

Kto serwisuje radiowozy? "Naprawy nieefektywne" [RAPORT NIK]

data aktualizacji: 2018.02.20



Policja ma za mało służbowych pojazdów i ta sytuacja nie zmienia się od lat. W miarę możliwości i dostępnych środków policyjna flota była unowocześniana i uzupełniana, jednak skala potrzeb jest wciąż duża. Problemem jest zaawansowany wiek i wyeksploatowanie radiowozów - jedna czwarta przejechała ponad 200 tys. km, a co siódmy pojazd powinien zostać wycofany z użytkowania.

W ocenie NIK, organizacja obsługi i napraw pojazdów była nieefektywna i nie gwarantowała zapewnienia ich sprawności technicznej. Brakuje m.in. wykwalifikowanych mechaników.

Zapraszamy do lektury najciekawszych fragmentów raportu Najwyższej Izby Kontroli.

Flota transportowa policji liczy blisko 22 tys. pojazdów i jest bardzo zróżnicowana pod względem marek. Policja najwięcej pojazdów zakupiła w latach 2008-2009, i po kilku „chudych” latach dopiero od 2014 r. wydatki na zakup policyjnych pojazdów znów zaczęły rosnąć. W latach 2015-2016 zakupiono ogółem ponad 3,5 tys. pojazdów (tj. o prawie 180 proc. więcej niż w latach 2012-2013).

Użytkowane przez policję pojazdy są w znacznym stopniu wyeksploatowane. Średni wiek użytkowanych samochodów osobowych wynosił ok. 7 lat, osobowych terenowych niemal 8, a furgonów ponad 8,5 roku. Jednocześnie przebieg co czwartego pojazdu w tych grupach przekraczał 200 tys. km. W 2015 r. zmieniono kryteria uznawania sprzętu za zużyty, co istotnie wpłynęło na obniżenie liczby pojazdów, które powinny zostać wycofane z eksploatacji - z 40 proc. stanu wyposażenia w styczniu 2015 r. do 13 proc. w lipcu 2015 r. Jednakże pomimo zmiany kryteriów uznawania sprzętu za zużyty, **na koniec 2016 roku w jednostkach policji nadal użytkowano 14 proc. pojazdów nadających się do wycofania z eksploatacji.** Samochody nie

były wycofywane z automatu, gdy spełniały kryteria do wycofania, i między innymi z powodu braków sprzętowych najczęściej jeździły dalej.

Każdego roku uszkodzeniu ulegał średnio co trzeci pojazd służbowy, a w całej policji do szkód dochodziło średnio niemal co godzinę. Flota transportowa policji jest bardzo zróżnicowana pod względem marek i modeli pojazdów. W kontrolowanym okresie użytkowano ponad 40 różnych marek samochodów osobowych oraz furgonów, w sumie ok. 250 modeli. Podejmowane przez KGP działania na rzecz standaryzacji zakupów okazały się nieskuteczne.

Stan techniczny policyjnych pojazdów, jak również uszkodzenia powstałe w trakcie jego wykorzystania, miały istotny wpływ na liczbę pojazdów pozostających w gotowości do realizacji zadań. **Z powodu serwisu i napraw w latach 2015 - 2016 wyłączonych z eksploatacji było średniorocznie ok. 2000 pojazdów (ponad 9 proc. wszystkich policyjnych pojazdów).** Średni czas wyłączenia z użytkowania objętych kontrolą pojazdów wynosił 10 dni w 2015 r., ale w 2016 r. - już 20 dni.

W ocenie NIK, organizacja obsługi i napraw pojazdów była nieefektywna i nie gwarantowała zapewnienia ich sprawności technicznej. Na początku 2017 r. w policji funkcjonowało 35 stacji obsługi pojazdów (wyposażonych w 573 stanowiska do wykonywania obsług i napraw) oraz 66 punktów obsługi technicznej (ze 134 stanowiskami). Własnych stacji obsługi nie posiadały Komenda Stołeczna Policji (największy garnizon w Polsce) oraz Komenda Wojewódzka Policji w Poznaniu.



Wszystkie skontrolowane stacje obsługi pojazdów nie posiadały części podstawowego wyposażenia (określonego przez Komendanta Głównego Policji), specjalistycznych urządzeń oraz narzędzi umożliwiających pełną diagnozę usterek, a następnie naprawę zaawansowanych technologicznie pojazdów. Braki w podstawowym wyposażeniu stwierdzono również w 3/4 skontrolowanych policyjnych punktów obsługi technicznej. Izba odnotowała także problemy z zatrudnieniem wykwalifikowanych

pracowników w policyjnych warsztatach.

W konsekwencji **czas postoju pojazdów w zapleczu obsługowo-naprawczym często przekraczał ustalone terminy.** Pomimo funkcjonowania policyjnego zaplecza obsługowo-naprawczego, **wszystkie skontrolowane jednostki zlecały wykonanie części obsługi i napraw także serwisom zewnętrznym.** W latach 2015-2016 wrosła liczba takich usług, a wydatki na ten cel w kontrolowanych jednostkach wyniosły blisko 3,8 mln zł (stanowiło to ponad 12 proc. ogółu usług i napraw sprzętu transportowego). **Głównymi przyczynami zewnętrznych zleceń były: braki specjalistycznego sprzętu warsztatowego i urządzeń umożliwiających identyfikację usterek oraz naprawę bardzo wielu rodzajów marek i modeli pojazdów użytkowanych w policji, a także brak wykwalifikowanych mechaników i wynikający z warunków gwarancji obowiązek wykonywania obsługi i napraw nowych pojazdów w autoryzowanych serwisach.**

Skontrolowane komendy nie prowadziły rzetelnych analiz ekonomicznej zasadności utrzymania dotychczasowego modelu obsługi i napraw sprzętu transportowego, opartego głównie na

wykorzystaniu potencjału własnych warsztatów. W połowie objętych kontrolą komend wojewódzkich NIK stwierdziła też, że przy dokonywaniu zakupów części zamiennych lub zlecaniu napraw pojazdów, naruszane były przepisy o zamówieniach publicznych.

W większości skontrolowanych komend nie zapewniono także terminowego przekazywania pojazdów do badań technicznych. Zdarzały się przypadki, że dopuszczano do ich użytkowania, pomimo braku aktualnych wpisów potwierdzających sprawność pojazdów w dowodach rejestracyjnych.

Źródło: