



KOMENDANT
Nadbużańskiego Oddziału Straży Granicznej
im. 27 Wołyńskiej Dywizji Armii Krajowej

Chełm, dnia 10 sierpnia 2020 r.

Egz. nr ...2...



Pan mjr SG [REDACTED]

p.o. NACZELNIK
Wydziału Techniki i Zaopatrzenia
Nadbużańskiego Oddziału Straży Granicznej
w Chełmie

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

z kontroli prawidłowości nt. *Wykonywanie zadań związanych z utrzymaniem (eksploatacją) w sprawności służbowego sprzętu transportowego (warsztatowego) – naprawy bieżące i gwarancyjne*, zrealizowanej w trybie zwykłym w Wydziale Techniki i Zaopatrzenia Komendy Nadbużańskiego Oddziału Straży Granicznej z siedzibą w Chełmie przy ul. Trubakowskiej 2. Kontrola została ujęta w Planie Kontroli Wydziału Kontroli Nadbużańskiego Oddziału Straży Granicznej na rok 2020.¹ Czynności w ramach kontroli przeprowadzono na podstawie wytycznych, stanowiących załącznik do decyzji nr 65 Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 31 maja 2012 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wytycznych w zakresie zasad i trybu przeprowadzania kontroli w urzędach obsługujących organy lub w jednostkach organizacyjnych podległych lub nadzorowanych przez Ministra Spraw Wewnętrznych², w terminie od 22 maja 2020 r. do 30 czerwca 2020 r., przez zespół kontrolny w składzie³:

- 1) st. chor. szt. SG Karolina MARTYNIUK - IWKO - st. specjalista Wydziału Kontroli NOSG, upoważnienie nr 11/2020 z dnia 19 maja 2020 r. - kierownik zespołu kontrolnego;
- 2) chor. szt. SG Katarzyna STEĆ - st. specjalista Wydziału Kontroli NOSG, upoważnienie nr 12/2020 z dnia 19 maja 2020 r.

Czynności kontrolne przeprowadzono w dniach 22, 26, 28 maja, 4 czerwca 2020 r. w pomieszczeniach podmiotu kontrolowanego, w pozostałych dniach w terminie kontroli w pomieszczeniach komórki kontroli.⁴

Obowiązki kierownika podmiotu kontrolowanego, w okresie objętym kontrolą pełnili:

- 1) ppł [REDACTED] od 11.10.2017 r. do 3.07.2019 r.
- 2) mjr [REDACTED] p.o. na stanowisku od 4.07.2019 r. do 4.11.2019 r.
- 3) mjr [REDACTED] p.o. na stanowisku od 5.11.2019 r. do nadal.

Bezpośredni nadzór nad pracą komórki organizacyjnej sprawował Zastępca Komendanta Nadbużańskiego Oddziału Straży Granicznej właściwy ds. logistycznych - płk SG [REDACTED]⁵

¹ Kontrola wynika z „Rocznego planu kontroli do realizacji przez Wydział Kontroli Nadbużańskiego Oddziału Straży Granicznej w 2020 roku”, z dnia 02.12.2019 r. - załącznik nr 1 do RPW/83589/2019 (ze zm.) - l.p. 9 planu.

² Dz. Urz. MSW z 2012 r., poz. 43, z późn. zm. Wytyczne wprowadzone do stosowania w komendach oddziałów decyzją Nr 139 Komendanta Głównego Straży Granicznej z dnia 30 sierpnia 2012 r. (Dz. Urz. KGSG, poz. 47, ze zm.).

³ Akta kontroli, dowód nr 4-7.

⁴ Notatka dot. czasu trwania kontroli, uwzględniająca przerwy w kontroli – włączona do akt kontroli.

⁵ Zgodnie z właściwością wynikającą z obowiązującej w okresie objętym sprawdzeniem decyzji Komendanta Nadbużańskiego Oddziału Straży Granicznej nr 51 z dnia 29 kwietnia 2014 r. w sprawie określenia właściwości zastępców Komendanta Oddziału i głównego księgowego oraz wprowadzenia szczegółowych zakresów obowiązków i uprawnień zastępców Komendanta Oddziału, głównego księgowego, kierowników komórek organizacyjnych, komendantów placówek, rzecznika prasowego, kierownika Zespołu Audytu Wewnętrznego, inspektora do spraw przeciwpożarowych Wydziału Kontroli, pracowników zatrudnionych w Zespole do spraw BHP/S Wydziału Kontroli, a także osób zajmujących stanowiska w zespole stanowisk samodzielnych (ze zm.). Wymieniona decyzja utraciła moc w związku z wejściem w życie decyzji nr 23/2020 z dnia 20 marca 2020 r. w sprawie określenia właściwości zastępców Komendanta Oddziału i głównego księgowego oraz wprowadzenia

Fakt przeprowadzenia kontroli odnotowano w książce kontroli prowadzonej w Nadbużańskim Oddziale Straży Granicznej w Chełmie, zarejestrowanej pod numerem wg opisu NA-NK-1428/13, poz. 1/2020, str. 21/202.

I. Zakres kontroli.

1. Przedmiot kontroli obejmował ocenę prawidłowości realizacji zadań i kompletności dokumentacji sporządzonej w kontrolowanym podmiocie, w obszarach:

- 1) przyjętych rozwiązań organizacyjno - funkcjonalnych oraz form i poziomu sprawowanego nadzoru służbowego w zakresie objętym tematem kontroli;
- 2) realizacji zadań związanych z utrzymaniem (eksploatacją) w sprawności służbowego sprzętu transportowego (warsztatowego) - legalność, celowość i rzetelność realizowanych napraw gwarancyjnych i bieżących oraz przestrzeganie zapisów zawartych umów i zasad gwarancji;
- 3) poziom wdrożenia i wykorzystania w działalności służbowej zaleceń i wniosków sformułowanych w sprawozdaniu nr RPW/34305/2019 z dnia 14.05.2019 r. z pozaplanowej kontroli w trybie uproszczonym, przeprowadzonej w terminie od 20 marca 2019 r. do 15 kwietnia 2019 r.

2. Kontrolą objęto okres od 1 czerwca 2019 r. do 22 maja 2020 r.⁶ Zakres przedmiotowy kontroli obejmował wyłącznie pojazdy służbowe, które na dzień podjęcia czynności kontrolnych znajdowały się w okresie gwarancji, i co do których, w przyjętym okresie, wykonywano naprawy gwarancyjne i bieżące.

