



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Opolu

LOP. 411.004.05.2021

Pan nadkom. Rafał Lejczak  
Komendant Powiatowy Policji w Krapkowicach  
Komenda Powiatowa Policji w Krapkowicach  
ul. Wrocławska 101, 45-300 Krapkowice

# 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 Powiatowa Policji w Krapkowicach, ul. Sądowa 24, 45-300 Krapkowice <sup>1</sup>
Kierownik jednostki kontrolowanej	nadkom. Rafał Lejczak, p.o. Komendanta Powiatowego Policji w Krapkowicach od 12 stycznia 2021 r., Komendant Powiatowy Policji w Krapkowicach od 18 marca 2021 r. <sup>2</sup> W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnili: podinsp. Józef Chudoba, p.o. Komendanta Powiatowego Policji w Krapkowicach od 4 lipca 2019 r., Komendant Powiatowy Policji w Krapkowicach od 1 października 2019 r. mł. insp. Marcin Górny, p.o. Komendanta Powiatowego Policji w Krapkowicach od 18 marca 2019 r. do 4 lipca 2019 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 i 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	Wojciech Goleński, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LOP/96/2021 z 27 października 2021 r. <p style="text-align: right;">(akta kontroli str. 1)</p>

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

<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 podejmowano działania mające na celu przeprowadzanie kontroli na drogach przy współpracy z innymi służbami uprawnionymi do ich prowadzenia.

Funkcjonariusze Komendy przeprowadzali kontrole drogowe przy współudziale Krajowej Administracji Skarbowej<sup>5</sup> oraz Inspekcji Transportu Drogowego<sup>6</sup>. Wspólne służby patrolowe były wynikiem realizacji porozumień zawartych z tymi służbami, a także bieżącej współpracy i uczestnictwa w różnych akcjach koordynowanych przez te służby. Kontrole wspólne były prowadzone na podstawie analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz poleceń otrzymywanych z Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu.

Pomimo zawarcia w porozumieniach deklaracji co do organizowania wspólnych szkoleń, w okresie objętym kontrolą takich szkoleń i warsztatów nie organizowano. Stan ten wynikał w szczególności z sytuacji epidemicznej w kraju i ograniczeń powodowanych rozwojem pandemii. Funkcjonariusze Ogniw Ruchu Drogowego Komendy<sup>7</sup>, byli natomiast obejmowani szkoleniami dotyczącymi prowadzenia kontroli drogowych z wykorzystaniem posiadanego wyposażenia, dedykowanymi dla Policji.

Szczegółowe badanie dokumentowania kontroli drogowych, przeprowadzone na próbie sześciu wspólnych kontroli wykazało, że były one prawidłowo przeprowadzone i udokumentowane.

## III. Opis ustalonego stanu faktycznego

OBSZAR

### Realizacja zadań w zakresie kontroli drogowych

Opis stanu faktycznego

1. W okresie objętym kontrolą, poza weryfikacją przestrzegania przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym<sup>8</sup>, w KPP podejmowano działania kontrolne wykraczające poza ten zakres, tj. przeprowadzano z pozostałymi służbami (ITD oraz KAS) kontrole: 1/ czasu jazdy i czasu postoju oraz przerw i czasu odpoczynku kierowców; 2/ drogowego przewozu towarów, w tym niebezpiecznych.

W Komendzie nie analizowano potrzeb w zakresie przeprowadzania wspólnych kontroli ruchu drogowego, jak również zdolności do udziału funkcjonariuszy KPP w takich kontrolach. W powyższej sprawie Komendant wyjaśnił: *nie prowadzono analiz w zakresie potrzeb przeprowadzenia kontroli ruchu drogowego wspólnie z innymi służbami z uwagi na to, że dotychczas żaden z przepisów nie zobowiązywał do tego.*

(akta kontroli str. 37-42)

2. Kontrole drogowe realizowano w oparciu o przepisy rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego<sup>9</sup>, rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2019 r.

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

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

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

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

<sup>8</sup> Dz. U. z 2021 r. poz. 450, ze zm.

<sup>9</sup> Dz. U. poz. 2141, ze zm. Wcześniej obowiązywało rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. Nr 132, poz. 841, ze zm.).

w sprawie kontroli przewozu drogowego<sup>10</sup> oraz zarządzenia Nr 30 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 września 2017 r. w sprawie pełnienia służby na drogach<sup>11</sup>. Ponadto Zastępca Komendanta Wojewódzkiego Policji w Opolu przekazywał KPP pisma<sup>12</sup>, w których informował m.in. o: 1/ obowiązku przeprowadzania kontroli dni pracy kierowców w zakresie przestrzegania przepisów o czasie jazdy i czasie postoju, obowiązkowych przerw i czasie odpoczynku kierowców; 2/ konieczności odnowienia współpracy ze Służbą Celno-Skarbową, celem zaplanowania wspólnych patroli i kontroli pojazdów pod kątem przewozu towarów; 3/ konieczności właściwego dokumentowania przeprowadzonych kontroli w formularzach „Protokołów Kontroli Drogowej” oraz w systemie teleinformatycznym SESPol<sup>13</sup> oraz gromadzenia danych na temat ww. kontroli w zestawieniach sprawozdawczych.

Realizując powyższe zalecenia funkcjonariusze pełniący służbę w KPP skontrolowali 763 dni pracy kierowców w 2020 r. oraz 442 dni w 2021 r. (do 30 września). Dokumentacja statystyczna w tym zakresie, zawierająca elementy wykazane w rozporządzeniu w sprawie kontroli przewozu drogowego, przekazywana była do Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu.

(akta kontroli str. 37-42, 131-132, 245-247)

3. W okresie objętym kontrolą w KPP obowiązywało pięć porozumień: 1/ z 20 sierpnia 2013 r. zawarte pomiędzy Opolskim Wojewódzkim Inspektorem Ochrony Roślin i Nasiennictwa w Opolu i Opolskim Komendantem Wojewódzkim Policji w celu zapewnienia sprawnego i skutecznego współdziałania; 2/ z 20 lutego 2017 r. zawarte pomiędzy Komendantem Śląskiego Oddziału Straży Granicznej z siedzibą w Raciborzu i Komendantem Wojewódzkim Policji w Opolu w sprawie współdziałania m.in. w zakresie organizowania wspólnych szkoleń i wykorzystania posiadanego sprzętu, organizowania łączności, wspólnego prowadzenia działań pościgowych i działań blokadowo-pościgowych; 3/ z 7 lipca 2017 r. zawarte pomiędzy Komendantem Wojewódzkim Policji w Opolu i Opolskim Wojewódzkim Lekarzem Weterynarii w sprawie współdziałania jednostek Inspekcji Weterynaryjnej (...); 4/ z 6 kwietnia 2018 r. zawarte pomiędzy Komendantem Wojewódzkim Policji w Opolu i Dyrektorem Izby Administracji Skarbowej w Opolu w sprawie szczegółowych zasad współdziałania m.in. w zakresie prowadzenia czynności kontrolnych oraz organizacji szkoleń podległych funkcjonariuszy i pracowników oraz 5/ z 27 lipca 2018 r. zawarte pomiędzy Opolskim Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym i Komendantem Wojewódzkim Policji w Opolu w sprawie postępowania w przypadku ujawnienia przez organy ścigania wprowadzenia do obrotu, wytwarzania lub posiadania środków zastępczych przez osoby fizyczne na terenie województwa opolskiego.

W sprawie obowiązujących porozumień Komendant wyjaśnił dodatkowo, że (...) do 16 grudnia 2021 r. KPP nie otrzymała z Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu Porozumienia z 21 lutego 2018 r. zawartego pomiędzy Dyrektorem Izby Administracji Skarbowej, Komendantem Wojewódzkim Policji w Opolu, Komendantem Śląskiego Oddziału Straży Granicznej w Raciborzu i Opolskim Wojewódzkim Inspektorem Transportu Drogowego w Opolu w sprawie współpracy przy wykonywaniu kontroli przewozu towarów. Porozumienie to, według wyjaśnień

<sup>10</sup> Dz. U., poz. 2145. Wcześniej obowiązywało rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 sierpnia 2019 r. w sprawie kontroli przewozu drogowego (Dz. U. poz. 1684) oraz rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 23 lipca 2013 r. w sprawie kontroli przewozu drogowego (Dz. U. poz. 1064).

<sup>11</sup> Dz. Urz. Komendy Głównej Policji poz. 64, ze zm.

<sup>12</sup> Pismo R.5371.7.2021.DG Zastępcy Komendanta Wojewódzkiego Policji w Opolu z 4 lutego 2021 r. oraz pismo R.5371.7.2020.DG Zastępcy Komendanta Wojewódzkiego Policji w Opolu z 20 stycznia 2020 r.

<sup>13</sup> System elektronicznej sprawozdawczości Policji.

Komendanta, zostało przesłane z KWP do KPP w trakcie trwania czynności kontrolnych NIK.

(akta kontroli str. 201-242, 254-262)

4. W Komendzie nie prowadzono odrębnych ewidencji kontroli drogowych przeprowadzanych przy współudziale z innych służb. Szczegółowym badaniem dokumentacji objęto sześć kontroli drogowych przeprowadzonych w latach 2019-2021 (do 30 września)<sup>14</sup>, tj. trzech kontroli wspólnych oraz trzech przeprowadzonych wyłącznie przez funkcjonariuszy KPP.

W 2019 r. w protokole samodzielnej kontroli<sup>15</sup> przeprowadzonej 19 lutego 2019 r. zawarto m.in.: 1/ datę, godzinę oraz miejsce przeprowadzonej kontroli; 2/ pozytywny wynik przeprowadzonych czynności (brak stwierdzonych naruszeń oraz informacje o braku nałożenia grzywny w drodze mandatu karnego); 3/ wykaz pozycji objętych kontrolą, w tym: identyfikacja pojazdu, urządzenia oświetlenia i wyposażenie elektryczne, osie, koła, opony i zwieszenie; 4/ dane identyfikacyjne pojazdu oraz kierowcy; 5/ kontrolowany okres pracy kierowcy; 6/ rodzaj transportu drogowego – krajowy transport drogowy.

W protokole<sup>16</sup> kontroli wspólnej przeprowadzonej 23 września 2019 r. wraz z ITD zawarto m.in.: 1/ datę, godzinę oraz miejsce przeprowadzenia kontroli; 2/ liczbę stwierdzonych naruszeń (trzy); 3/ wykaz pozycji objętych kontrolą, w tym: licencja, zapisy oraz wydruk tachografu; 4/ wykaz przepisów, których stosowanie objęto weryfikacją, w tym dotyczących: transportu drogowego, ruchu drogowego, czasu pracy; 5/ dane identyfikacyjne pojazdu oraz kierowcy; 6/ kontrolowany okres pracy kierowcy oraz liczba objętych kontrolą dni pracy kierowcy. W wyniku ww. kontroli wspólnej nałożono na kierowcę dwa mandaty karne<sup>17</sup>.

W 2020 r. w protokole samodzielnej kontroli<sup>18</sup> przeprowadzonej 30 lipca 2020 r. zawarto m.in.: 1/ datę, godzinę oraz miejsce przeprowadzenia kontroli; 2/ pozytywny wynik przeprowadzonych czynności (brak stwierdzonych naruszeń oraz brak nałożenia mandatu karnego); 3/ wykaz pozycji objętych kontrolą, w tym: identyfikacja pojazdu, układ hamulcowy, widoczność, urządzenia oświetlenia i wyposażenie elektryczne, osie, koła, opony i zwieszenie, inne urządzenia, w tym tachograf i ogranicznik prędkości; 4/ dane identyfikacyjne pojazdu oraz kierowcy; 5/ kontrolowany okres pracy kierowcy; 6/ rodzaj transportu drogowego – międzynarodowy transport drogowy.

W protokole<sup>19</sup> kontroli wspólnej przeprowadzonej 2 lutego 2020 r. wraz z ITD zawarto m.in.: 1/ datę, godzinę oraz miejsce przeprowadzenia kontroli; 2/ liczbę stwierdzonych naruszeń (sześć); 3/ wykaz pozycji objętych kontrolą, w tym: licencja, zapisy oraz wydruk tachografu; 4/ wykaz przepisów, których stosowanie objęto weryfikacją, w tym dotyczących: transportu drogowego, ruchu drogowego, czasu pracy; 5/ dane identyfikacyjne pojazdu oraz kierowcy; 6/ kontrolowany okres pracy kierowcy oraz liczba skontrolowanych dni pracy kierowcy. W wyniku ww. kontroli wspólnej nałożono na kierowcę osiem mandatów karnych<sup>20</sup>.

W 2021 r. w protokole samodzielnej kontroli<sup>21</sup> przeprowadzonej 15 lutego 2021 r. zawarto m.in.: 1/ datę, godzinę oraz miejsce przeprowadzenia kontroli; 2/ pozytywny wynik przeprowadzonych czynności (brak stwierdzonych naruszeń oraz brak

<sup>14</sup> W każdym z lat ww. okresu po dwie kontrole – jedna kontrola wspólna oraz jedna kontrola realizowana samodzielnie przez funkcjonariuszy ruchu drogowego KPP.

<sup>15</sup> Numer protokołu kontroli: I/II/2019.

<sup>16</sup> Numer protokołu kontroli: WITD.DI.P.VIII299/274/19.

<sup>17</sup> Numery mandatów karnych: AA3092694 i AA3092695.

<sup>18</sup> Numer protokołu kontroli: 79/20.

<sup>19</sup> Numer protokołu kontroli: WITD.DI.P.VIII309/40/20.

<sup>20</sup> Numery mandatów karnych: AA1905636; AA1905641; AA1905724; AA1905762; AA1905763; AA1905765; AA1905766; AA3638229.

<sup>21</sup> Numer protokołu kontroli: 2/2021.

nałożenia mandatu karnego); 3/ wykaz pozycji objętych kontrolą, w tym: identyfikacja pojazdu, widoczność, urządzenia oświetlenia i wyposażenie elektryczne, osie, koła, opony i zwieszenie, podwozie i elementy przymocowane do podwozia, inne urządzenia, w tym tachograf i ogranicznik prędkości; 4/ dane identyfikacyjne pojazdu oraz kierowcy; 5/ kontrolowany okres pracy kierowcy; 6/ rodzaj transportu drogowego – międzynarodowy transport drogowy.

W protokole<sup>22</sup> kontroli wspólnej przeprowadzonej 4 lutego 2021 r. wraz z ITD zawarto m.in.: 1/ datę, godzinę oraz miejsce przeprowadzenia kontroli; 2/ informację o braku stwierdzonych naruszeń; 3/ wykaz pozycji objętych kontrolą, w tym: identyfikacja pojazdu, układ hamulcowy, urządzenia oświetlenia i wyposażenie elektryczne, osie, koła opony i zawieszenie, podwozie i elementy przymocowane do podwozia, zabezpieczenie ładunku; 4/ dane identyfikacyjne pojazdu oraz kierowcy; 5/ kontrolowany okres pracy kierowcy oraz liczba skontrolowanych dni pracy kierowcy. W wyniku ww. kontroli wspólnej nie nałożono na kierowcę mandatów karnych.

Wszystkie protokoły z kontroli prowadzonych wspólnie z ITD były podpisywane wyłącznie przez funkcjonariuszy tej Inspekcji.

(akta kontroli str. 93-113)

Szczegółowe badanie 10 raportów/protokołów<sup>23</sup> z odprawy lub czynności zbliżonych do odprawy służby patrolowej pięciu funkcjonariuszy KPP wykazało, że w dziewięciu przypadkach działania patrolowe były realizowane samodzielnie przez funkcjonariuszy Policji. W jednym z raportów wskazano realizację działań wspólnych z KAS, dotyczących kontroli SENT<sup>24</sup>. W raportach wykazano, że w przypadku ośmiu służb patrolowych, zadania funkcjonariuszy dotyczyły ochrony bezpieczeństwa i porządku w ruchu lądowym, w tym m.in.: 1/ prowadzenia wzmożonego rozpoznania pod kątem zagrożenia terroryzmem; 2/ kontroli pojazdów mogących nielegalnie przewozić cudzoziemców; 3/ rozpoznania w zakresie wyścigów samochodowych; 4/ kontroli pojazdów przewożących odpady; 5/ kontroli kierujących poruszających się jednoślādami; 6/ reagowania na nieprawidłowości stwierdzone w środkach komunikacji publicznej; 7/ kontroli pojazdów pod kątem przewożenia przedmiotów pochodzących z kradzieży; 8/ ujawniania przestępstw o charakterze korupcyjnym; 9/ reagowania na łamanie zakazów gromadzenia się osób; 10/ zachowania warunków bezpieczeństwa w przypadku ewentualnego doprowadzenia osób. W przypadku dwóch pozostałych służb patrolowych zadania funkcjonariusza związane były z likwidacją skutków zdarzeń drogowych, jak też dotyczyły m.in.: a/ prowadzenia wzmożonego rozpoznania pod kątem zagrożenia terroryzmem; b/ sprawdzania świadectw zdrowia zwierząt w trakcie kontroli pojazdów przewożących żywe zwierzęta (w związku z ASF - afrykańskim pomorem świń); c/ rozpoznania pod kątem wyścigów samochodowych; d/ wzmożonych kontroli transgranicznego przemieszczania odpadów; e/ prowadzenia rozpoznania pod kątem osób bezdomnych w związku z trudnymi warunkami atmosferycznymi; f/ kontroli pojazdów typu bus i ciężarowy, mogących nielegalnie przewozić cudzoziemców; g/ kontroli pojazdów przewożących odpady i produkty rolne spoza państw grupy Schengen.

