanych wspólnych kontroli, pod względem ich liczby i efektów. Brak informacji z komend powiatowych oraz z Komendy Miejskiej Policji w Opolu<sup>8</sup> o realizacji poszczególnych porozumień uniemożliwił Komendzie sporządzanie okresowych analiz efektywności realizacji zadań objętych tymi porozumieniami.

W okresie objętym kontrolą kierowano na szkolenia podnoszące kwalifikacje funkcjonariuszy garnizonu opolskiego wyznaczanych do prowadzenia kontroli na drogach. Niemniej posiadanie specjalistycznego przeszkolenia w zakresie ruchu drogowego, określonego programem nauczania na kursie specjalistycznym<sup>9</sup>, jedynie przez niespełna 40% funkcjonariuszy stwarza ryzyko nieprawidłowego przeprowadzenia takich kontroli. Ponadto w okresie objętym kontrolą w Komendzie zrealizowano tylko jedno wspólne szkolenie z ITD obejmujące kontrolę zapisów w tachografach cyfrowych.

W toku kontroli ustalono, że przeprowadzenie ponad 200 kontroli wspólnie z pracownikami jednostek administracji publicznej nieupoważnionymi do zatrzymywania i kontroli pojazdów umożliwiło weryfikację prawidłowości przewozu towarów niebezpiecznych oraz transgranicznego przemieszczania odpadów, tj. realizowanie zadań niebędących priorytetem Policji.

Jednostki organizacyjne Policji podległe kontrolowanej jednostce posiadały niezbędne wyposażenie umożliwiające realizację kontroli drogowych, przy czym nie obejmowało ono jednak wag do ważenia pojazdów lub zespołów pojazdów oraz urządzeń umożliwiających sprawdzanie ustawienia świateł w kontrolowanych pojazdach.

<sup>4</sup> Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

<sup>5</sup> Dalej: ITD.

<sup>6</sup> Dalej: KAS.

<sup>7</sup> Dalej: SG.

<sup>8</sup> Dalej: komendy powiatowe, rozumiane łącznie z Komendą Miejską Policji w Opolu.

<sup>9</sup> Ustalonym decyzją nr 300 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 września 2018 r. w sprawie programu nauczania na kursie specjalistycznym w zakresie ruchu drogowego – część szczególna (Dz. Urz. Komendy Głównej Policji poz. 99, ze zm.).

### III. Opis ustalonego stanu faktycznego kontrolowanej działalności

OBSZAR

#### Realizacja zadań w zakresie kontroli drogowych

Opis stanu faktycznego

1. W okresie objętym kontrolą obowiązywały cztery porozumienia zawarte przez Komendanta Głównego Policji z pozostałymi służbami uprawnionymi do prowadzenia kontroli na drogach, tj.:

1/ porozumienie z 15 marca 2002 r. z Głównym Inspektorem Transportu Drogowego o współdziałaniu w zakresie organizowania i prowadzenia wspólnych przedsięwzięć w zakresie bezpieczeństwa i porządku w ruchu na drogach publicznych oraz zwalczania i zapobiegania popełnianiu przestępstw i naruszeń związanych z transportem drogowym; zakres zadań przewidzianych tym porozumieniem obejmował, m.in.: a) wzajemne przekazywanie informacji istotnych dla wykonywania zadań realizowanych przez strony; b) zabezpieczanie, na zasadach wzajemności, miejsc zdarzeń; c) wykonywanie czynności procesowych w ramach pomocy prawnej; d) podejmowanie, na wniosek strony porozumienia, niezbędnych czynności mających na celu szczegółową kontrolę pojazdów i dokumentów związanych z wykonywaniem transportu drogowego; e) organizowanie i prowadzenie, w uzgodnionym zakresie, wspólnych przedsięwzięć lub delegowanie do udziału w nich przedstawicieli stron; w ramach ww. porozumienia przewidziano również możliwość organizacji wspólnych szkoleń w oparciu o bazę dydaktyczną Policji i kadre instruktorską obu stron;

2/ porozumienie z 17 czerwca 2004 r. z Komendantem Głównym SG, określające szczegółowy zakres i sposoby współdziałania tych jednostek przy wykonywaniu ustawowych zadań<sup>10</sup>; zakres zadań przewidzianych w tym porozumieniu obejmował m.in.: a) współdziałanie w zwalczaniu i zapobieganiu przestępczości, a zwłaszcza rozpoznawanie zagrożeń terrorystycznych; b) ochronę granic; c) ochronę prewencyjną bezpieczeństwa i porządku publicznego; d) wzajemne wsparcie logistyczne; e) udzielanie podczas wykonywania czynności służbowych specjalistycznego wsparcia technicznego; f) wymianę doświadczeń uzyskiwanych w ramach wykonywanych zadań i czynności służbowych oraz wzajemne świadczenie usług logistycznych; ustalonymi formami współdziałania były wymiana informacji oraz koordynacja działań w przypadkach objęcia jednoczesnymi działaniami obydwu służb osób lub obiektów i konieczności czasowej harmonizacji podejmowanych czynności służbowych;

3/ porozumienie z 22 września 2017 r. zawarte pomiędzy Szefem KAS, Komendantem Głównym Policji, Komendantem Głównym SG i Głównym Inspektorem Transportu Drogowego w sprawie współpracy przy wykonywaniu kontroli przewozu towarów; w ramach porozumienia Szef KAS zobowiązał się do udostępniania danych gromadzonych na podstawie ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opalowymi<sup>11</sup>, w celu wykonywania kontroli przewozu towarów i realizacji czynności kontrolnych, o których mowa w art. 13 ww. ustawy, obejmującej m.in. sprawdzenie: a) przestrzegania obowiązków w zakresie dokonywania, uzupełniania i aktualizacji zgłoszenia o przewozie towaru; b) zgodności danych zawartych w zgłoszeniu ze stanem faktycznym; c) posiadania numeru referencyjnego oraz przekazywania aktualnych danych geolokalizacyjnych środka transportu;

<sup>10</sup> Z wyłączeniem czynności wykonywanych na zasadach i w trybie określonym w art. 15 ust. 1 pkt 6 i ust. 8 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2021 r. poz. 1882) oraz w art. 11 ust. 1 pkt 11 i ust. 7 ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2021 r. poz. 1486, ze zm.).

<sup>11</sup> Dz. U. z 2021 r. poz. 1857; dalej: ustawa o monitorowaniu przewozu towarów.

4/ porozumienie z 9 listopada 2017 r. z Szefem KAS obejmujące współdziałanie przy rozpoznawaniu, zapobieganiu i wykrywaniu przestępstw i wykroczeń, w tym przestępstw skarbowych i wykroczeń skarbowych oraz ściganie ich sprawców; współdziałanie stron porozumienia obejmowało m.in. a) wymianę informacji, koordynacji działań w przypadku osób, podmiotów lub obiektów objętych jednoczesnym działaniem Policji i KAS; b) współpracę przy podejmowaniu czynności służbowych w przypadkach uzasadnionych względem skuteczności działania; c) prowadzenie czynności kontrolnych; porozumienie nie wskazywało, że jego zakres obejmuje również współpracę ww. służb podczas kontroli na drogach.

(akta kontroli str. 82-110)

W związku z zaleceniami zawartymi w porozumieniu Komendanta Głównego Policji z Komendantem Głównym SG i w czterostronnym porozumieniu zawartym z Szefem KAS, Komendantem Głównym SG i Głównym Inspektorem Transportu Drogowego, dotyczącymi ustalenia szczegółowych zasad współdziałania, Komendant zawarł dwa porozumienia z szefami tych służb działającymi na terenie województwa opolskiego. I tak, 20 lutego 2017 r. zostało zawarte porozumienie z Komendantem Śląskiego Oddziału SG w Raciborzu, a 21 lutego 2018 r. czterostronne porozumienie z Dyrektorem Izby Administracji Skarbowej w Opolu, Komendantem Śląskiego Oddziału SG w Raciborzu oraz Opolskim Wojewódzkim Inspektorem Transportu Drogowego. Ponadto Komendant Wojewódzki zawarł 6 kwietnia 2018 r. porozumienie z Dyrektorem Izby Administracji Skarbowej w Opolu w związku z porozumieniem zawartym przez Komendanta Głównego Policji z Szefem KAS. Ww. porozumienie z 15 marca 2002 r. zawarte pomiędzy Komendantem Głównym Policji a Głównym Inspektorem Transportu Drogowego, nie przewidywało natomiast możliwości zawarcia odrębnego porozumienia na poziomie wojewódzkim.

W sprawie okoliczności zawarcia dwóch porozumień na szczeblu wojewódzkim Komendant wyjaśnił, że (...) *inicjatorem zawarcia porozumienia ze Śląskim Oddziałem SG był Komendant tej jednostki i przesłał on propozycję porozumienia do Komendy. Po weryfikacji treści porozumienia Wydział Prezydialny i Komunikacji Społecznej Komendy uzgodnił treść projektu z odpowiednimi komórkami organizacyjnymi i z Zespołem Prawnym. Ze względu na upływ czasu i zmiany kadrowe, nie wskazano natomiast okoliczności zawarcia porozumienia z 6 kwietnia 2018 r. z Dyrektorem Izby Administracji Skarbowej w Opolu.*

Komendant wyjaśnił dodatkowo, że (...) *w okresie od zawarcia porozumień przez Komendanta Głównego Policji ze szefami SG, ITD i KAS, do czasu zawarcia odpowiednich porozumień na szczeblu wojewódzkim (...) współpraca z tymi służbami była bardzo dobra. Brak formalnych porozumień nie miał wpływu na jakość współpracy w sytuacjach tego wymagających. Wspólne służby pomiędzy pionem ruchu drogowego Policji, a poszczególnymi formacjami planowane były według bieżących potrzeb poszczególnych formacji, Naczelnik Wydziału RD, kierownicy jednostek organizacyjnych Policji oraz kierownicy komórek ruchu drogowego w poszczególnych powiatach byli w stałym kontakcie z szefami tych służb na szczeblu wojewódzkim oraz powiatowym.*

(akta kontroli str. 33-41, 46-56, 541-544)

Naczelnik Wydziału Prezydialnego i Komunikacji Społecznej oraz Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego<sup>12</sup> Komendy wyjaśnili, że *nie posiadają żadnej dokumentacji dotyczącej porozumień zawartych przez Komendanta Głównego Policji z innymi służbami na szczeblu centralnym, jak również wskazali, że przed*

<sup>12</sup> Dalej: Naczelnik RD.

zawarciem ww. porozumień ich treść i zakres nie były konsultowane z kontrolowaną jednostką.

(akta kontroli str. 159-164)

Komenda nie otrzymała porozumień zawartych przez Komendanta Głównego Policji z: 1/ Głównym Inspektorem Transportu Drogowego z 5 marca 2002 r.; 2/ Komendantem Głównym SG z 17 czerwca 2004 r. oraz 3/ Szefem KAS z 9 listopada 2017 r. Tym samym kontrolowana jednostka nie przekazała tych porozumień do podległych komend powiatowych, pomimo że z treści tych dokumentów wynikało, że w ich realizację zaangażowani powinni być również funkcjonariusze komend powiatowych. Do komend powiatowych nie przekazano również czterostronnego porozumienia zawartego 21 lutego 2018 r. pomiędzy Komendantem a Dyrektorem Izby Administracji Skarbowej w Opolu, Komendantem Śląskiego Oddziału SG i Opolskim Wojewódzkim Inspektorem Transportu Drogowego oraz porozumienia zawartego 30 września 2021 r. z Opolskim Wojewódzkim Inspektorem Ochrony Środowiska.

W powyższej sprawie Komendant wyjaśnił, że (...) *Wydział Prezydialny Komendy nie przekazał do komend powiatowych Policji porozumienia zawartego 21 lutego 2018 r. gdyż z treści porozumienia nie wynikało wprost, że w jego realizację są zaangażowani również funkcjonariusze komend powiatowych Policji. W dniu 16 grudnia 2021 r. ww. porozumienie zostało przesłane do jednostek podległych pocztą elektroniczną (...). Z kolei porozumienie zawarte 30 września 2021 r. przez Komendanta z WIOŚ, Wydział Prezydialny i Komunikacji Społecznej Komendy przesłał do wydziałów merytorycznych Komendy i osób odpowiedzialnych za jego realizację, zgodnie z załącznikiem do porozumienia, a nie przesłał do komend powiatowych, gdyż nie dopatrył się w jego treści zadań do realizacji przez funkcjonariuszy tych komend. Komendant podał jednocześnie, że (...) 15 grudnia 2021 r. porozumienie ww. zostało przesłane do jednostek podległych pocztą elektroniczną.*

(akta kontroli str. 283-287, 541-544)

Z treści ww. porozumień wynikało, że w ich realizację przewidziano zaangażowanie również funkcjonariuszy komend powiatowych. I tak, w porozumieniu z 21 lutego 2018 r. w § 3 i § 4 opisano sposób postępowania funkcjonariuszy Policji w przypadku stwierdzenia naruszenia lub podejrzenia naruszenia przepisów ustawy o monitorowaniu przewozu towarów lub w razie pojawienia się konieczności pobrania próbki towaru bądź nałożenia zamknięć urzędowych oraz podano dane teleadresowe osób realizujących bieżące współdziałanie służb. W porozumieniu zawartym 30 września 2021 r. z Opolskim Wojewódzkim Inspektorem Ochrony Środowiska w § 3 ust. 2 pkt 2 i pkt 3 wskazano natomiast, że bezpośrednią współpracę z organami tej jednostki prowadzą funkcjonariusze Policji. Potwierdzeniem tego były polecenia wydawane przez Komendanta podległym komendantom powiatowym dotyczące włączenia się do działań, w przypadkach prowadzonych akcji dotyczących np. wykrywania przypadków nielegalnego transportu odpadów.

(akta kontroli str. 46-56, 78-80, 354-357)

W okresie objętym kontrolą obowiązywały również cztery porozumienia zawarte z jednostkami administracji publicznej, które nie były uprawnione do zatrzymywania pojazdów. Porozumienia te umożliwiały przeprowadzenie przez pracowników tych jednostek kontroli na drogach pojazdów przewożących lub mogących przewozić towary objęte szczególnym nadzorem.

I tak:

1/porozumienie z 20 sierpnia 2013 r. zawarte z Opolskim Wojewódzkim Inspektorem Ochrony Roślin i Nasiennictwa<sup>13</sup>, obejmowało powiadamianie Inspektoratu o każdym przypadku transportu ziemniaków w kierunku granicy państwa, bez wymaganych dokumentów fitosanitarnych oraz przeprowadzanie wspólnych kontroli na drogach obejmujących kontrolę dokumentów fitosanitarnych oraz przewożonego ładunku ziemniaków; ww. porozumienie poprzedzone było zawarciem 7 września 2004 r. porozumienia Głównego Inspektora Ochrony Roślin i Nasiennictwa z Komendantem Głównym Policji;

2/porozumienie zawarte 7 lipca 2017 r. z Opolskim Wojewódzkim Lekarzem Weterynarii<sup>14</sup> obejmowało współdziałanie przy przeciwdziałaniu i zwalczaniu naruszeń prawa związanych ze zwalczaniem chorób zakaźnych zwierząt, produkcją i obrotem produktów pochodzenia zwierzęcego, stosowaniem i obrotem produktów leczniczych weterynaryjnych oraz ubocznych produktów pochodzenia zwierzęcego; współpraca zaplanowana została na szczeblu wojewódzkim i realizowana była przez Komendę i Wojewódzki Inspektorat Weterynarii, a na szczeblu powiatowym przez komendy powiatowe Policji oraz powiatowe inspektoraty weterynarii; w ramach współpracy przewidziano realizowanie przez Policję zadań związanych z egzekwowaniem wprowadzanego zamknięcia ruchu kołowego i pieszego oraz kontrolowaniem ruchu i przewożonych towarów w obszarach zapowietrzonych, zagrożonych lub skażonych;

3/porozumienie zawarte 27 lipca 2018 r. z Opolskim Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym<sup>15</sup> w sprawie postępowania w przypadku ujawnienia wprowadzania do obrotu, wytwarzania lub posiadania środków zastępczych; porozumienie to nie obejmowało zagadnień związanych z przeprowadzaniem ww. zakresie kontroli na drogach wspólnie lub przy współpracy stron tego porozumienia;

4/porozumienie zawarte 30 września 2021 r. z Wojewódzkim Inspektorem Ochrony Środowiska<sup>16</sup>, obejmowało współdziałanie stron w zakresie przeciwdziałania oraz wykrywania przestępstw i wykroczeń przeciwko środowisku oraz naruszeń prawa z obszaru ochrony środowiska, w szczególności stwierdzonych przez funkcjonariuszy Policji przypadków przewozu odpadów.

(akta kontroli str. 21-80, 23-110)

W Komendzie brak było danych dotyczących liczby i efektów realizacji wspólnych kontroli funkcjonariuszy Policji z funkcjonariuszami ww. jednostek administracji publicznej, bowiem obowiązujący w Policji system ewidencji kontroli nie ewidencjonował takich danych. Analiza danych zawartych w ww. systemie SESPOL wykazała, że ewidencjonowano w nim ogólną liczbę kontroli<sup>17</sup> przeprowadzonych przez funkcjonariuszy Policji, w tym liczbę czynności wykonanych wobec uczestników ruchu drogowego<sup>18</sup> oraz liczbę podjętych czynności kontrolnych w ruchu drogowym wobec kierujących, pieszych i pasażerów. W systemie SESPOL ewidencjonowano jedynie liczbę wspólnych służb<sup>19</sup> przeprowadzonych w okresie sprawozdawczym przez funkcjonariuszy Policji z funkcjonariuszami: straży miejskiej, ITD, Żandarmerii Wojskowej, straży leśnej i rybackiej oraz SG.

(akta kontroli str. 168-219)

<sup>13</sup> Dalej: WIORIN.

<sup>14</sup> Dalej: WIW.

<sup>15</sup> Dalej: WSSE.

<sup>16</sup> Dalej: WIOŚ.

<sup>17</sup> Nomenklatura nazewnictwa stosowana w systemie ewidencji SESPOL i rozumiana jako każda czynność zakończona co najmniej wylegitymowaniem osoby.

<sup>18</sup> Nomenklatura nazewnictwa stosowana w systemie ewidencji SESPOL i rozumiana jako każda czynność wykonana na drodze zakończona co najmniej wylegitymowaniem uczestnika ruchu drogowego.

<sup>19</sup> Służba rozumiana jako wypełnianie obowiązków służbowych w godzinach pracy funkcjonariusza.

W posiadaniu kontrolowanej jednostki nie było dokumentów wskazujących na inicjatorów zawarcia ww. czterech porozumień z jednostkami administracji publicznej. Naczelnik Wydziału RD wyjaśnił, że (...) *zawarte przez Komendę uzgodnienie oraz porozumienia były uzgadniane z Wydziałem RD w zakresie planowanych do realizacji zadań w formie spotkań, wymiany wiadomości drogą elektroniczną, lecz nie przechowywano dokumentacji z tego zakresu (...) Wydział RD analizował potrzeby przeprowadzania wspólnych kontroli ruchu drogowego z innymi służbami w zakresie wykorzystania potencjału ludzkiego (wiedzy merytorycznej, doświadczenia itp.) oraz sprzętu, w formie roboczych spotkań, bez ich dokumentowania.*

(akta kontroli str. 159-163)

Wszystkie komórki organizacyjne Komendy, zgodnie z postanowieniami obowiązującego regulaminu, zobowiązane były do *wykonywania zadań określonych w porozumieniach o współpracy zawartych przez Komendanta.* Do zadań Wydziału Prezydialnego i Komunikacji Społecznej należało natomiast m.in. *koordynowanie współpracy podległych jednostek organizacyjnych Policji z samorządami, innymi jednostkami administracji publicznej, placówkami oświatowymi, organizacjami pozarządowymi i uczelniami wyższymi.*

Naczelnik Wydziału Prezydialnego i Komunikacji Społecznej Komendy wyjaśniła, że (...) *Wydział posiada jedynie dokumentację dotyczącą uzgadniania ostatniego porozumienia zawartego 30 września 2021 r. z WIOŚ. Natomiast nie posiada dokumentacji dotyczącej projektowania i uzgadniania pozostałych porozumień wcześniej zawartych z trzema jednostkami administracji publicznej z terenu województwa opolskiego.*

Przedłożona w trakcie czynności kontrolnych dokumentacja z procesu uzgadniania treści porozumienia z Opolskim Wojewódzkim Inspektorem Ochrony Środowiska zawierała projektowaną wersję porozumienia oraz wersję po wprowadzonych zmianach oraz informację z Wydziału do Walki z Przemocnością Zorganizowaną Komendy o przekazaniu danych kontaktowych do współpracy z WIOŚ (dane kontaktowe wcześniej przekazały Wydział RD i Wydział Prewencji).

(akta kontroli str. 220-237)

Z informacji uzyskanych od kierowników ww. jednostek administracji publicznej na podstawie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK wynikało, że zawarcie porozumień na szczeblu wojewódzkim stanowiło realizację zobowiązań zawartych w porozumieniach Komendanta Głównego Policji z szefami tych jednostek lub było efektem spotkań przedstawicieli zajmujących się przeciwdziałaniem wprowadzaniu do obrotu i wytwarzaniu środków zastępczych, tzw. dopalaczy. Ponadto poinformowano, że przyczynami zawarcia porozumień była możliwość dokonywania kontroli drogowych towarów przewożonych w pojazdach po ich zatrzymaniu przez funkcjonariuszy Policji, a tym samym poprawa skuteczności działań w związku z szerszym zakresem metod kontroli. Najwięcej wspólnych kontroli przeprowadzili pracownicy WIORiN – 134 (126 w 2019 r. i 8 w 2020 r.), natomiast pracownicy WIOŚ przeprowadzili 50 wspólnych kontroli (4 w 2019 r.; 11 w 2020 r. i 35 w 2021 r.). Ponadto funkcjonariusze Komendy sporządzili 17 zawiadomień o wykryciu przestępstw i wykroczeń przeciwko środowisku oraz udzielili 13 asyst pracownikom WIOŚ. Pracownicy WIW przeprowadzili 21 wspólnych kontroli z funkcjonariuszami Policji, a w 14 przypadkach funkcjonariusze Policji zawiadamiali o wykryciu przestępstw i wykroczeń, w związku z którymi zaistniała konieczność udziału w czynnościach pracowników WIW. Ponadto pięć kontroli z funkcjonariuszami Policji przeprowadzili pracownicy WSSE.

Wszystkie ww. jednostki oceniły pozytywnie współpracę z Policją. Jedynie WIORiN poinformowała, że Komenda odmówiła podpisania aneksu do porozumienia uznając,



że dotychczasowe porozumienie utraciło moc od 1 stycznia 2019 r. w związku z treścią art. 1 pkt 14 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. o zmianie ustawy o ochronie roślin i niektórych innych ustaw<sup>20</sup>. Odmienne stanowisko zajął Główny Inspektor Ochrony Roślin i Nasiennictwa uznając, że zawarte porozumienie zachowuje moc i może być zmienione lub rozwiązane na podstawie art. 30 ustawy z dnia 13 lutego 2020 r. o Państwowej Inspekcji Ochrony Roślin i Nasiennictwa<sup>21</sup>.

(akta kontroli str. 551-564)

2. W okresie objętym kontrolą w Komendzie nie wydawano wytycznych do przeprowadzania przez funkcjonariuszy Policji wspólnych kontroli na drogach z funkcjonariuszami pozostałych uprawnionych do tego służb. Kontrolowana jednostka nie otrzymywała również wytycznych dotyczących współpracy przy kontrolach drogowych z innymi jednostkami, w tym od podmiotów, z którymi zawarto porozumienia lub od Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Naczelnik Wydziału RD wyjaśnił, że (...) *Komenda nie wydawała wytycznych do przeprowadzania wspólnych z innymi służbami kontroli drogowych w formie aktów prawnych. Kontrole na drodze przeprowadzane z innymi służbami i na rzecz innych służb, wykonywane były na podstawie przepisów powszechnie obowiązujących, jak również przepisów wewnętrznych Policji (...) sposób realizacji zadań w tym zakresie był przekazywany w formie poleceń Komendanta Głównego Policji lub jego Zastępców bądź Komendanta Wojewódzkiego lub jego Zastępców.*

Na uzasadnienie ww. wyjaśnień Komendant przedłożył polecenia wydane w okresie objętym kontrolą, w tym 12 poleceń Komendanta Głównego Policji<sup>22</sup> oraz 28 poleceń i wyjaśnień Komendanta<sup>23</sup> dotyczących m.in. kontroli pracy kierowców oraz kontroli maksymalnych dopuszczalnych wymiarów i mas pojazdów lub zespołów pojazdów poruszających się po drogach; monitorowania drogowego przewozu paliw opałowych i innych towarów; legalności wykonywania okazjonalnych przewozów osób samochodami osobowymi przez kierowców korzystających z aplikacji mobilnych; kontroli transgranicznego przemieszania odpadów. Z dekretacji i adresatów wyszczególnionych na ww. pismach wynikało, że były one przesyłane do poszczególnych komend powiatowych.

(akta kontroli str. 155-163)

3. Analogicznie jak w przypadku porozumień zawartych z jednostkami administracji publicznej, które nie były uprawnione do zatrzymywania pojazdów w ruchu drogowym, w Komendzie nie podejmowano czynności mających na celu gromadzenie danych o liczbie, zakresie i efektach kontroli przeprowadzonych na drogach wspólnie z funkcjonariuszami innych służb. Powyższe uniemożliwiało dokonywanie sformalizowanych, okresowych ocen realizacji porozumień pod względem osiągnięcia celów dla jakich zostały zawarte.

Komendant wyjaśnił, że (...) *efekty pracy policjantów ruchu drogowego z terenu garnizonu opolskiego gromadzone są w systemie SESPOL na podstawie zarządzenia nr 37 Komendanta Głównego Policji z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie metod i form prowadzenia sprawozdawczości w Policji<sup>24</sup> (...), natomiast zakres i charakter danych statystycznych został określony w decyzji nr 2 Komendanta Głównego Policji z dnia 5 stycznia 2021 r. w sprawie ustalenia zestawień sprawozdawczych i informacji sprawozdawczych gromadzonych w Systemem Elektronicznej Sprawozdawczości w Policji<sup>25</sup>, w której zostały wskazane m.in. numery zestawień, okresy objęte zestawieniem, terminy ich realizacji i zatwierdzania. (...) żaden ze*

<sup>20</sup> Dz. U. poz. 1616.

<sup>21</sup> Dz. U. z 2021 r. poz. 147.

<sup>22</sup> Po pięć poleceń w latach 2019 i 2020 oraz dwa do 30 września 2021 r.

<sup>23</sup> Siedem w 2019 r.; dziesięć w 2020 r. i 11 do 30 września 2021 r.

<sup>24</sup> Dz. Urz. Komendy Głównej Policji poz. 67.

<sup>25</sup> Dz. Urz. Komendy Głównej Policji poz. 2.

wskazanych formularzy nie nakazuje gromadzenia danych statystycznych wynikających z zawartych porozumień na szczeblu Komendy Głównej Policji, jak i Komendy, z innymi służbami lub instytucjami. Żadne z zestawień nie przewiduje gromadzenia danych dotyczących efektów uzyskanych przez inne służby w trakcie wspólnych patroli z Policją (...). Nie dokonywano pisemnych ocen zawartych porozumień, gdyż nie było takiej potrzeby z uwagi na bardzo dobrą współpracę pomiędzy poszczególnymi służbami lub instytucjami, a Policją. Ponadto, żaden z zewnętrznych podmiotów nie zgłaszał uwag, co do wspólnie realizowanych zadań wynikających z tych porozumień. Dotychczasowa bardzo dobra współpraca pomiędzy Policją, a innymi podmiotami nie dawała podstaw do zamian zapisów poszczególnych porozumień.

(akta kontroli str. 545-550)

Naczelnik Wydziału RD wyjaśnił dodatkowo, że (...) w toku sprawowania merytorycznego nadzoru nad realizacją zadań przez komórki ruchu drogowego jednostek terenowych garnizonu opolskiego, Wydział RD stwierdził, iż współpraca pomiędzy sygnatariuszami poszczególnych porozumień odbywa się na dobrym poziomie, w związku z czym brak było konieczności wnioskowania ze strony Wydziału RD do Komendanta Wojewódzkiego Policji bądź do Komendy Głównej Policji za pośrednictwem Komendanta Wojewódzkiego, o dokonanie jakichkolwiek zmian w zawartych porozumieniach. Wspólne służby z ITD, SG i KAS, realizowane były przez jednostki terenowe garnizonu opolskiego. Dokumentacja ze służb pełnionych wspólnie z ww. instytucjami nie jest przekazywana do Wydziału RD Komendy. Zakres kontroli drogowych realizowanych wspólnie z ww. służbami wynika z ustawowych zadań realizowanych przez te służby, jak również z porozumień i uzgodnień zawartych na szczeblu Komendy Głównej i Komendy Wojewódzkiej. Jednocześnie ważnym elementem współpracy z instytucjami nieposiadającymi upoważnień ustawowych do zatrzymywania pojazdów do kontroli (WIOŚ; WIW; WIORiN; WSSE) są wspólne działania, gdzie głównym zadaniem Policji jest zatrzymywanie pojazdów do kontroli i asystowanie przy jej przeprowadzaniu. Na szczeblu Komendy Wojewódzkiej nie prowadzi się ewidencji efektów osiągniętych w wyniku kontroli realizowanych wspólnie z funkcjonariuszami ITD, SG i KAS. W bazie SESPól gromadzone są tylko efekty pracy policjantów ruchu drogowego, bez możliwości wyodrębnienia efektów służby realizowanych w ramach współpracy z innymi instytucjami.

(akta kontroli str. 238-246)

4. W okresie objętym kontrolą funkcjonariusze garnizonu opolskiego<sup>26</sup>:

- a) w 2019 r. przeprowadzili ogółem 231 972 czynności legitymowania osób, z tego 226 812 czynności obejmowało uczestników ruchu drogowego, przy czym liczba podjętych czynności kontrolnych w ruchu drogowym wobec kierujących, pieszych i pasażerów wyniosła 223 932; w czynnościach kontrolnych prowadzonych przez funkcjonariuszy ruchu drogowego uczestniczyli również funkcjonariusze innych służb, pełniąc wraz z funkcjonariuszami Policji łącznie 132 służb patrolowych, z czego najwięcej pełnili funkcjonariusze straży miejskich – 89, następnie ITD – 13, Żandarmerii Wojskowej – sześć, straży leśnej i rybackiej – cztery; SG – dwie służby;
- b) w 2020 r. przeprowadzili łącznie 174 745 czynności legitymowania osób, z których 164 353 obejmowało uczestników ruchu drogowego, a 162 544 czynności kontrolne w ruchu drogowym; wraz z funkcjonariuszami Policji na drodze 225 służb patrolowych pełnili funkcjonariusze innych służb, z czego 52 pełnili funkcjonariusze straży miejskiej; 49 – SG; 29 – ITD; cztery – Żandarmerii Wojskowej; dwie – straży leśnej i rybackiej oraz jedną – Straży Ochrony Kolei;

<sup>26</sup> Ustalono na podstawie danych zawartych w systemie ewidencji kontroli SESPól.

c) do 30 września 2021 r. przeprowadzili łącznie 153 654 czynności legitymowania osób, w tym 150 893 dotyczyło uczestników ruchu drogowego i wobec wszystkich tych osób podjęto czynności kontrolne; w ww. okresie z policjantami ruchu drogowego 136 służb patrolowych pełnili funkcjonariusze innych służb: 45 – funkcjonariusze straży miejskich; 44 – ITD; dziesięć – SG; jedną - straż leśna lub rybacka.

(akta kontroli str. 23-110, 168-219)

Obowiązujący w Policji system ewidencji kontroli SESPól uniemożliwiał ustalenie efektów kontroli na drogach prowadzonych wspólnie przez funkcjonariuszy Policji z funkcjonariuszami pozostałych służb uprawnionych do przeprowadzania kontroli na drogach. Ustalono natomiast, że użytkowany w Komendzie System Wsparcia Dowodzenia<sup>27</sup> w oknie dialogowym do wybierania jednostek z którymi pełniono służby, wyszczególniono *Urząd Celny*, którego zadania kontrolne od 1 marca 2017 r. przejęła KAS. W Komendzie brak było dowodów polecających podawanie w pozycji *Urzędy Celne*, służby pełnionej z funkcjonariuszami KAS.

(akta kontroli str. 170-172, 485)

Naczelnik Wydziału RD wyjaśnił, że (...) w systemie SESPól w formularzu XIII/3 wykazuje się jedynie liczbę wykonanych służb z innymi podmiotami, lecz nie daje on możliwości wygenerowania zestawienia pełnionych służb w systemie miesięcznym z podziałem na poszczególne dni. W celu stwierdzenia dokładnie w jakich dniach służby te były pełnione należałoby generować osobno każdy dzień w każdej jednostce. Podał również, że *Policja jako instytucja realizuje zadania głównie samodzielnie. Wspólne pełnienie służby na drodze (na punkcie kontrolnym) z innymi służbami np. ITD, SG, WIOŚ itp., jest pełniona na zasadzie współpracy między służbami. Każda ze służb dokonuje kontroli pojazdów pod kątem swoich zadań. Wyniki takich służb nie znajdują odzwierciedlenia w systemach policyjnych, gdyż każda ze służb uzyskane efekty wykazuje w swoich statystykach. Służby takie wynikają z bieżących potrzeb służb na danym terenie, inicjatorem ich może być zarówno Policja jak i każda ze służb. Wynika to zarówno z zawartych porozumień, jak i realizacji wspólnych zadań np. kontrola czasu pracy przez Policję i przez ITD, kontrola przewozu osób nielegalnie przebywających na terytorium Polski, realizowane zarówno przez Policję i Straż Graniczną. Wspólne służby wynikają ponadto z realizacji zadań np. kontrolno-prewencyjnych zleczanych przez Biuro Ruchu Drogowego KG Policji lub organizowania różnych akcji przez Wydział Ruchu Drogowego KWP w Opolu.*

Naczelnik Wydziału RD podał, że w 2021 r. KW Policji zorganizowała m.in. akcje: Bezpieczna DK 46, Bezpieczna DK 45, Szanuj Życie – Bezpieczna DK 94, Bezpiecznie na wakacje – DK 11. W każdej z tych akcji zaangażowana była ITD, która pełniła służbę radiowozem nieoznakowanym wyposażonym w wideorejestrator. W akcji Szanuj Życie – Bezpieczna DK 94 brała udział Komenda Wojewódzka Państwowej Straży Pożarnej w Opolu, której funkcjonariusze, zatrzymywani do kontroli kierowcom, udzielali instruktażu z zakresu udzielania pierwszej pomocy. Ponadto w każdej z tych akcji brał udział Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Opolu<sup>28</sup> oraz Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Opolu<sup>29</sup>, których przedstawiciele wręczali kierowcom materiały profilaktyczne (tj. alkotesty jednorazowe, ulotki, kamizelki odbłaskowe itp.).

(akta kontroli str. 158-163)

<sup>27</sup> Wersja SCR-031.

<sup>28</sup> Dalej: WORD.

<sup>29</sup> Dalej: GDDKiA.

W związku z kontrolą Najwyższej Izby Kontroli pn. *System monitorowania przewozu towarów akcyzowych (P/19/012)* został sformułowany wniosek do Komendanta Głównego Policji dotyczący wzmocnienia nadzoru na poziomie centralnym w zakresie realizacji przez jednostki terenowe Policji zadań wynikających z ustawy o monitorowaniu przewozu towarów. W wyniku tego wniosku Zastępca Komendanta Wojewódzkiego 15 czerwca 2020 r. polecił komendantom powiatowym garnizonu opolskiego: a) niezwłocznie odnowić współpracę ze Służbą Celno-Skarbową celem zaplanowania wspólnych patroli i kontroli pojazdów pod kątem przewozu towarów objętych ustawą o monitorowaniu przewozu towarów, co nie wyklucza możliwości samodzielnego podejmowania takich kontroli; b) od 1 lipca 2020 r. gromadzić dane w oparciu o załączony wzór zestawienia sprawozdawczego pn. *Informacja dotycząca kontroli pojazdów w zakresie monitorowania drogowego przewozu towarów – SENT*; c) przysyłać zbiorcze informacje do Wydziału RD KWP w Opolu w okresach kwartalnych. We wzorze zestawienia sprawozdawczego zawarto obowiązek przekazywania danych dotyczących: liczby kontroli realizowanych przez Policję, liczby kontroli, w wyniku których wezwano funkcjonariuszy KAS z podziałem na liczby kontroli, w których wezwanie dotyczyło pobrania próbki towaru i kontroli wymagających nałożenia zamknięć urzędowych oraz podania sposobu zakończenia kontroli, z wyszczególnieniem liczby spraw przekazanych do KAS i liczby wykroczeń z art. 32 ust. 1 ustawy o monitorowaniu przewozu towarów, dotyczących braku stosownych dokumentów uprawniających do przewozu towaru.

Ze zbiorczych sprawozdań dotyczących kontroli pojazdów w zakresie monitorowania drogowego przewozu towarów – SENT wynikało, że żadna z 229 kontroli przeprowadzonych przez funkcjonariuszy Policji w okresie od 1 lipca 2020 r. do 30 września 2021 r.<sup>30</sup>, nie wymagała wezwania do pomocy funkcjonariuszy KAS i przekazania sprawy do tej jednostki celem dalszego prowadzenia.

(akta kontroli str. 288-295)

W Komendzie nie było dokumentów lub danych potwierdzających: a) nawiązanie współpracy komendantów powiatowych ze Służbą Celno-Skarbową; b) opracowanie planów wspólnych patroli i kontroli funkcjonariuszy Policji ze Służbą Celno-Skarbową, c) liczbę zrealizowanych wspólnych kontroli w ww. zakresie.

Zastępca Komendanta Wojewódzkiego wyjaśnił, że (...) zgodnie z poleceniem z 15 czerwca 2020 r., jednostki podległe Komendzie podjęły współpracę z KAS w zakresie przeprowadzanych wspólnych kontroli drogowych dotyczących przewozów SENT. Kontrole te były i są planowane telefonicznie według bieżących potrzeb służby przez różne jednostki terenowe garnizonu opolskiego. Realizacja powyższego polecenia sprawdzana była na bieżąco w trakcie roboczych rozmów telefonicznych Naczelnika Wydziału RD z kierownikami komórek ruchu drogowego. Ponadto sprawa ta była omawiana również na odprawach pionu prewencji przez Zastępcę Komendanta Wojewódzkiego i Naczelnika Wydziału RD z komendantami powiatowymi. Nie tworzono dodatkowej dokumentacji w tym zakresie. Co więcej, Naczelnik Wydziału RD, jest w stałym kontakcie z Naczelnikiem Wydziału Realizacji Opolskiego Urzędu Celno-Skarbowego w Opolu, z którym m.in. uzgadnia stopień realizacji polecenia z 15 czerwca 2020 r. przez jednostki terenowe Policji garnizonu opolskiego. Z przeprowadzonych kontroli SENT jednostki podrzędne przysyłają, zgodnie z przekazanym wzorem kwartalną informację z kontroli pojazdów SENT, która następnie, jako informacja zbiorcza z całego województwa przekazywana jest do Biura Ruchu Drogowego KG. Nadmienić tutaj należy, że głównym zadaniem policjantów ruchu drogowego jest czuwanie nad bezpieczeństwem i porządkiem ruchu na drogach, kierowanie ruchem i jego kontrolowanie, co jest realizowane

<sup>30</sup> W poszczególnych kwartałach przeprowadzono, licząc od trzeciego kwartału 2020 r. do trzeciego kwartału 2021 r.: 84; 45; 48; 29 i 23 kontroli.

w trakcie każdej służby na drodze. Natomiast kontrole pojazdów SENT są przekazywane policjantom ruchu drogowego na odprawach do służby, jako zadania doraźne (potwierdzeniem są przesłane w załączeniu protokoły z odpraw do służby z: 1 i 21 września; 9 i 30 listopada 2020 r.; 11 i 28 stycznia 2021 r.). Zadania dot. SENT realizowane są w trakcie przeprowadzanych kontroli drogowych pojazdów. W przypadku wspólnej służby z KAS (wspólny punkt kontrolny) i ujawnienia w tym czasie przewozu SENT policjant dokonuje sprawdzenia legalności przewozu za pośrednictwem funkcjonariusza KAS, który odznacza w systemie, jako kontrolującego, funkcjonariusza Policji. Natomiast w przypadku ujawnienia takiego przewozu w trakcie służby pełnionej samodzielnie, policjant dokonuje sprawdzenia za pośrednictwem dyżurnego KAS lub dyżurnego Komendy. Jednocześnie informuję, że kontrole SENT przeprowadza głównie KAS, co wynika z art. 13 ust. 3 ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów. Natomiast, zgodnie z art. 13 ust. 4 ww. ustawy takie kontrole Policja może wykonywać przy realizacji swoich ustawowych zadań, czyli takich jak np. kontrole drogowe wykonywane w związku realizacją bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym. Powyższe świadczy o tym, że kontrola przewozów SENT jest wykonywana w ramach realizacji swoich ustawowych zadań, a nie jest to zadanie priorytetowe Policji.

Zastępca Komendanta dołączył do powyższych wyjaśnień zbiorcze zestawienia z kontroli przewozów SENT z terenu garnizonu opolskiego za okres od III kwartału 2020 r. do III kwartału 2021 r. oraz pismo Komendy Głównej Policji z 5 listopada 2020 r., w którym poinformowano o rozbieżnościach pomiędzy ilością wykonanych sprawdzeń przez komendantów wojewódzkich a danymi zawartymi w systemie SENT – w systemie tym funkcjonariusze KAS odnotowali wykonanie 51 sprawdzeń z udziałem funkcjonariuszy garnizonu opolskiego, przy czym Komenda Wojewódzka nie wykazała żadnego takiego sprawdzenia.

W związku z ww. pismem Komendy Głównej Policji Komendant 20 października 2020 r. i 24 listopada 2020 r. skierował do komendantów powiatowych pisma z prośbą o zwracanie uwagi aby funkcjonariusze KAS wykazywali Policję jako jednostkę współpracującą oraz wyjaśnienie, że powodem powyższych rozbieżności było nieodnotowywanie w systemie SENT Policji jako jednostki współpracującej.

W trakcie kontroli nie przedłożono dowodów świadczących o podejmowaniu przed 20 października 2020 r. działań nadzorczych nad realizacją przez komendy powiatowe zaleceń zawartych w piśmie Zastępcy Komendanta z 15 czerwca 2020 r.

(akta kontroli str. 565-593)

Z posiadanych w Komendzie danych wynikało, że jedynie trzykrotnie w okresie objętym kontrolą wystąpiły kontrole, w wyniku których funkcjonariusze KAS zatrzymywali kierujących i doprowadzali ich do komend Policji<sup>31</sup>. W żadnej z komend powiatowych nie odnotowano zgłoszeń o przejęciu przedmiotów, o których mowa w § 13 ust. 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 22 lutego 2017 r. w sprawie wykonywania niektórych czynności przez funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej oraz współpracy Służby Celno-Skarbowej z Policją i Strażą Graniczną<sup>32</sup>.

(akta kontroli str. 98-103, 268-282)

Zgodnie z § 6 porozumienia z 15 marca 2002 r. zawartego przez Komendanta Głównego Policji z Głównym Inspektorem Transportu Drogowego szczegółowe zasady i tryb rozliczeń za usługi oraz inne świadczenia, w tym szkolenia,

<sup>31</sup> Zdarzenia takie odnotowano w komendach powiatowych w Namysłowie, Nysie i Oleśnie, i dotyczyły one stwierdzenia czynu zabronionego polegającego na ingerencji przez kierującego pojazdem w prawidłowość pomiaru drogomierza poprzez założenie magnesu na impulsomierz, tj. czynu z art. 306a § 1 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (Dz. U. z 2021 r. poz. 2345).

<sup>32</sup> Dz. U. poz. 386.

każdorazowo powinny być określone w umowach pomiędzy właściwymi jednostkami organizacyjnymi ITD i Policji.

W okresie objętym kontrolą nie zawierano umów i nie dokonywano wzajemnych rozliczeń za usługi lub świadczenia, o których mowa w § 6 ww. porozumienia. W okresie objętym kontrolą, 21 maja 2021 r. odbyło się jedno wspólne szkolenie z udziałem funkcjonariuszy ITD (w formie online).

Naczelnik Wydziału RD wyjaśnił, że (...) szkolenie przeprowadzane z ITD odbyło się bezkosztowo (...) Wydział RD nie posiada dokumentów w zakresie dokonywanych corocznych ocen realizacji ww. porozumienia na szczeblu Komendy Głównej Policji i nie zwracała się ona do Wydziału RD o przekazywane jakichkolwiek danych dotyczących jego realizacji. Dane statystyczne dotyczące realizowanych kontroli na drodze przez Policję w zakresie transportu drogowego przekazywane są bezpośrednio do Głównego Inspektora ITD i wynikają z przepisów rangi ustawy i rozporządzenia.

(akta kontroli str. 238-242)

W § 4 ust. 4 porozumienia z 17 czerwca 2004 r. zawartego przez Komendanta Głównego Policji z Komendantem Głównym SG ustalono, że policjanci i funkcjonariusze SG dokonywać będą bieżącej wzajemnej oceny przebiegu i rezultatów przedsięwzięć oraz będą zawiadamiać o tych ocenach drugą stroną porozumienia. W kontrolowanej jednostce nie było dowodów świadczących o przeprowadzaniu takich ocen, pomimo pełnienia wspólnych służb przez funkcjonariuszy Policji i SG.

Naczelnik Wydziału RD wyjaśnił, że (...) funkcjonariusze Wydziału RD nie dokonywali oceny wspólnie realizowanych zadań z uwagi na brak wspólnych służb z funkcjonariuszami SG. Natomiast służby takie były realizowane na poziomie powiatowym, gdzie uzgadniane są według bieżących potrzeb pomiędzy kierownikami jednostek Policji i SG.

(akta kontroli str. 89-93, 238-241)

W systemie informatycznym SESPol ewidencjonowane były wyłącznie efekty kontroli na drogach wynikające z ujawnienia wykroczeń przez policjantów ruchu drogowego garnizonu opolskiego. Z danych tych wynikało, że:

a) w 2019 r. skontrolowano 226 812 uczestników ruchu drogowego i nałożono 71 402 grzywien w formie mandatu karnego, zatrzymano 1 676 praw jazdy i 9 128 dowodów rejestracyjnych oraz ujawniono 2 009 kierujących będących pod wpływem alkoholu,

b) w 2020 r. w wyniku kontroli 164 353 uczestników ruchu drogowego nałożono 79 207 grzywien w formie mandatów karnych, zatrzymano 1 717 praw jazdy i 7 897 dowodów rejestracyjnych oraz ujawniono 1 902 kierujących pojazdami będących pod wpływem alkoholu,

c) do 30 września 2021 r. skontrolowano 150 893 uczestników ruchu drogowego, z których 82 714 zostało ukaranych mandatami karnymi, 1 370 kierującym zatrzymano prawo jazdy, zatrzymano 7 349 dowodów rejestracyjnych oraz ujawniono 1 629 kierujących prowadzących pojazdy pod wpływem alkoholu.

(akta kontroli str. 168-219)

5. W okresie objętym kontrolą w Komendzie nie planowano i nie przeprowadzano wspólnych z innymi służbami szkoleń w zakresie kontroli drogowych. Jedynie 21 maja 2021 r. zostało przeprowadzone szkolenie online z zakresu kontroli zapisów w tachografach cyfrowych, które było przeprowadzone przez przedstawicieli producenta urządzeń i oprogramowania. W ramach tego szkolenia przedstawiciele ITD omówili zagadnienia dotyczące transportu drogowego, w szczególności w zakresie wymaganych dokumentów, sposobu kontroli czasu pracy kierowców oraz

rodzaju tachografów cyfrowych. W szkoleniu uczestniczyło 49 funkcjonariuszy Policji garnizonu opolskiego.

(akta kontroli str. 126-154)

6. W Komendzie nie sporządzano planu kontroli drogowych w formie odrębnego dokumentu. Jednak w planie wydatków kontrolowanej jednostki według ustawy budżetowej w układzie zadaniowym, wskazano poziomy mierników dla Komendy Głównej Policji odnoszących się do wykonania zadań kontrolnych na drogach, tj.: *średniodobowej liczby policjantów kierowanych do służby na drodze*<sup>33</sup> (podzadanie 2.1.4.); *liczby kontroli uczestników ruchu drogowego dokonanej przez policjantów ruchu drogowego* (działanie 2.1.4.1.) i *liczby godzin przedsięwzięć profilaktycznych przeprowadzanych przez policjantów ruchu drogowego* (działanie 2.1.4.2.).

Natomiast jak wynikało z zatwierdzanych przez Komendanta Głównego Policji rodzajów mierników dla komend wojewódzkich służących ocenie stopnia realizacji priorytetów Komendanta Głównego Policji na lata 2019-2021, jeden miernik był analogiczny jak w przypadku podzadania 2.1.4. W planach tych ustalono wartość tego miernika wynoszącą 105 policjantów średniodobowo kierowanych do służby na drogach w 2019 r. oraz 104 policjantów w latach 2020-2021. Komenda osiągnęła w 2019 r. wartość miernika wynoszącą 106, a w 2020 r. – 107 policjantów. Wartości te zostały wykazane w sprawozdaniach rocznych RB-BZ1 za lata 2019-2020 jako wykonane.

(akta kontroli str. 112-125, 248-262, 547-550)

Według zapisów regulaminu Komendy, do zadań Wydziału RD należało m.in.: a) analizowanie stanu bezpieczeństwa i porządku na drogach publicznych, sprawności i płynności ruchu, badanie przyczyn i okoliczności wypadków i kolizji drogowych, a także ustalanie i ewidencjonowanie miejsc i zjawisk zagrażających bezpieczeństwu w ruchu drogowym oraz podejmowanie czynności zmierzających do ich usunięcia; b) opracowywanie planów i sprawowanie nadzoru nad ruchem drogowym na głównych ciągach komunikacyjnych województwa w ramach *Wojewódzkiej Koordynacji Służby na Drogach*; c) wytyczanie i koordynowanie kierunków działań komórek organizacyjnych ruchu drogowego podległych jednostek organizacyjnych Policji, w oparciu o analizę stanu bezpieczeństwa; d) organizowanie i koordynowanie ogólnopolskich i wojewódzkich działań kontrolno-prewencyjnych na drogach województwa.

Z przedłożonych dokumentów dotyczących planowania kontroli drogowych na terenie garnizonu opolskiego wynikało, że Wydział RD planował i koordynował jedynie działania kontrolne na drogach województwa opolskiego prowadzone przez patrole drogowe grupy SPEED, dla których ustalał czas i miejsce pełnienia służb. Ponadto Wydział RD był koordynatorem akcji kontroli drogowych ustalonych przez Komendę Główną Policji lub podjętych z własnej inicjatywy w wyniku analiz *Stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie województwa opolskiego*. Analizy te sporządzane były narastająco za okresy miesięczne i zawierały dane statystyczne dotyczące zdarzeń drogowych na drogach województwa opolskiego.

(akta kontroli str. 5-8, 249-261, 296-316, 417, 418)

Naczelnik Wydziału RD, wyjaśnił, że (...) *w Komendzie nie są planowane kontrole drogowe, z uwagi na to, że zadania te nie są realizowane przez Wydział, lecz przez komendy powiatowe. Wydział RD organizuje i koordynuje ogólnopolskie i wojewódzkie działania kontrolno-porządkowe na drogach województwa. Na szczeblu Komendy ustalana jest dyslokacja służb dla Zespołu pn. SPEED, którego działania koordynowane są w Komendzie pomimo bezpośredniej podległości*

<sup>33</sup> Liczba wykazana w poz. 14 Formularza XIII/2 Statystycznej karty czynności policjanta ruchu drogowego.

slużbowej policjantów z tego zespołu komendantom powiatowym. Dla tego Zespołu planowana jest dyslokacja służb na trasach najbardziej zagrożonych zdarzeniami drogowymi oraz na podstawie stwierdzonych zgłoszeń w Krajowej Mapie Zagrożeń Bezpieczeństwa na poszczególnych drogach krajowych, wojewódzkich, powiatowych na terenie województwa opolskiego. W Wydziale RD wykonywane są w cyklach miesięcznych analizy stanu bezpieczeństwa narastająco od stycznia do grudnia, na których podstawie określone są kierunki działań dla całego garnizonu i poszczególnych jednostek terenowych. Naczelnik wyjaśnił również, że (...) w 2021 r. z inicjatywy Wydziału RD zaplanowano i przeprowadzono m.in. następujące akcje: Bezpieczna A4; Bezpieczna DK-45; Bezpieczna DK-46; Bezpieczna DK-94 Szanuj Życie; Bezpieczna DK-11 Bezpiecznie na wakacje, prowadzone wspólnie m.in. z komendami wojewódzkimi Policji we Wrocławiu, Katowicach, Krakowie i Rzeszowie, Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, WITD w Opolu, Opolską Wojewódzką Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Wydział RD zleca jednostkom niższego szczebla, szereg działań (akcji) dotyczących poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez przeprowadzanie ukierunkowanych kontroli drogowych wobec konkretnych uczestników ruchu drogowego np. transportu drogowego (Akcje Bus-Truck, Smog itp.), piesi, rowerzyści (Akcja Niechronieni Uczestnicy Ruchu Drogowego, Pieszy, Bezpieczny Rowerzysta) oraz akcje skierowane do kierujących pojazdami, np. Prędkość, Trzeźwość, Pasy, Twoje Światła Twoje Bezpieczeństwo itp. Inicjatorami powyższych akcji było Biuro Ruchu Drogowego KGP oraz Wydział RD. Do 2019 r. Biuro Ruchu Drogowego KGP planowało poszczególne akcje na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym na cały rok, harmonogramy działań przekazywane były do Komend Wojewódzkich Policji. Z uwagi na pandemię, od 2020 r. odstąpiono do planowania poszczególnych akcji w harmonogramie, obecnie organizowane są one z kilkudniowym wyprzedzeniem (...) komendy powiatowe planują kontrole drogowe na podstawie własnych analiz stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego i porządku publicznego oraz zagrożenia przestępczością, natężenia ruchu drogowego i kategorii pojazdów poruszających się na poszczególnych odcinkach dróg, harmonogramu pełnienia służby na drogach objętych centralną koordynacją służby oraz wojewódzką koordynacją służby, planów wykorzystania dróg w sposób szczególny (imprezy na drogach: biegi, wyścigi kolarskie, rajdy samochodowe itp.), zgłoszonych uwag i wniosków (mieszkańców i policjantów).

(akta kontroli str. 317-471)

W Komendzie nie dysponowano informacjami o zamierzeniach kontrolnych innych służb na terenie województwa, jak również nie informowano innych służb o swoich planach kontroli drogowych. Nie sporządzano też planów wspólnych kontroli, które były konsekwencją zawartych porozumień.

Naczelnik Wydziału RD w powyższej sprawie wyjaśnił, że Wydział otrzymywał jedynie informacje o planowanych bieżących zamierzeniach kontrolnych do realizacji z jednostkami Policji od podmiotów nieposiadających uprawnień do zatrzymywania pojazdów do kontroli drogowej. Głównym podmiotem zwracającym się do Komendy o pomoc w realizacji swoich ustawowych zadań był WIOŚ. Ponadto Okręgowa Inspekcja Pracy w Opolu zwracała się o pomoc w zakresie kontroli legalności zatrudnienia osób wykonujących dowóz uczniów, w tym niepełnosprawnych. W jednym przypadku organem zwracającym się do Komendy była ITD, która w celu przeprowadzenia wspólnej akcji ukierunkowanej na wyeliminowanie nieprawidłowości w przewozach taksówkowych na terenie Opola, zwrócił się o współpracę do Wydziału RD (...) Wydział informował niektóre podmioty o planowanych kontrolach o charakterze akcyjnym, celem włączenia ich do tych akcji, w tym: ITD, GDDKiA Oddział w Opolu, WORD w Opolu i Opolską Wojewódzką Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Komendę Wojewódzką Państwowej



*Strazy Pożarnej w Opolu. Wydział RD nie tworzył odrębnych planów dotyczących przeprowadzanych kontroli drogowych z innymi służbami, stronami porozumień. Współpraca w tym zakresie odbywała się na podstawie bieżących potrzeb poszczególnych służb.*

(akta kontroli str. 317-402)

7. Z przedłożonych danych o urządzeniach kontrolnych i pomiarowych posiadanych przez komendy powiatowe Policji garnizonu opolskiego wynikało, że na 30 września 2021 r. w dyspozycji funkcjonariuszy było: 205 urządzeń do kontroli i pomiaru trzeźwości; 50 mierników prędkości; 12 wideorejestratorów; 10 urządzeń do odczytu tachografów cyfrowych; dziewięć zestawów do wykrywania narkotyków; jeden analizator spalin i jeden przyrząd do pomiaru przepuszczalności światła przez szyby samochodów. Komenda i jednostki podległe nie posiadały urządzeń do sprawdzania ustawienia świateł w samochodach, ani wag do ważenia samochodów.

Najdłużej używanymi urządzeniami były urządzenia kontrolne i pomiarowe służące do badania trzeźwości, z których najstarsze miało 27 lat, a 78% było starszych niż trzy lata. Najstarszy miernik prędkości miał 20 lat, a 70% z nich było starszych niż trzy lata. Ponad połowa (67%) wideorejestratorów miało więcej niż trzy lata (najstarszy miał osiem lat), a 40% (4 sztuki) urządzeń do odczytu tachografów cyfrowych miało więcej niż trzy lata. Jedyne analizator spalin został wyprodukowany w 2015 r.

(akta kontroli str. 511-539)

W Komendzie nie zorganizowano jednolitego systemu nadzoru nad przekazywaniem do okresowych przeglądów i kontroli stanu technicznego sprzętu kontrolnego i pomiarowego używanego w kontrolach na drogach, obejmującego sprawdzenie poprawności działania i legalizację. Każda z komend opracowała własny system nadzoru nad przekazywaniem do przeglądów i legalizacji posiadanego sprzętu, m.in. poprzez opracowanie zestawień tych terminów w formie tabel z sygnalizowaniem upływu ważności badań (zmiana koloru rubryki) lub systematyczne weryfikowanie terminów w oparciu o posiadane dokumenty. Ponadto większość urządzeń posiadała elektroniczną blokadę, uniemożliwiającą użycie sprzętu po upływie okresu ważności dopuszczenia do użytkowania, a wcześniej na wyświetlaczu podawana była ilość dni do upływu ważności przeglądu.