II. Cel kontroli.

1. Celem przedmiotowej kontroli było ustalenie stanu faktycznego, w zakresie objętym kontrolą, rzetelne jego udokumentowanie i dokonanie oceny kontrolowanej działalności w oparciu o przyjęte kryteria kontroli – legalności, rzetelności, celowości. Cel kontroli obejmował ocenę prawidłowości realizacji przez Wydział Techniki i Zaopatrzenia zadań związanych z utrzymaniem (eksploatacją) w sprawności służbowego sprzętu transportowego (warsztatowego), w szczególności pod kątem legalności, celowości i rzetelności realizowanych napraw gwarancyjnych i bieżących służbowego sprzętu transportowego, ze szczególnym uwzględnieniem przestrzegania warunków gwarancji, zapisów zawartych umów oraz stosowania przepisów i procedur wewnętrznych obowiązujących w przedmiotowym zakresie. Ocenie została poddana również prawidłowość przyjętych rozwiązań organizacyjnych, rzetelność i kompletność sporządzanej dokumentacji oraz formy i poziom sprawowanego nadzoru służbowego.

Mając na względzie potrzebę zapewnienia prawidłowego funkcjonowania kontroli instytucjonalnej i realizacji celów kontroli pod kątem realności i skuteczności zaproponowanych rozwiązań, w toku kontroli sprawdzeniu poddano poziom wdrożenia i wykorzystania w działalności służbowej zaleceń i wniosków sformułowanych w sprawozdaniu z pozaplanowej kontroli w trybie uproszczonym nt. „*Prawidłowość wykonywania zadań związanych z utrzymaniem (eksploatacją) w sprawności służbowego sprzętu transportowego (warsztatowego)*”, przeprowadzonej w Wydziale Techniki i Zaopatrzenia w terminie od 20 marca 2019 r. do 15 kwietnia 2019 r. (RPW/34305/2019 z dnia 14.05.2019 r.).

2. Zgodnie z założeniami kontroli, celem kontroli w przypadku ujawnienia nieprawidłowości było ustalenie przyczyn ich powstania, zakresu, skutków, ustalenie osób odpowiedzialnych za ich powstanie, a także zebranie informacji zmierzających do doskonalenia działalności służbowej komórki organizacyjnej w kontrolowanej tematyce – w toku kontroli nie stwierdzono nieprawidłowości.

szczegółowych zakresów obowiązków i uprawnień zastępców Komendanta Oddziału (...). Zwane dalej odpowiednio decyzją nr 51/2014 KNOSG i 23/2020 KNOSG.

⁶ Wskazana data 22.05.2020 r. stanowiła jednocześnie dzień wszczęcia czynności kontrolnych.

III. Ocena kontrolowanej działalności.

Dla osiągnięcia zamierzonego celu kontroli, sprawdzeniu poddano 100 % dokumentacji dotyczącej eksploatacji oraz potwierdzającej realizację procesu napraw gwarancyjnych i bieżących pojazdów służbowych, które na dzień podjęcia czynności kontrolnych znajdowały się w okresie gwarancji, i co do których, w okresie kontroli, wykonywano naprawy gwarancyjne i bieżące.⁷ Ustalenia stanu faktycznego w kontrolowanym obszarze działalności podmiotu, zostały dokonane na podstawie dokumentacji zgromadzonej w Komendzie Oddziału w indywidualnej dokumentacji obsługowo - naprawczej każdego z pojazdów objętych sprawdzeniem, dokumentacji procesu reklamacyjnego oraz dodatkowo opracowywanej w związku z potrzebą wykonania napraw odpłatnych - w postaci wniosków o zamówienie, protokołów konieczności napraw i usług odpłatnych oraz dokumentacji powstałych szkód pojazdów (faktury/rachunki z ich wykonania). Weryfikacji poddano również ewidencję prowadzoną na potrzeby wykonanych napraw. Kontroli podlegała dokumentacja organizacyjna w postaci: wewnętrznego podziału zadań podmiotu kontrolowanego, szczegółowych zakresów obowiązków i uprawnień funkcjonariuszy i pracowników odpowiedzialnych za monitorowanie sprawności sprzętu transportowego w okresie gwarancyjnym oraz potwierdzająca sprawowanie nadzoru nad realizacją zadań mieszczących się w zakresie kontroli, w tym wykonanych w ramach posiadanych upoważnień.

Kontrolę przeprowadzono w oparciu o dokumentację udostępnioną kontrolerom, prowadzoną ewidencję, sporządzone wykazy i notatki służbowe, a także przekazane informacje oraz złożone wyjaśnienia. Ocenę końcową kontrolowanej działalności sporządzono w oparciu o takie czynniki jak okres i zakres kontroli, przyjęte kryteria i mierniki oraz oceny cząstkowe przy uwzględnieniu charakteru, przyczyn i następstw stwierdzonych uchybień. Przedmiotowa ocena oparta została o profesjonalny osąd kontrolerów, co pozwoliło na skuteczne wykorzystanie uzyskanych w trakcie czynności kontrolnych danych i informacji oraz sformułowanie właściwych wniosków pokontrolnych.

Ocena końcowa kontrolowanej działalności została sporządzona na podstawie czterostopniowej skali obejmującej: ocenę pozytywną, ocenę pozytywną z uchybieniami, pozytywną z nieprawidłowościami i negatywną.⁸

Ocena ogólna (kończąca): ocena pozytywna.⁹ Wpływ na zastosowaną ocenę ma wynik dokonanych ustaleń stanu faktycznego przy zastosowaniu kryteriów kontroli. Rezultat czynności kontrolnych, pomimo stwierdzenia incydentalnych uchybień o charakterze formalnym, pozwala na potwierdzenie prawidłowości działalności podmiotu kontrolowanego w zakresie objętym sprawdzeniem.

Ustalenia oraz oceny cząstkowe dotyczące poszczególnych obszarów objętych kontrolą przedstawiono poniżej.

1) Rozwiązania organizacyjno – funkcjonalne dot. zakresu kontroli, przyjęte i określone w podmiocie kontrolowanym oraz formy i poziom sprawowanego nadzoru służbowego.

Czynności kontrolne realizowano w komórce organizacyjnej wchodzącej w skład Komendy Nadbużańskiego Oddziału Straży Granicznej - Wydziale Techniki i Zaopatrzenia,¹⁰ do zadań której należy prowadzenie gospodarki rzeczowymi składnikami majątku m.in. w zakresie: gospodarki transportowej - służbowym sprzętem transportowym, agregatów znajdujących się na wyposażeniu pojazdów i związanych z ich eksploatacją, częściami zamiennymi, materiałami pędnymi i smarami, w tym: realizacja zaopatrywania w służbowy sprzęt transportowy, zadania związane z utrzymaniem (eksploatacją) w sprawności służbowego

⁷ Akta kontroli, dowód nr 2 i 10.