<sup>22</sup> Numer protokołu kontroli: WITD.DI.P.VIII0311/36/21.

<sup>23</sup> Dokument pn. Raport odprawy lub czynności zbliżonych do odprawy/protokół z odprawy lub czynności zbliżonych do odprawy służby patrolowej – dalej: raport. Raporty dotyczące pięciu funkcjonariuszy ORD dotyczące służb patrolowych w dniach: funkcjonariusz nr 1 – 1 marca 2019 r. i 15 czerwca 2021 r.; funkcjonariusz nr 2 – 15 czerwca 2020 r. i 6 września 2021 r.; funkcjonariusz nr 3 – 15 grudnia 2019 r. i 1 marca 2021 r.; funkcjonariusz nr 4 – 2 czerwca 2020 r. i 2 grudnia 2020 r.; funkcjonariusz nr 5 – 15 września 2019 r. i 15 marca 2020 r.

<sup>24</sup> Tj. kontroli, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opalowymi (Dz. U. z 2021 r. poz. 1857).

Wszystkie raporty zawierały również wskazanie czasu i miejsca pełnienia służby, numer patrolu, informacje o przeprowadzeniu czynności wstępnych, w tym w zakresie predyspozycji psychofizycznych, wyglądu zewnętrznego i umundurowania, a także wyposażenia indywidualnego.

(akta kontroli str. 114 -126)

Analiza treści pięciu raportów<sup>25</sup> z odpraw lub czynności zbliżonych do odpraw służby patrolowej, w czasie których realizowano kontrole wspólne funkcjonariuszy ORD wraz z innymi służbami wykazała, że: 1/ wszystkie wspólne służby realizowane były z funkcjonariuszami KAS, a jedna służba patrolowa także z funkcjonariuszami ITD; 2/ zadania funkcjonariuszy, w trzech przypadkach, dotyczyły zapobiegania popełnianiu przestępstw i wykroczeń, w jednym przypadku – ochrony bezpieczeństwa i porządku w ruchu lądowym oraz w jednym przypadku – ujawniania przestępstw i wykroczeń oraz zatrzymywania ich sprawców. W trzech raportach określono godziny rozpoczęcia służby wspólnej (inne niż godziny rozpoczęcia służby przez policjantów), a w dwóch dokumentach nie zamieszczono takiej informacji. W dwóch protokołach wskazano również dokładne miejsce dyslokacji funkcjonariuszy realizujących kontrole wspólne. Wykazane w raportach zadania służbowe dotyczyły m.in.: a/ bezpieczeństwa na autostradach, b/ nieprawidłowego wyprzedzania, zatrzymania, postoju w miejscach wyznaczonych, c/ reagowania na objawy powodowania zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

(akta kontroli str. 131-138)

5. W KPP nie organizowano przedsięwzięć szkoleniowych oraz warsztatów w zakresie przeprowadzania szczegółowych drogowych kontroli technicznych, o których mowa w art. 129fc ust. 2 pkt. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Komendant wyjaśnił: *w 2019 r. nie występowało o organizację tego typu szkoleń do innych służb, czy organizacji głównie z powodu tego, że dopiero 7 listopada 2019 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 października 2019 r. w sprawie programów i warsztatów dla kontrolujących przeprowadzających szczegółowe drogowe kontrole techniczne oraz wzorów zaświadczeń potwierdzających ich ukończenie, w którym określono szczegółowe programy takich szkoleń i warsztatów. Lata 2020-2021 to okres trwającego stanu epidemii, gdzie ograniczono do minimum kontakty w ramach szkoleń stacjonarnych. Jednym z powodów tego, że nie występowało o tego typu szkolenia był brak sprzętu specjalistycznego w KPP w Krapkowicach służącego do przeprowadzenia szczegółowych kontroli drogowych.*

(akta kontroli str. 43-44)

Funkcjonariusze ORD w kolejnych latach okresu 2019-2021 (do 30 września) uczestniczyli w szkoleniach organizowanych przez inne jednostki Policji i/lub inne służby uprawnione do przeprowadzania kontroli drogowych. W 2019 r. jeden funkcjonariusz uczestniczył w kursie specjalistycznym z zakresu ruchu drogowego, organizowanym przez Szkołę Policji w Katowicach<sup>26</sup>. W 2020 r. w szkoleniach uczestniczyło ogółem sześciu funkcjonariuszy, w tym w szkoleniach dotyczących następujących zagadnień: 1/ kontroli pojazdów ciężarowych – czas pracy kierowców, organizowanym przez ITD. (w kursie uczestniczyło dwóch funkcjonariuszy); 2/ ruchu drogowego - dwa kursy specjalistyczne organizowane przez Centrum Szkolenia Policji w Legionowie oraz Ośrodek Szkolenia Policji w Łodzi (w kursach uczestniczyło po jednej osobie); 3/ wykorzystywania ręcznych

<sup>25</sup> Protokoły dotyczące służb patrolowych realizowanych w: 1/ 3 sierpnia 2020 r.; 2/ 17 sierpnia 2020 r.; 3/ 14 września 2020 r.; 4/ 15 lutego 2021 r.; 5/ 22 czerwca 2020 r.

<sup>26</sup> Dalej: SP w Katowicach.

mierników prędkości - dwa kursy specjalistyczne organizowane przez SP w Katowicach (w kursach uczestniczyło po jednym funkcjonariuszu ORD). W 2021 r. (do 30 września) zorganizowano ogółem sześć kursów, w których uczestniczyło siedmiu funkcjonariuszy ORD, w tym: 1/ cztery kursy specjalistyczne w zakresie ręcznych mierników prędkości, organizowane przez SP w Katowicach i Komendę Wojewódzką Policji w Opolu (w kursach uczestniczyło pięć osób); 2/ kursy specjalistyczne w zakresie tachografów cyfrowych, zorganizowane przez SP w Katowicach (w kursach uczestniczyły dwie osoby).

(akta kontroli str. 78-79, 128-131)

6. W Komendzie nie sporządzano planu kontroli drogowych w formie odrębnego dokumentu. Jak wyjaśnił Komendant, *kontrole prowadzone były przede wszystkim na podstawie analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, a następnie na podstawie poleceń Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu w związku z realizacją „Krajowego programu działań kontrolno-prewencyjnych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego”<sup>27</sup>. Kierownik ORD dodatkowo wyjaśnił, że: Kontrole wynikają przede wszystkim z analizy zagrożenia w ruchu drogowym oraz z zarządzeń i poleceń dotyczących pełnienia służby na drogach. Natężenie ruchu wpływa także na takie plany, gdyż oznacza większe prawdopodobieństwo zdarzeń drogowych (...) obecność patrolu Policji w tym miejscu ma także funkcję prewencyjną. Dodatkowo są wnioski i sygnały od społeczeństwa (...). Podobnie, sygnały płyną także od władz samorządowych, dotyczące konieczności skierowania funkcjonariuszy na dany odcinek celem zapewnienia porządku i bezpieczeństwa. Wpływają do nas także informacje dotyczące remontów dróg, kierowani są tam także funkcjonariusze celem zapewnienia bezpieczeństwa. Ważne są także działania prewencyjne, takie jak pomiar prędkości, czy badanie trzeźwości (...). Mamy spotkania robocze kierownictwa KPP i na podstawie powziętych ustaleń także dyslokuje się policjantów na dane odcinki. Na każde zgłoszenie należy zareagować. Na takiej podstawie tworzone są krajowe mapy zagrożeń. Mamy również służby tzw. „speed”, gdzie mają one na celu zwalczanie piractwa drogowego. Te służby są planowane na podstawie poleceń KGP i KWP, gdzie służby odbywają się na zasadzie krajowej koordynacji służby i wojewódzkiej koordynacji służby. Ponadto są zlecane inne działania, jak prędkość, trzeźwość, kaskadowa kontrola prędkości. Wynika to z zaleceń jednostek nadrzędnych lub naszych wewnętrznych ustaleń w komendzie. W trakcie odpraw służbowych biorę pod uwagę także spostrzeżenia własne funkcjonariuszy dotyczące bieżącej sytuacji na drodze.*

(akta kontroli str. 37-41b, 64-65)

7. W okresie objętym kontrolą w KPP nie obowiązywały wewnętrzne normy wyposażenia przeznaczonego do wykonywania zadań związanych z kontrolą ruchu drogowego. Wyposażenie wykorzystywane do kontroli drogowych w ORD stanowiły pojazdy: 1/ trzy radiowozy oznakowane marki KIA CEED; 2/ jeden radiowóz nieoznakowany wyposażony w wideorejestrator marki BMW 330i xDrive; 3/ dwa motocykle marki Honda CBF 1000A<sup>28</sup>.

W celu realizacji zadań związanych z kontrolami drogowymi ORD posiadało na wyposażeniu: 1/ pięć ręcznych mierników prędkości<sup>29</sup>; 2/ wideorejestrator<sup>30</sup>;

<sup>27</sup> W ramach ww. programu prowadzono następujące działania: 1/ Truck-Bus; 2/ Prędkość; 3/ Speed; 4/ Alkohol i narkotyki; 5/ Niechronieni uczestnicy ruchu; 6/ Bezpieczny rowerzysta; 7/ Kaskadowy pomiar prędkości; 8/ Bezpieczny motocyklista; 9/ Pieszy; 10/ Zgłoszenia do krajowej mapy zagrożeń bezpieczeństwa.

<sup>28</sup> Przekazane Komendzie Powiatowej Policji w Nysie 25 maja 2021 r.

<sup>29</sup> W tym: 1/ Ultralyte LtI 20-20 100R nr. fabryczny UX025992; 2/ TruCAM II nr. fabryczny TC008289; 3/ TruCAM nr. fabryczny TC005494 oraz dwa urządzenia typu Iskra, które w czasie prowadzenia czynności kontrolnych były wyłączone z użytkowania.

<sup>30</sup> Videorapid 2 A nr. fabryczny 254.



3/ osiem urządzeń służących do badania zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu<sup>31</sup>; 4/ zestawy znaków i urządzeń do zabezpieczenia miejsca zdarzenia drogowego; 5/ wózki do pomiarów odległości; 6/ mobilne terminale służące identyfikacji kontrolowanego kierowcy; 7/ terminale płatnicze; 8/ aparaty fotograficzne; 9/ zestawy pomocy przedmedycznej; 10/ kolczatki. Kierownik ORD wyjaśnił: *ilość tych środków w okresie od 2019 r. do 30 września 2021 r. uległa zmianie, od 2 lutego 2021 r. ORD KPP w Krapkowicach posiada na wyposażeniu radarowy miernik prędkości TruCAM II nr. fabr. TC008289.*

Mierniki prędkości oraz wideorejestrator posiadały ważne świadectwa legalizacji. Cztery urządzenia służące do badania zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu posiadały aktualne i ważne świadectwa wzorcowania, a trzy takie urządzenia aktualne i ważne świadectwa adjustacji. Jedno urządzenie typu Alco-Sensor IV CM zostało wysłane do wzorcowania w trakcie trwania kontroli<sup>32</sup>.

Komendant wyjaśnił, że funkcjonariusze ORD byli wyposażeni również w kamizelki kuloodporne, radiostacje nasobne, tarcze STOP do zatrzymywania kierujących oraz latarki.

Komenda nie posiadała specjalistycznego sprzętu do kontroli obejmujących m.in. ważenie samochodów, analizę spalin oraz ustawienie świateł.

(akta kontroli str.43-63, 128, 145-197)

8. Stan etatowy funkcjonariuszy ORD w kolejnych latach okresu objętego kontrolą wynosił 15 osób. W 2019 r. stan zatrudnienia funkcjonariuszy ww. komórki organizacyjnej, w poszczególnych miesiącach, wynosił od 12 do 14 osób (13 osób na koniec roku). W 2020 r. stan zatrudnienia w poszczególnych miesiącach wynosił od 13 do 15 osób (14 osób na koniec roku), a w 2021 r. w kolejnych miesiącach – 15 osób. W celu zapewnienia prawidłowej realizacji zadań dotyczących kontroli drogowych, do wsparcia ORD kierowano policjantów z innych jednostek i komórek organizacyjnych. W 2019 r. skierowano do służby 15 funkcjonariuszy Samodzielnego Pododdziału Prewencji Policji w Opolu; w 2020 r. – 52 funkcjonariuszy Samodzielnego Pododdziału Prewencji Policji w Opolu, a w 2021 r. – jednego funkcjonariusza Zespołu Przewodników Psów Służbowych Wydziału Prewencji i Ruchu Drogowego KPP.

Według stanu na 30 września 2021 r.: a/ 11 funkcjonariuszy posiadało przeszkolenie w zakresie obsługi mierników prędkości; b/ pięciu funkcjonariuszy posiadało przeszkolenie w zakresie obsługi wideorejestratorów; c/ czterech funkcjonariuszy zostało przeszkolonych w zakresie obsługi tachografów cyfrowych. Dodatkowo sześciu funkcjonariuszy ORD ukończyło kurs specjalistyczny w zakresie ruchu drogowego – część szczególna. Kierownik ORD oświadczył, że *obecnie niemal wszyscy funkcjonariusze ORD posiadają stosowne uprawnienia dotyczące możliwości prowadzenia pomiarów prędkości. Nie posiadają takich uprawnień policjanci, którzy posiadają niewielki staż służby i z tego powodu jeszcze nie odbyli stosownych szkoleń oraz policjanci delegowani do służby w ORD z innych komórek organizacyjnych.* Komendant wyjaśnił natomiast: *stan taki spowodowany jest ogólną rotacją funkcjonariuszy w ogniwie, tj. część funkcjonariuszy pełni służbę dłuższy czas, część funkcjonariuszy została zwolniona ze służby w Policji, przeniesiona do pełnienia dalszej służby w innych komórkach KPP lub innych jednostkach lub przyjęta na stan ogniwa – funkcjonariusze przeniesieni z innych komórek/jednostek lub nowo przyjęci do służby. Zatem przeszkoleni funkcjonariusze opuszczają komórkę ruchu drogowego, a nowo zatrudnieni muszą najpierw odbyć szkolenie*

<sup>31</sup> W tym: 1/ Alco-Sensor IV CM nr. fabryczny 073993; 2/ Alco-Sensor IV CM nr. fabryczny 074301; 3/ Alco-Sensor IV CM nr. fabryczny 074086; 4/ Alco-Sensor IV CM nr. fabryczny 071444 (w czasie prowadzenia czynności kontrolnych oddany do wzorcowania); 5/ Alcotest 9510 nr. fabryczny ARML-0484; 6/ Alco-Sensor FST nr. seryjny 092231; 7/ Alco-Sensor FST nr. seryjny 200740; 8/ Alco-Sensor FST nr. seryjny 067616.

<sup>32</sup> Nr. fabryczny 071444.

*zawodowe podstawowe poza jednostką, trwające kilka miesięcy, a następnie adaptację zawodową poza jednostką, trwającą około trzech miesięcy. Dopiero po ich odbyciu, kieruje się tych funkcjonariuszy na szkolenia specjalistyczne z zakresu ruchu drogowego. (...) Kolejnym czynnikiem wpływającym na relatywnie niskie przeszkolenie specjalistyczne funkcjonariuszy w ogniwie jest panująca pandemia SARS-CoV-2, która ograniczyła w znacznym stopniu (...) realizację doskonalenia zawodowego funkcjonariuszy. Aktualnie każdy funkcjonariusz kierowany na szkolenie jest poddawany testowi na obecność wirusa, który będąc pozytywnym wyklucza jego udział w szkoleniu. (...) Biorąc pod uwagę także fakt, iż jeden funkcjonariusz ma powierzone obowiązki na innym stanowisku służbowym, kolejny jest zwolniony z zajęć służbowych do dnia zwolnienia ze służby w Policji, a trzech funkcjonariuszy odbywa adaptację zawodową poza tutejszą komendą, należy przyznać, że realizacja ustawowych zadań i nałożonych obowiązków jest utrudniona.*

(akta kontroli str. 74-77, 80-83, 129-130, 198-200, 250)

10. W jednostce kontrolowanej nie wprowadzono rozwiązań organizacyjnych polegających na dokumentowaniu kontroli w zakresie wykraczającym poza przepisy rozporządzenia w sprawie kontroli ruchu drogowego. Szczegółowe badanie dokumentacji sześciu kontroli drogowych wykazało, że protokoły zawierały wszystkie elementy wskazane w ww. rozporządzeniu, a czynności realizowane w trakcie tych kontroli były udokumentowane według przyjętego wzoru.

(akta kontroli str. 93-113)

11. W KPP gromadzono dane dotyczące liczby dni pracy kierowców skontrolowanych w ramach kontroli przestrzegania przepisów o czasie jazdy i czasie postoju, obowiązkowych przerw i czasie odpoczynku kierowców, według głównych typów przewozu i państwa rejestracji pojazdu (za lata 2020 i 2021). Zebrane w trakcie tych kontroli dane w ww. zakresie oraz pozostałe dane przewidziane w § 6 ust. 1 rozporządzenia w sprawie kontroli przewozu drogowego były przekazywane do Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu poprzez system informatyczny SESPOL.

(akta kontroli str. 37-41b, 139-143, 263-265)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

## **IV. Uwagi i wnioski**

W związku ze stwierdzeniem nieprawidłowości, Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag ani wniosków.

## **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 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, 28 grudnia 2021 r.

Kontroler  
Wojciech Goleński  
specjalista kontroli państwowej

  
-----  
podpis

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Opolu  
Dyrektor

  
-----  
DIREKTOR  
Zup.  
Janusz Madej  
Wicedyrektor  
Delegatury NIK w Opolu  
podpis