Naczelnik Wydziału Zaopatrzenia Komendy wskazał, że (...) *urządzenia pomiarowe stosowane w kontrolach drogowych posiadają świadectwa legalizacji lub wzorcowania. Po wykonaniu legalizacji lub wzorcowania dla każdego urządzenia wystawiane jest potwierdzenie dopuszczające do pracy w formie świadectwa legalizacji lub wzorcowania, które wraz z urządzeniami przekazywane jest do użytkowania w podległych jednostkach (...) o sposobie nadzoru nad terminami ważności i dopuszczenia urządzeń do pracy decyduje kierownik jednostki na stanie, którego znajduje się określony sprzęt.*

W żadnej z sześciu kontroli<sup>34</sup> przeprowadzonych przez Wydział Kontroli Komendy w komendach powiatowych w zakresie organizacji i sposobu pełnienia służby na drogach, w tym prawidłowości wykonywania zadań przy wykorzystaniu przyrządów kontrolno-pomiarowych służących rejestracji zachowań uczestników ruchu drogowego, nie stwierdzono przypadków używania przez funkcjonariuszy Policji przyrządów kontrolno-pomiarowych, którym upłynął termin dopuszczenia do użytkowania.

(akta kontroli str. 327-333, 394-600)

Z danych dotyczących okresów wyłączenia z użytkowania urządzeń kontrolnych i pomiarowych używanych w kontrolach drogowych przez funkcjonariuszy Policji,

<sup>34</sup> Trzech przeprowadzonych w 2019 r., dwóch w 2020 r. i jednej w 2021 r.

w związku z przekazaniem ich do napraw, przeglądów i legalizacji w okresie od 1 stycznia do 30 września 2021 r. wynikało, że średni okres wyłączenia z użytkowania sprzętu wynosił w przypadku urządzeń do pomiaru trzeźwości 20 dni, w przypadku mierników prędkości – 30 dni, a w przypadku wideorejestratorów – 32 dni (z uwzględnieniem okresów napraw samochodów). Komendanci komend powiatowych wyjaśnili, że wyłączony z użytkowania sprzęt kontrolny i pomiarowy był zastępowany sprawnym. W wyjaśnieniach nie wskazano, aby okresy wyłączenia miały wpływ na liczbę realizowanych kontroli.

(akta kontroli str. 511-539)

Zgodnie z *Planem działań kontrolno-prewencyjnych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego*<sup>35</sup> na 19 lutego 2020 r. zaplanowano zrealizowanie działań o charakterze akcyjnym pn. SMOG. Z danych dotyczących ww. akcji wynikało, że skontrolowano 572 pojazdy (średnio 52 pojazdy przez funkcjonariuszy jednej komendy), dokonując 539 kontroli bez użycia analizatora spalin i ujawniając nieprawidłowości skutkujące zatrzymaniem trzech dowodów rejestracyjnych<sup>36</sup>. Przy użyciu jedynego analizatora spalin jaki posiada garnizon opolski<sup>37</sup> dokonano jedynie 14 pomiarów, nie stwierdzając nieprawidłowości w zakresie emisji spalin.

(akta kontroli str. 435, 540)

Zastępca Komendanta Wojewódzkiego pismem z 28 kwietnia 2021 r. polecił komendantom powiatowym Policji przekazanie *zbiorczych informacji w pliku Excel – Formularz do przekazania danych dotyczących kontroli mas pojazdów lub zespołów pojazdów za okres od 1 stycznia 2019 r. – 31 grudnia 2020 r., obejmujących tylko kontrole, w których wykryto przeciążenia potwierdzone przy użyciu urządzeń typu waga*. W przekazanym zestawieniu wykazano, że nie przeprowadzono żadnej kontroli polegającej na ważeniu pojazdów lub zespołów pojazdów, a tym samym nie ujawniono wykrycia przeciążenia pojazdów. Powyższe było konsekwencją braku posiadania w garnizonie opolskim wag do ważenia pojazdów. Obowiązek przekazywania danych z kontroli mas pojazdów wynikał z art.90a ust. 2b ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym<sup>38</sup> przy czym zarządzenie nr 21 Komendanta Głównego Policji z 16 lipca 2015 r. w sprawie określenia norm wyposażenia i szczegółowych zasad przyznawania i użytkowania sprzętu techniki policyjnej dla jednostek i komórek organizacyjnych Policji oraz policjantów<sup>39</sup>, nie przewidywało obowiązkowego wyposażenia komend powiatowych Policji w analizatory spalin lub w wagi do ważenia pojazdów lub zespołów pojazdów.

(akta kontroli str. 393-395)

8. Z danych zawartych w SESPoL na koniec lat 2019-2020, w komendach powiatowych garnizonu opolskiego w pionie ruchu drogowego zatrudnionych było 215 policjantów, z których do czynności związanych z pełnieniem służby na drogach kierowanych było w tych latach odpowiednio 185 i 198 policjantów. Na 30 września 2021 r. z 235 policjantów zatrudnionych w pionie ruchu drogowego do służby na drogach kierowano 198 funkcjonariuszy.

Według stanu na 30 września 2021 r. spośród 235 policjantów ruchu drogowego, jeden funkcjonariusz posiadał przeszkolenie w zakresie przeprowadzania szczegółowych drogowych kontroli technicznych, o których mowa w art. 129fc ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym<sup>40</sup>. Spośród policjantów

<sup>35</sup> Zamieszczonym w analizie *Stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie województwa opolskiego za miesiąc grudzień 2019 r.*, str. 33 *Zadania do realizacji* pkt 5.

<sup>36</sup> Ponadto zatrzymano 18 dowodów rejestracyjnych z innych powodów (np. wycieków płynów).

<sup>37</sup> Analizator spalin posiadała wyłącznie Komenda Miejska Policji w Opolu.

<sup>38</sup> Dz. U. z 2021 r. poz. 1984.

<sup>39</sup> Dz. Urz. Komendy Głównej Policji poz. 54, ze zm.

<sup>40</sup> Dz. U. z 2021 r. poz. 450, ze zm.

zatrudnionych w komendach powiatowych jedynie 81 (od 34% do 37%) posiadało przeszkolenie określone programem nauczania na kursie specjalistycznym w zakresie ruchu drogowego – część szczególna, ustalonym decyzją nr 300 Komendanta Głównego Policji. Szkolenie to obejmowało m.in. 89 h zajęć z transportu drogowego, 55 h zajęć z kontroli stanu technicznego pojazdów, 23 h z pomiaru prędkości i rejestracji zachowań uczestników ruchu drogowego i kontroli dokumentów związanych z przewozem towarów.

Według stanu na 30 września 2021 r. następująca liczba funkcjonariuszy ruchu drogowego kierowanych do służby na drodze, posiadała specjalistyczne przeszkolenia z zakresu obsługi: a/ urzędzeń do kontroli i pomiaru trzeźwości kierowców – 188 (95%); b/ mierników prędkości – 184 (93%); c/ wideorejestratorów – 97 (49%); d/ tachografów cyfrowych – 58 (29%); e/ analizatorów spalin – 44 (22%); f/ wag do ważenia samochodów – 13 (7%); g/ sprzętu pomiarowego do sprawdzania ustawienia świateł w samochodach – 11 (6%).

(akta kontroli str. 601-605)

Liczba przeszkolonych policjantów w zakresie ustalonym tematyką kursu specjalistycznego w zakresie ruchu drogowego – część szczególna, wg wyjaśnienia Naczelnika Wydziału Kadr i Szkolenia Komendy wynikała z ograniczonej liczby miejsc przyznawanych przez poszczególne jednostki szkoleniowe<sup>41</sup>. Z przedłożonych danych dotyczących liczby policjantów kierowanych na szkolenie specjalistyczne w zakresie ruchu drogowego – część szczególna wynikało, że: a/ w 2019 r. Komenda złożyła zapotrzebowanie na 21 miejsc, a otrzymała 10 miejsc i wszyscy skierowani ukończyli kurs, b/ w 2020 r. zapotrzebowano 22 miejsca, przyznano pięć miejsc, a kurs ukończyło 3 policjantów (w związku z odwołaniem dwóch kursów); c/ na 2021 r. zapotrzebowano 16 miejsc, otrzymano osiem miejsc i wszyscy skierowani funkcjonariusze ukończyli kurs specjalistyczny. Ilości przyznanych miejsc na kursy w latach 2020-2021 wynikały z ograniczeń spowodowanych pandemią COVID-19.

(akta kontroli str. 606-614)

9. Zgodnie z katalogiem funkcji państwa oraz przypisanych zadań opracowanych przez Ministerstwo Finansów, działalność Policji została ujęta w dwóch funkcjach: 2. *Bezpieczeństwo publiczne* i 11. *Bezpieczeństwo wewnętrzne i nienaruszalność granic*. W ramach funkcji 2 w zadaniu 2.1. *Ochrona porządku publicznego oraz zwalczanie przestępczości* wydzielono podzadanie 2.1.4. *W Bezpieczeństwo w ruchu drogowym*, dla którego zdefiniowano cel jako *zapewnienie optymalnej liczby policjantów ruchu drogowego pełniących służbę na drogach*. Miernikiem na lata 2019-2020 była natomiast *średniodobowa liczba policjantów ruchu drogowego kierowanych do służby na drodze*<sup>42</sup>. Dla tego podzadania zdefiniowano dwa działania: 2.1.4.1. *Bezpośrednia służba na drogach* oraz 2.1.4.2. *Profilaktyka bezpieczeństwa w ruchu drogowym*. Celem pierwszego działania było ograniczenie naruszeń w ruchu drogowym, a miernikiem była liczba kontroli uczestników ruchu drogowego dokonana przez policjantów ruchu drogowego, wykazana w poz. 14 formularza XIII/2 *Statystycznej karty czynności policjanta ruchu drogowego*. Dla drugiego działania celem był *wzrost świadomości uczestników ruchu drogowego w zakresie zagrożeń występujących w ruchu drogowym oraz kształtowanie bezpiecznych i kulturalnych zachowań*, a miernikiem liczba godzin przedsięwzięć profilaktycznych przeprowadzonych przez policjantów ruchu drogowego, wg danych

<sup>41</sup> Centrum Szkolenia Policji w Legionowie, Szkołę Policji w Katowicach, Ośrodka Szkolenia Policji w Łodzi z siedzibą w Sieradzu.

<sup>42</sup> Liczona jako iloczyn wartości z kolumny nr 10 pn. *dobowa liczba policjantów* pochodząca ze sprawozdania IS-2 (wersja 2 SESPol) i liczby dni występujących w danym okresie sprawozdawczym (uwzględniane są wyłącznie dane zatwierdzone).

zawartych w tabeli wykorzystania czasu w służbie, w pozycji działania profilaktyczne, sporządzanej w elektronicznym systemie sprawozdawczości Policji SESPol.

Na 2021 r. dla podzadania 2.1.4.W. zaplanowano miernik wyliczony jako wartość bezwzględna liczby kontroli ruchu drogowego podejmowanych przez policjantów ruchu drogowego do czasu sprawowanego bezpośredniego nadzoru nad ruchem drogowym, a dla działania 2.1.4.1. jako procentowy udział czasu nadzoru sprawowanego przez policjantów ruchu drogowego na przejściach dla pieszych w ogólnym czasie nadzoru sprawowanego na drodze. Miernik dla działania 2.1.4.2. na 2021 r. pozostał niezmienny w porównaniu do lat poprzednich. Wartości mierników na 2021 r., jak w latach poprzednich zostały przyjęte do planu finansowego wydatków Komendy w układzie budżetu zadaniowego, w wartościach przekazanych przez Komendę Główną Policji.

(akta kontroli str. 111-125)

W okresie objętym kontrolą Biuro Finansów Komendy Głównej Policji przesyłało do kontrolowanej jednostki zatwierdzone plany finansowe w układzie zadaniowym według ustawy budżetowej, z podaniem wartości bazowych i docelowych mierników na dany rok wraz ze sposobem ich wyliczenia. I tak na lata 2019-2020 wartość docelową miernika dla podzadania 2.1.4. określono na 4 000 policjantów ruchu drogowego kierowanych średniodobowo do służby na drogach, dla działania 2.1.4.1. na 2019 r. wartość docelową miernika ustalono na nie mniej niż 7 682 035 kontroli uczestników ruchu drogowego, a na 2020 r. na nie mniej niż 6 641 348 takich kontroli. Dla miernika 2.1.4.2. jego wartość docelową ustalono na nie mniej niż 96 543 h przedsięwzięć profilaktycznych przeprowadzonych przez policjantów ruchu drogowego, a na 2020 r. – 90 865 h takich przedsięwzięć. Na 2021 r. wartość miernika dla podzadania 2.1.4. określonego jako stosunek liczby kontroli ruchu drogowego podejmowanych przez policjantów ruchu drogowego do czasu sprawowanego bezpośrednio nad ruchem drogowym, ustalono na 0,90, a dla miernika dla podzadania 2.1.4.1. określonego jako procentowy udział czasu nadzoru sprawowanego przez policjantów ruchu drogowego na przejściach dla pieszych w ogólnym czasie nadzoru sprawowanego na drodze, ustalono w wymiarze 11,7%. Dla podzadania 2.1.4.2. wartość miernika na 2021 r. ustalono w liczbie nie mniejszej niż średnia z trzech ostatnich lat – 99 073 h. Z wyjaśnień złożonych przez Główną Księgową Komendy i Naczelnika Wydziału RD wynikało, że wartości mierników odnosiły się do wszystkich jednostek Policji podległych Komendzie Głównej. Wydatki w zatwierdzonych planach finansowych odnosiły się natomiast do wartości ustalonych dla kontrolowanej jednostki.

W sprawozdaniach rocznych Rb-BZ-1 z wykonania wydatków budżetu państwa i budżetu środków europejskich w układzie zadaniowym za lata 2019-2020, wykazano plan:

- dla miernika podzadania 2.1.4.W. na co najmniej 4 000 policjantów ruchu drogowego kierowanych do służby na drodze, osiągnięcie wartości odpowiednio: 106 i 107, co stanowiło 2,7% wartości zaplanowanej;
- dla miernika działania 2.1.4.1. na co najmniej (odpowiednio) 7 682 035 i 6 641 348 kontroli uczestników ruchu drogowego, osiągnięto wartości tego miernika wynoszące odpowiednio 226 778 (3,0%) i 164 353 (2,5%);
- dla miernika działania 2.1.4.2. w liczbie godzin przedsięwzięć profilaktycznych przeprowadzanych przez policjantów ruchu drogowego wynoszącej 96 543 i 90 865, przeprowadzono odpowiednio: 1 609,5 (1,7%) i 916 (1,0%) godzin.

Pomimo wskazanego powyżej poziomu wykonania zadań, w Komendzie wykorzystano zaplanowane środki finansowe na realizację podzadania 2.1.4.W w wartości stanowiącej 99,8% i 96,3%<sup>43</sup> zaplanowanych środków.

W trakcie kontroli nie przedłożono dowodów świadczących o składaniu wyjaśnień do Komendy Głównej Policji o przyczynach braku wykonania zakładanych poziomów mierników dla ww. podzadania i działań.

Z porównania wartości wydatków budżetowych (budżetu państwa i budżetu środków europejskich), przypisanych do ww. podzadania i działań wynikało, że średnie koszty zadań realizowanych w ramach podzadania i działań, w latach 2019 i 2020, wynosiły odpowiednio:

- roczny koszt związany z pełnieniem przez funkcjonariusza ruchu drogowego służby na drodze - 230,9 tys. zł w 2019 r. oraz 231,6 tys. zł w 2020 r.;
- koszt jednej kontroli uczestnika ruchu drogowego - 90 zł i 126 zł;
- koszt godziny działań profilaktycznych policjanta - 2,5 tys. zł i 4,4 tys. zł.

(akta kontroli str. 111-125, 247-262)

W powyższej sprawie Komendant Wojewódzki wyjaśnił, że (...) *garnizon opolski posiada 236 etatów policjantów ruchu drogowego w związku z czym nie jest możliwe skierowanie do służby 4 000 policjantów ruchu drogowego w ciągu doby. Dla garnizonu opolskiego w układzie budżetu zadaniowego powyższy miernik nie został ustanowiony, określony był dla całego kraju. Odnosząc się do pozostałych wartości mierników wskazał, że ich wykonanie przy posiadanych zasobach kadrowych i sprzętowych jest niemożliwe.*

(akta kontroli str. 543-550)

10. System SESPól umożliwił jedynie ustalenie liczby pełnionych służb przez funkcjonariuszy Policji wspólnie z funkcjonariuszami pozostałych służb uprawnionych do przeprowadzania kontroli na drogach. Oprócz tego systemu w Komendzie nie wprowadzono dla komend powiatowych dodatkowych obowiązków w zakresie prowadzenia i dokumentowania wspólnych kontroli na drogach. Komenda, w przypadkach organizowanych kontroli drogowych o charakterze akcyjnym, nakazywała jednostkom podległym przekazywać dane statystyczne do właściwych komórek organizacyjnych Komendy. Ponadto w przypadku prowadzenia wspólnych kontroli z funkcjonariuszami Służby Celno-Skarbowej, zalecano zaznaczanie w Systemie Elektronicznego Nadzoru Transportu (SENT), że kontrola była prowadzona z udziałem funkcjonariusza Policji.

(akta kontroli str. 353-371, 392)

Komendant Wojewódzki wyjaśnił że (...) *efekty pracy policjantów ruchu drogowego z terenu garnizonu opolskiego gromadzone są w systemie SESPól na podstawie zarządzenia nr 37 Komendanta Głównego Policji (...) a zakres i charakter danych statystycznych został określony w decyzji nr 3 Komendanta Głównego Policji z dnia (...) żaden ze wskazanych formularzy nie nakazuje gromadzenia danych statystycznych wynikających z zawartych porozumień na szczeblu Komendy Głównej Policji, jak i Komendy, z innymi służbami lub instytucjami.*

(akta kontroli str. 547)

11. W okresie objętym kontrolą, zgodnie z § 6 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli przewozu drogowego<sup>44</sup>, Komenda gromadziła dane statystyczne dotyczące kontroli drogowych. Dane te były przekazywane Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego w terminie wskazanym ww. rozporządzeniu, tj. do końca pierwszego kwartału roku

<sup>43</sup> Na realizację zadań w ramach podzadania 2.1.4.W. w 2019 r. wydatkowano 24 472,3 tys. zł, a w 2020 r. 24 776,8 tys. zł.

<sup>44</sup> Dz. U. poz. 2145.

następującego po roku, w którym kontrole te były prowadzone<sup>45</sup> (na formularzach zgodnych z wzorami ustalonymi w załącznikach nr 5 i 6 do ww. rozporządzenia). Z danych zawartych w ewidencji wyników kontroli drogowych, przeprowadzonych w zakresie określonym art. 89 ustawy o transporcie drogowym (dokumentów uprawniających do wykonywania transportu, okresów prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw oraz czasu odpoczynku kierowcy) wynikało, że skontrolowano 1 155 oraz 466 pojazdów odpowiednio w 2019 r. i 2020 r. W wyniku tych kontroli nie stwierdzono naruszeń uzasadniających nałożenie kary pieniężnej lub mandatu karnego.

(akta kontroli str. 472-484)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

## V. Uwagi i wnioski

W związku z niestwierdzeniem nieprawidłowości Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag ani wniosków.

## VI. 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 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 Opolu. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Opole, 29 grudnia 2021 r.

Kontroler

Zbigniew Łupicki  
główny specjalista kontroli państwowej

  
.....  
podpis

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Opolu  
Dyrektor

  
.....  
podpis Zyman

<sup>45</sup> Za 2019 r. przekazano 31 marca 2020 r., a za 2020 r. 30 marca 2021 r.