⁸ Wprowadzenie do kontroli w administracji rządowej, Warszawa, marzec 2012 r., str. 62.

⁹ W skali przyjętych ocen, ocenę pozytywną przyjmuje się wtedy, gdy nie stwierdzono nieprawidłowości, a ewentualne uchybienia są sporadyczne i nie mają wpływu na kontrolowaną działalność.

¹⁰ Zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 8 oraz § 13 pkt 3 lit. a załącznika do zarządzenia nr 45 Komendanta Głównego Straży Granicznej z dnia 11 kwietnia 2014 r. w sprawie nadania regulaminu organizacyjnego Komendzie Nadbużańskiego Oddziału Straży Granicznej imienia 27 Wołyńskiej Dywizji Armii Krajowej z siedzibą w Chełmie (Dz. Urz. KGSG 2014 r., poz. 63 z późn. zm.).

sprzętu transportowego, warsztatowego i stacji paliw, prowadzenie sprawozdawczości i ewidencji związanej z eksploatacją służbowego sprzętu transportowego.

Wspomnianą komórką kieruje Naczelnik Wydziału Techniki i Zaopatrzenia, którego zakres zadań został ujęty w załączniku nr 14 do decyzji Komendanta Nadbużańskiego Oddziału Straży Granicznej nr 51 z dnia 29 kwietnia 2014 r. w sprawie określenia właściwości zastępców Komendanta Oddziału i głównego księgowego oraz wprowadzenia szczegółowych zakresów obowiązków i uprawnień zastępców Komendanta Oddziału (...).¹¹ Z poczynionych ustaleń wynika, że w okresie objętym sprawdzeniem zadania na stanowisku Naczelnika Wydziału Techniki i Zaopatrzenia wykonywało trzech funkcjonariuszy (wymienionych na str. 1).

W zakresie obszaru kompletności dokumentacji sprawdzeniu poddano wykonanie przez funkcjonariuszy wykonujących zadania kierownika podmiotu kontrolowanego, obowiązku przekazania do Wydziału Kadr i Szkolenia pisemnego potwierdzenia zapoznania się i przyjęcia obowiązków i uprawnień na stanowisku Naczelnika Wydziału Techniki i Zaopatrzenia, o którym mowa w § 8 decyzji nr 51/2014 KNOSG oraz aktualnie obowiązującej decyzji nr 23/2020 KNOSG. Dokonane ustalenia wykazały, że stosowne oświadczenia zostały wpięte do Teczek Akt Osobowych właściwych funkcjonariuszy, stanowiąc tym samym wykonanie obowiązku w przedmiotowym zakresie.¹²

W przyjętym okresie kontroli, zadania poszczególnych komórek występujących w ramach struktury organizacyjnej podmiotu kontrolowanego, znalazły odzwierciedlenie w ustalonym przez Naczelnika Wydziału „Wewnętrzny podział zadań Wydziału Techniki i Zaopatrzenia Nadbużańskiego Oddziału Straży Granicznej” z dnia 30 lipca 2014 r.¹³

Zgodnie z podziałem zadań: zaopatrywanie jednostek i komórek organizacyjnych w sprzęt transportowy, monitorowanie mienia będącego na gwarancji, koordynacja i nadzór nad przestrzeganiem terminów przeglądów i procedur napraw gwarancyjnych, a także organizowanie systemu obsługowo – naprawczego sprzętu transportowego w ramach Oddziałowej Stacji Obsługi oraz napraw gwarancyjnych i zleconych w innych placówkach serwisowych, w pełnym zakresie przypisano do zadań Sekcji Gospodarki Transportowej. Na wspomnianej komórce wewnętrznej spoczywał również obowiązek sprawowania merytorycznego nadzoru nad prowadzeniem gospodarki transportowej w granicznych jednostkach i komórkach organizacyjnych, a w przypadku napraw i usług wykonywanych odpłatnie przygotowywanie, realizowanie i analiza planu finansowego Oddziału; sporządzanie i przedkładanie sekcji zamówień publicznych wniosków o udzielenie zamówień publicznych na dostawy i usługi wg właściwości sekcji.¹⁴

Badając przyjęte w podmiocie kontrolowanym rozwiązania organizacyjne, zespół kontrolny poddał weryfikacji zapisy zawarte w szczegółowych zakresach obowiązków i uprawnień osób bezpośrednio związanych z realizacją zadań z zakresu objętego kontrolą, w tym odpowiedzialnych za nadzór służbowy.

Z ustaleń kontroli wynika, że nadzór nad realizacją zadań wykonywanych przez Sekcję Gospodarki Transportowej Wydziału Techniki i Zaopatrzenia, został określony w szczegółowych zakresach obowiązków i uprawnień:

- 1) Naczelnika Wydziału Techniki i Zaopatrzenia;
- 2) Zastępcy Naczelnika Wydziału Techniki i Zaopatrzenia;¹⁵
- 3) Kierownika Sekcji Gospodarki Transportowej - bezpośredni nadzór nad realizacją zadań wykonywanych przez pracowników i funkcjonariuszy podległej sekcji;¹⁶

¹¹ Akta kontroli, dowód nr 11 - Aktualnie załącznik nr 13 decyzji nr 23/2020 KNOSG.

¹² Akta kontroli, dowód nr 12, 14. W okresie objętym kontrolą obowiązek złożenia oświadczeń spoczywał na: [REDAKCE] p.o. od 04.07.2019 r. do 4.11.2019 r./ mjr. [REDAKCE] p.o. na stanowisku od 5.11.2019 r. do nadal.

¹³ Akta kontroli, dowód nr 16 - nr wch. 7171/14 z dnia 04.08.2014 r. (RWD nr 473/1/14).

¹⁴ § 4 ust. 3 pkt 1,2,5,7-8,12.

¹⁵ Akta kontroli, dowód nr 17. W okresie objętym kontrolą służbę na stanowisku pełniło dwóch funkcjonariuszy: 1) od dnia 11.04.2017 r. do 4.11.2019 r. - Szczegółowy zakres obowiązków nr 900/ZO/17 z dnia 21.04.2017 r.; 2) od dnia 2.12.2019 r. do nadal - Szczegółowy zakres obowiązków i uprawnień z dnia 2.12.2019 r.

¹⁶ Akta kontroli, dowód nr 18. Na stanowisku od dnia 12.06.2017 r. do nadal - Szczegółowy zakres obowiązków i uprawnień nr 1244/ZO/17 z 19.06.2017 r. m.in. pkt 1-3, 6-8. Do ww. należało również realizowanie planu finansowego Oddziału w zakresie właściwości sekcji; planowanie potrzeb finansowych do zabezpieczenia funkcjonowania oddziału w zakresie właściwości sekcji; nadzór nad prowadzeniem gospodarki transportowej, w tym służbowym sprzętem transportowym, częściami zamiennymi, materiałami pędnymi i smarami, a także nadzór nad organizacją obsługi technicznych, przeglądów i napraw sprzętu transportowego zgodnie z obowiązującymi przepisami. Powyższe zostało

- 4) Kierownika Zespołu Obsługi Pojazdów Sekcji Gospodarki Transportowej - nadzór nad właściwą eksploatacją sprzętu transportowego w NOSG oraz nad naprawami i przeglądami sprzętu transportowego będącego na „gwarancji.” Do obowiązków ww. należało również prowadzenie ewidencji związanej z naprawami środków transportu oraz wyznaczanie terminu obsługi sprzętu transportowego.¹⁷

Wykonującym zadania związane z monitorowaniem sprawności sprzętu transportowego w okresie gwarancyjnym pojazdów podlegających sprawdzeniu oraz kierowaniem do napraw niesprawnego sprzętu transportowego będącego na gwarancji był st. specjalista Zespołu Obsługi Pojazdów Sekcji Gospodarki Transportowej.¹⁸

Zadania w zakresie m.in. sporządzania planu rzeczowo – finansowego Sekcji Gospodarki Transportowej; sporządzanie planu zamówień publicznych dla Sekcji Zamówień Publicznych Pionu Głównego Księgowego, sporządzanie dokumentacji związanej z planowaniem zakupów nie objętych przepisami ustawy prawa zamówień publicznych oraz prowadzenie ewidencji zakupów realizowanych poza ustawą i rejestru zawartych umów, zamówień i dostaw, wykonywał inspektor Sekcji Gospodarki Transportowej.¹⁹

Czynności kontrolne wykazały, że poddane kontroli dokumenty były aktualne na dzień ich podpisania oraz zawierały ustalony zakres czynności odnoszący się do obowiązków i uprawnień mieszczący się w zakresie kontroli.

Z informacji przekazanych w trakcie kontroli przez mjr. ██████████ – Naczelnika Wydziału Techniki i Zaopatrzenia wynika, że obowiązujący w okresie objętym kontrolą wewnętrzny podział zadań Wydziału Techniki i Zaopatrzenia utracił moc w związku z ustaleniem nowego podziału zadań, który został zatwierdzony przez Komendanta Oddziału w dniu 19.06.2020 r. Wskazał również, że w opracowaniu są zakresy obowiązków i uprawnień podległej komórki organizacyjnej, które zostaną uszczegółowione o stosowne zapisy dotyczące kontrolowanej problematyki.²⁰

W oparciu o kryterium legalności, sprawdzeniu poddano podstawy kompetencyjne w zakresie posiadania przez funkcjonariuszy podmiotu kontrolowanego upoważnień/pełnomocnictw do: sprawdzania dowodów księgowych pod względem merytorycznym oraz zatwierdzania wniosków lub protokołów konieczności usług i napraw. Przeprowadzona analiza dokumentów finansowo – księgowych potwierdziła, że kadra kierownicza podmiotu kontrolowanego dokonywała weryfikacji operacji gospodarczych w ramach upoważnień i pełnomocnictw udzielonych przez Komendanta Oddziału.

Opis stosowanego w okresie gwarancyjnym pojazdów służbowych (poddanych kontroli) obiegu dokumentacji w postaci wniosków o zlecenie usługi naprawy i protokołów konieczności został zawarty w dalszej części wystąpienia.

Zagadnienia obejmujące przyjęte w podmiocie kontrolowanym rozwiązania w zakresie procesu decyzyjnego egzekwowania roszczeń gwarancyjnych i usuwania niesprawności, napraw i obsług sprzętu transportowego z wykorzystaniem zaplecza własnego lub w ramach usługi zewnętrznej oraz poziom sprawowanego nadzoru przez kierownictwo podmiotu kontrolowanego, zostały przedstawione i ocenione w dalszej części dokumentu.

Szczegółowy opis ustaleń w obszarze badawczym został zawarty w notatce służbowej z dnia 6.06.2020 r. (RPW/9194/2020).²¹

Realizację zadań w kontrolowanym obszarze **oceniono pozytywnie.**

dotatkowo ujęte w treści decyzji nr 43 Komendanta Nadbużańskiego Oddziału Straży Granicznej z dnia 10 kwietnia 2018 r. w sprawie eksploatacji służbowego sprzętu transportowego oraz utworzenia kolumn dyspozycyjnych w Nadbużańskim Oddziale Straży Granicznej § 3 ust.1.

¹⁷ Akta kontroli, dowód nr 19.

¹⁸ Akta kontroli, dowód nr 20.

¹⁹ Akta kontroli, dowód nr 100. Opis zawarto w Notatce służbowej nr RPW/38603/2020.

²⁰ Akta kontroli, dowód nr 97.

Powyższe jest konsekwencją wejścia w życie decyzji nr 23/2020 z dnia 20 marca 2020 r. w sprawie określenia właściwości zastępców Komendanta Oddziału i głównego księgowego oraz wprowadzenia szczegółowych zakresów obowiązków i uprawnień zastępców Komendanta Oddziału (...), co zgodnie z § 18 ust. 2 zarządzenia Nr 119 Komendanta Głównego Straży Granicznej z dnia 2 grudnia 2016 r. w sprawie utworzenia placówek i dywizjonów Straży Granicznej, określenia ich terytorialnego zasięgu działania, a także określenia szczegółowego zakresu zadań terenowych organów Straży Granicznej oraz organizacji komend oddziałów, placówek i dywizjonów (Dz. Urz. KGSG z 2016 r., poz. 108) obligowało kierownika komórki organizacyjnej do ustalenia do dnia 20.06.2020 r. nowego wewnętrznego podziału zadań i określenia szczegółowych zakresów obowiązków i uprawnień dla poszczególnych stanowisk służbowych.

²¹ Akta kontroli, dowód nr 100.

2) Realizacja zadań związanych z utrzymaniem (eksploatacją) w sprawności służbowego sprzętu transportowego (warsztatowego) - legalność, celowość i rzetelność realizowanych napraw gwarancyjnych i bieżących oraz przestrzeganie zapisów zawartych umów i zasad gwarancji.

W powyższym obszarze badawczym ocenie podlegała poprawność dokumentowania wykonanych napraw gwarancyjnych pojazdów objętych sprawdzeniem oraz rzetelność sporządzenia wymaganej przepisami dokumentacji obsługowo - naprawczej. Ocenie podlegały również przyjęte rozwiązania w zakresie procesu decyzyjnego egzekwowania roszczeń gwarancyjnych, prawidłowość i rzetelność dokumentowania zgłoszeń reklamacyjnych oraz usuwania niesprawności pojazdów w formie zlecenia wykonania usługi przez serwis zewnętrzny oraz poziom sprawowanego nadzoru w przedmiotowym zakresie - legalność, celowość, rzetelność. Czynności kontrolne obejmowały szczegółową weryfikację oraz analizę sposobu realizacji postanowień zawartych umów oraz książek serwisowych i gwarancyjnych w zakresie zapisów dotyczących przestrzegania warunków gwarancji.²²

Ustalenia stanu faktycznego w kontrolowanym obszarze zostały dokonane na podstawie dokumentacji zgromadzonej w podmiocie kontrolowanym w indywidualnych teczkach oraz indywidualnej dokumentacji obsługowo - naprawczej sprzętu transportowego objętego sprawdzeniem, dokumentacji procesu reklamacyjnego oraz dodatkowo opracowywanej w związku z potrzebą wykonania napraw odpłatnych - w postaci wniosków o zamówienie, protokołów konieczności napraw i usług odpłatnych oraz dokumentacji napraw powstałych szkód w mieniu (faktury/rachunki). Weryfikacji podlegała również prowadzona przez stację obsługi ewidencja usług technicznych i napraw sprzętu transportowego, o której mowa w Dziale II, Rozdział 5 zarządzenia nr 95 Komendanta Głównego Straży Granicznej z dnia 31 października 2014 r. w sprawie określenia zasad gospodarowania mieniem będącym w zarządzie Straży Granicznej.²³

Zgodnie z założeniami kontroli, szczegółowej kontroli poddano dokumentację - 86 pojazdów pięciu marek - znajdujących się w okresie gwarancyjnym.²⁴ Szczegółowy opis ustaleń z dokonanego sprawdzenia został zawarty w wykazach załączonych do akt kontroli.²⁵

W wyniku analizy zapisów umów zakupu i dostawy pojazdów służbowych ustalono, że na pojazdy objęte przedmiotem poszczególnych umów udzielono pisemnych gwarancji, których długość w zależności od rodzaju, marki i przeznaczenia pojazdu obejmowała okres od 24 do 60 miesięcy na całe pojazdy z limitem lub bez limitu przejechanych kilometrów. Jak wynika z umów i warunków gwarancji w nich zawartych, Wykonawcy zobowiązywali się jednocześnie do dokonywania na swój koszt usuwania wad w pojazdach lub wymiany na pojazd nowy wolny od wad w terminie 14 od dnia otrzymania protokołu reklamacyjnego, wg wzoru stanowiącego załącznik do właściwej umowy, w tym do ponoszenia wszelkich kosztów związanych z reklamacjami w okresie gwarancji i rękojmi oraz przedłużania terminu gwarancji o czas, w ciągu którego na skutek wad pojazdów objętych gwarancją, Zamawiający²⁶ nie mógł z nich korzystać. W okresie gwarancji Wykonawcy byli również zobowiązani do świadczenia na rzecz Zamawiającego nieodpłatnych konsultacji. Pojazdy będące przedmiotem umów podlegały rękojmi, która w każdym przypadku rozpoczęła bieg z dniem podpisania protokołu odbioru przedmiotu umowy, a której upływ przypada po 6 miesiącach od upływu okresu gwarancji. Zgodnie z postanowieniami umów, wszelkie roszczenia z tytułu udzielonej przez Wykonawców gwarancji i rękojmi należało zgłaszać w terminie nie dłuższym niż 30 dni od daty ich ujawnienia. Warunki gwarancji poszczególnych pojazdów, zostały opisane w dołączonych do każdego pojazdu książkach gwarancyjnych i serwisowych. Zaznaczyć dodatkowo należy, że z zapisów umów w sposób wyraźny wynikało, że w przypadku zaistnienia

²² Akta kontroli, dowód nr 22, 26, 40, 41, 72, 78, 81, 85, 88, 90. Dokumenty w postaci książek serwisowych i gwarancyjnych pojazdów zostały pozyskane od użytkowników pojazdów służbowych i w sposób kompletny dostarczone wraz z indywidualnymi teczkami pojazdów przez kierownika podmiotu kontrolowanego.

²³ (Dz. Urz. KGSG z 2014 r., poz. 120, z późn. zm.) - Zwane dalej zarządzeniem nr 95/2014 KGSG.

²⁴ Akta kontroli, dowód nr 10. Z wymienionej sumy, 85 pojazdów zostało przyjętych do użytkowania w ramach zakupów i dostaw centralnych z planu rozdysponowania (BTiZ KGSG), natomiast jeden pojazd (LC [REDAKOWANE]) stanowił zakup własny NOSG współfinansowany ze środków Programu modernizacji (...) w latach 2017-2020.

²⁵ Akta kontroli, dowód nr 22, 25, 44, 67, 89 (wg marki) - wykazy zawierają markę i rodzaj pojazdu, nr rej, nr i datę umowy zakupu, dowód przyjęcia pojazdu na stan NOSG, okres gwarancyjny, przebieg procesu naprawczego w okresie gwarancji, opis ustalonego stanu faktycznego, ewentualne uwagi.

²⁶ W rozumieniu - użytkownik pojazdu służbowego (OSG).

rozbieżności pomiędzy zapisami umowy, a zapisami w książce gwarancyjnej zastosowanie miały zapisy korzystniejsze dla Zamawiającego. Warunki gwarancji pojazdów w każdym przypadku zastrzegały również, że prawidłowa konserwacja i korzystanie z pojazdów zmniejsza ryzyko wysokich kosztów napraw wynikłych z nieprawidłowego użytkowania, zaniedbania lub niewłaściwego serwisowania pojazdów.

Z treści umów, co do zasady, wynikało również, że Wykonawcy zobowiązywali się do przeszkolenia przedstawicieli Zamawiającego w zakresie obsługi dostarczonych pojazdów i wymiany części eksploatacyjnych bez ryzyka utraty gwarancji na pojazdy. Z ustaleń kontroli wynika, że zaplanowane szkolenia odbyły się w wymiarze osobowym zapewniającym naprawy/obsługę w ramach własnego zaplecza obsługowo - naprawczego.²⁷

Ustalono, że roszczenia gwarancyjne zgłaszano w formie protokołu reklamacyjnego wg wzoru stanowiącego załącznik do właściwej umowy. Jak ustalono główną formą wymiany informacji z Autoryzowanymi Stacjami Obsługi²⁸ była wymiana korespondencji w formie e-mail (przekazanie protokołu wraz z dokumentacją fotograficzną). Ustaleń dokonywano także telefonicznie. W kontaktach z firmą występował st. specjalista Zespołu Obsługi Pojazdów Sekcji Gospodarki Transportowej lub Kierownik Sekcji Gospodarki Transportowej. Poddane kontroli protokoły reklamacyjne (zgłoszenia), w każdym przypadku zawierały dane wymagane wzorami odnoszące się do marki i typu pojazdu, usterki (stwierdzonej niesprawności) oraz przebiegu całkowitego pojazdu, a także podpisy zgłaszającego i przyjmującego. W sposób czytelny odnosiły się również do dat zgłoszenia pojazdu do odbioru, dat i miejsca odebrania pojazdu oraz uwag dotyczących wykonanych napraw. Z uwagi na warunki gwarancji i ewentualne przyszłe kwestie przedłużeń gwarancji, dane protokołów odnosiły się również do ilości dni wyłączenia pojazdu z eksploatacji w związku z koniecznością naprawy. Pojazdy służbowe do naprawy (usunięcia usterki/niesprawności) do ASO przekazywano na podstawie protokołów przekazania.²⁹ Z poczynionych ustaleń wynika, że w okresie objętym kontrolą, przebieg procesu decyzyjnego dokumentowany był w formie notatek służbowych załączonych do protokołów reklamacyjnych. Notatki służbowe zawierały wpisy i odzwierciedlały proces decyzyjny kadry kierowniczej pionu logistycznego, świadczący o akceptacji proponowanego sposobu procedowania danej sprawy.³⁰

Brak sporządzenia protokołów reklamacyjnych stwierdzono w przypadkach nw. napraw:

- 1) pojazdu o nr rej HWA [REDAKOWANE], których rezultatem była Faktura VAT nr FV/UP/[REDAKOWANE] 20 z 8.02.2020 r. - wymiana tarcz i klocków hamulcowych, regulacja zbieżności - 8060,66 zł. PK nr 015/2020/SGT z 20.01.2020 r. i 024/2020/SGT z 30.01.2020 r.,³¹
- 2) pojazdu o nr rej LU [REDAKOWANE] - nieodpłatna naprawa gwarancyjna z 3.01.2020 r., usterka: komunikat ograniczona moc silnika/okresowe dławienie podczas jazdy ze stałą prędkością;³²
- 3) pojazdu o nr rej HWA [REDAKOWANE] - KP nr 1777/2019 z 2.12.2019 r., badanie techniczne/próba drogowa (badanie techniczne do 9.11.2019 r.), okres wyłączenia pojazdu z eksploatacji od 2.12.2019 r. do 8.04.2020 r. Zlecenie nr L909293/2019 z 3.12.2019 r. - komunikat wspomaganie przestało działać/ocieranie koła prawego podczas skręcania. Zlecenie nr L909391/2019 z 5.12.2019 r. - kosztorys na wymianę przekładni kierowniczej.³³

Odnosząc się do okoliczności powstania opisanych wyżej sytuacji oraz przyjętego trybu procedowania spraw, w tym powodów nie sporządzenia protokołów reklamacyjnych na rzecz powstałych usterek, Naczelnik Wydziału Techniki i Zaopatrzenia wyjaśnił, że naprawa pojazdu o nr rej. HWA [REDAKOWANE] została wykonana odpłatnie w serwisie marki w Stalowej Woli, gdzie pojazd został przewieziony bezpośrednio z PSG w Lubyczy Królewskiej w ramach Assistance w związku z sytuacją awaryjną tj. zablokowaniem koła przedniego podczas służby. Jak wynika z przedłożonych wyjaśnień, powodem nie sporządzenia protokołu reklamacyjnego było stwierdzenie przez serwis (po wstępnej weryfikacji), iż do awarii doszło w związku

²⁷ Akta kontroli, dowód nr 95. - wykaz przeszkolonych mechaników oddziałowej stacji obsługi wg marki pojazdów służbowych (dotyczy wybranych marek i modeli pojazdów).

²⁸ Zwane dalej ASO.

²⁹ Akta kontroli, dowód nr 97 (str. 289-291). - przykłady.

³⁰ Akta kontroli, dowód nr 23; 33. - przykłady.

³¹ Akta kontroli, dowód nr 25 (poz. 3), 36.

³² Akta kontroli, dowód nr 25 (poz. 8).

³³ Akta kontroli, dowód nr 45 (str. 115).

z eksploatacją pojazdu w trudnych warunkach terenowych, a naprawa dotyczy części eksploatacyjnych. Potrzebę sporządzenia dwóch protokołów konieczności tłumaczył tym, iż wstępna weryfikacja naprawy nie objęła wszystkich elementów podlegających wymianie.

W kwestii pojazdu o nr rej. LU [REDAKTOWANO] ww. wyjaśnił, że pojazd należy do kolumny dyspozycyjnej PSG w Lublinie. W związku z tym, iż do stwierdzenia usterki doszło podczas realizacji zadań służbowych na terenie m. Lublin i dotyczyła ona wyświetlenia komunikatu o ograniczonej mocy silnika, po kontakcie telefonicznym Kierownika Sekcji Gospodarki Transportowej z szefem PSG, podjęto decyzję o konieczności niezwłocznego zweryfikowania usterki w serwisie marki w m. Lublin. Serwis stwierdził poluzowanie wtyczki pompy AdBlue. Po wpięciu wtyczki, błędy w systemie oraz komunikat zostały usunięte, a usługę wykonano nieodpłatnie.³⁴

Przyczynę braku sporządzenia protokołu reklamacyjnego dla usterki pojazdu o nr rej. [REDAKTOWANO] kierownik podmiotu kontrolowanego tłumaczył faktem wcześniejszego uszkodzenia pojazdu w dniu 25.01.2019 r. na skutek niedostosowania prędkości do panujących warunków drogowych przez kierującego. Wynikiem czego było sporządzenie przez Sekcję Gospodarki Transportowej protokołu szkody nr 10/S/2019 z dnia 1.02.2019 r., co skutkowało skierowaniem pojazdu do naprawy do serwisu marki w Zamościu. Pojazd po naprawie odebrano w listopadzie 2019 r. Jednakże podczas drogi powrotnej stwierdzono awarię układu wspomagania kierownicy. Pojazd w ramach gwarancji po naprawie został ponownie przewieziony do serwisu. Po kolejnej naprawie samochód przewieziono do Komendy Oddziału przy użyciu auto lawety w związku z faktem, iż nie posiadał on już ważnych badań technicznych. Ponieważ naprawa obejmowała szereg elementów pozostawiono go celem przeprowadzenia kilku prób drogowych w Komendzie Oddziału. W dniu 2.12.2019 r. wykonano badanie techniczne ww. pojazdu i wyjechało na próbę drogową w kierunku m. Lublin. W trakcie próby drogowej ponownie przestało działać wspomaganie układu kierowniczego pojazdu. Kierownik Sekcji Gospodarki Transportowej podjął więc decyzję o konieczności zaprowadzenia pojazdu do serwisu marki w Lublinie (w związku z bliską odległością). W wyniku diagnostyki przeprowadzonej w serwisie stwierdzono uszkodzenie przekładni kierowniczej. Serwis poinformował również, że uszkodzenie to ma ścisły związek ze szkodą, która miała miejsce w dniu 25.01.2019 r. (koszt wymiany przekładni został pokryty ze środków finansowych NOSG). Naczelnik Wydziału Techniki i Zaopatrzenia poinformował dodatkowo, że sytuacja nie wykrycia usterki przekładni kierowniczej podczas pierwszej naprawy była konsultowana osobiście przez Kierownika Sekcji Gospodarki Transportowej w serwisie realizującym naprawę. Firma stanęła jednak na stanowisku, że tego typu uszkodzenia są ciężkie do zdiagnozowania, a uszkodzenie faktycznie ma bezpośredni związek ze szkodą wyrządzoną w mieniu NOSG. Podjęto więc decyzję o wymianie przekładni kierowniczej w ówczesnym miejscu postoju pojazdu w Lublinie. Jednakże w rozmowie telefonicznej z kierownikiem Sekcji Gospodarki Transportowej kierownik serwisu przekazał informację o braku ww. części na rynku polskim w związku ze zbliżającym się końcem roku i zmniejszaniem zapasów magazynowych w hurtowniach. Przekładnia kierownicza została zamówiona bezpośrednio u producenta, jednak ze względu na fakt, iż jest to pojazd nowy oraz sytuację epidemiczną dostawa nastąpiła dopiero w marcu 2020 r.³⁵

Po przeprowadzonej analizie zgromadzonej dokumentacji, zespół kontrolny uznał wyjaśnienia kierownika podmiotu kontrolowanego za zasługujące na uwzględnienie. Wpływ na powyższe miał niestandardowy charakter powstałych usterek oraz fakt dokonania przez serwis niezwłocznej kwalifikacji napraw, co w konsekwencji nie warunkowało lub wykluczało potrzebę dochodzenia roszczeń z tytułu udzielonej gwarancji w oparciu o protokoły reklamacyjne.³⁶

³⁴ Akta kontroli, dowód nr 97.

³⁵ Akta kontroli, dowód nr 97 str. 306 – 315. – Zgodnie z dokumentacją załączoną do protokołu szkody z kosztów naprawy oszacowanych na poziomie 39 642,76 zł towarzystwo ubezpieczeniowe sprawy przełało na rzecz serwisu maksymalną sumę gwarancyjną i górną granicę odpowiedzialności funkcjonariusza tj. 15 000 zł. Pozostałą częścią kosztów naprawy został obciążony Oddział.

³⁶ Akta kontroli, dowód nr 27; 38; 66. Z zapisów ksiąg gwarancyjnych przypisanych omawianym pojazdom wynikało wprost, że gwarancja nie obejmuje zużycia eksploatacyjnego m.in. nakładek hamulcowych, szcęk hamulcowych, tarcz hamulcowych, tarcz sprzęgła i wszelkich innych elementów ciernych, chyba, że w okresie gwarancji podstawowej wystąpiły wady fabryczne tych pojazdów. Gwaranci nie odpowiadali również, za naprawy lub wymiany konieczne bezpośrednio na skutek wypadków komunikacyjnych z udziałem pojazdu. Inne wyłączenia zapisów

W toku czynności kontrolnych stwierdzono przypadki przekroczenia przez Gwaranta terminu realizowanych zgłoszeń reklamacyjnych³⁷ oraz sytuacje braku reakcji Gwaranta na zgłoszenia reklamacyjne właściwych napraw z maja 2020 r.,³⁸ co z uwagi na warunki gwarancji, wymagało pozyskania informacji o działaniach podejmowanych w przedmiotowym zakresie z poziomu komórki organizacyjnej.

Jak ustalono, informacje o powstałych przekroczeniach terminów realizacji napraw gwarancyjnych w formie scanu protokołu reklamacyjnego, zawierającego wpis odnośnie ilości dni wyłączenia pojazdu z eksploatacji, w każdym przypadku zaistniałego opóźnienia, zostały opracowane przez st. specjalistę Zespołu Obsługi Pojazdów do wiadomości kierownika Sekcji Gospodarki Transportowej i Naczelnika Wydziału. Tak opracowane dane przesyłano następnie za pośrednictwem poczty Exchange na adres Naczelnika Wydziału Gospodarki Transportowej Biura Techniki i Zaopatrzenia KGSG, jako upoważnionego w imieniu Zamawiającego do wymiany informacji i kontroli w zakresie przebiegu wykonania umów przez właściwych Wykonawców.³⁹

Zespół kontrolny uznał powyższe działania za właściwe i adekwatne do umocowania posiadanego w przedmiotowym zakresie przez komórkę organizacyjną.

Z dokumentacji poddanej kontroli wynika, że pojazdy objęte sprawdzeniem, w okresie kontroli, podlegały obsłudze technicznej i naprawom zarówno w ramach obsług okresowych⁴⁰ z wykorzystaniem własnego zaplecza obsługowo-naprawczego tj. Oddziałowej Stacji Obsługi⁴¹ lub zleceń wykonania właściwych usług i napraw w ASO. W celu terminowego wykonania badań technicznych korzystano również ze stacji obsługowej Komendy Wojewódzkiej Policji w Lublinie.⁴² Jak ustalono, obsługę gwarancyjną w stosunku do 9 pojazdów PJN z uwagi na charakter i przeznaczenie pojazdu oraz zainstalowane oprogramowanie komputerowe i posiadane licencje, w okresie objętym kontrolą, realizował Wydział Łączności i Informatyki.⁴³ Na stanie Sekcji Gospodarki Transportowej Wydziału Techniki i Zaopatrzenia, w przypadku ww. pojazdów, znajdowały się wyłącznie indywidualne teczki pojazdów służbowych i dokumentacja zgłoszonej niesprawności pojazdu LCH [REDAKTOWANE].

Potwierdzono, że każdy egzemplarz sprzętu transportowego został wyposażony przez komórkę transportową w dowód techniczny oraz posiadał indywidualną teczkę pojazdu.⁴⁴ Dokumentacja znajdująca się w indywidualnych teczkach pojazdów oraz dokumentacja obsługowo-naprawcza⁴⁵ każdego z pojazdów była kompletna. W teczkach pojazdów

gwarancji zastrzegają, iż odpowiedzialność gwarantów ograniczona jest do rzeczywistej szkody związanej bezpośrednio z wadą pojazdu (konstrukcyjną/ wykonawczą/montażową), z wyłączeniem utraconych korzyści.

³⁷ Akta kontroli, dowód nr 34; 35; 93 (str. 247-248); nr 94;

Dotyczy m.in.

- HWA C [REDAKTOWANE] - Protokół reklamacyjny z 4.10.2019 - 36853 km - usterka podczas służby w terenie wyświetlił się komunikat - konieczna zmiana oleju/brak zasilania w gnieździe przyłączeniowym do przyciepki/ niskie położenie pedału hamulca. Wyłączenie z eksploatacji 93 dni.

- HWA C [REDAKTOWANE] - Protokół reklamacyjny z 30.03.2020 - 49283 km - komunikat konieczna zmiana oleju/w serwisie stwierdzono dodatkowo pęknięty resor tylny prawy. Olej wymieniono odpłatnie, resor na gwarancji. Pojazd w naprawie przebywał łącznie 30 dni, co zgodnie z adnotacją kierownika serwisu związane było z ograniczonymi dostawami części oraz częściowym zamknięciem serwisu wynikającym z pandemią COVID.

- pojazdów HWK [REDAKTOWANE], [REDAKTOWANE] i innych w ramach usterki dot. blokowania manetki gazu PR z 30.04.2020.

³⁸ Akta kontroli, dowód nr 92; 97 (str. 275 verte; str. 289-291). - Pojazdy: [REDAKTOWANE]; [REDAKTOWANE] - zgłoszone na PR z maja 2020 r., zostały odebrane przez przedstawiciela gwaranta dopiero w dniu 19.06.2020 r., w celu przewiezienia do naprawy w siedzibie dostawcy;

Pojazd HW [REDAKTOWANE] - oczekuje na dostarczenie czujnika położenia wału przez dostawcę.

³⁹ Akta kontroli, dowód nr 34 (str. 71); nr 94 (str. 265-266; 269-270).

⁴⁰ (OK) - ściśle określone czynności wykonywane przy służbowym sprzęcie transportowym zgodnie z zakresem i w terminach określonych przez producentów w instrukcjach fabrycznych.

⁴¹ W przypadku pojazdów typu ATV pierwsze obsługi oraz przeglądy pojazdów, w pełnym zakresie, zostały wykonane przez Oddziałową Stację Obsługi i odbywały się w oparciu o części depozytowe, które zostały dostarczone wraz z pojazdem.

⁴² Obsługa KWP w Lublinie - LU [REDAKTOWANE]; HWA [REDAKTOWANE] (użytkowane przez PSG Lublin).

⁴³ Akta kontroli, dowód nr 80.

⁴⁴ Zarządzenie nr 95/2014 KGSG - § 90. 1. Każdy egzemplarz służbowego sprzętu transportowego wyposaża się w dowód techniczny pojazdu wystawiony przez komórkę transportową.

2. Wzór dowodu technicznego pojazdu określa załącznik nr 20 do zarządzenia.

3. Dla każdego służbowego sprzętu transportowego zakłada się i prowadzi w komórce transportowej indywidualną teczkę pojazdu.

4. W indywidualnej tezcze pojazdu przechowuje się protokoły zdawczo - odbiorcze pojazdu, instrukcje obsługi pojazdu, urządzeń i wyposażenia dodatkowego, wyciągi z homologacji pojazdu, dowody obrotu materiałowego i inne dokumenty dotyczące pojazdu, z wyłączeniem dokumentów, o których mowa w § 88 ust. 1, § 89 ust. 1 oraz § 111 ust. 2.

5. Dopuszcza się przechowywanie instrukcji obsługi pojazdu, urządzeń i wyposażenia dodatkowego poza indywidualną teczką pojazdu, u użytkownika lub przy sprzęcie.

⁴⁵ Zarządzenie nr 95/2014 KGSG - § 111 ust. 1. Stacja obsługi prowadzi rejestr wykonywanych usług technicznych i napraw sprzętu transportowego oraz karty ewidencji usług technicznych i napraw sprzętu transportowego, w których ewidencjonuje się wykonanie czynności obsługowo-naprawczych.

2. Dla każdego służbowego sprzętu transportowego w stacji obsługi prowadzi się indywidualną dokumentację obsługowo-naprawczą.

3. Podstawą wykonania czynności obsługowo-naprawczych jest wystawienie karty pracy.

przechowywano protokoły zdawczo – odbiorcze⁴⁶, plany przeglądów, dane dotyczące wyposażenia i wyciągi z homologacji. W oparciu o dokumentację obsługowo – naprawczą ustalono, że w każdym z poddanych kontroli przypadków napraw/przeglądów/badań technicznych pojazdów, ocena przydatności do dalszej eksploatacji części i zespołów przy wykonywaniu czynności obsługowo-naprawczych dokumentowana była na arkuszach weryfikacji części i zespołów, który wg zaistniałych potrzeb stanowił podstawę do zakwalifikowania ujętych w nim części i zespołów do odpowiedniej kategorii i wystawienia dokumentu obrotu materiałowego dla magazynu. Omawiana dokumentacja zawierała również kompletne i zgodne z obowiązującymi wzorami karty pracy. Z dokumentacji obsługowej pojazdów wynika, iż Oddziałowa Stacja Obsługi dokonywała obsług zgodnie z zaleceniami producenta, w oparciu o karty czynności do wykonania podczas okresowych przeglądów, które stanowiły dokumentację teczek pojazdu.

W wyniku kompleksowego sprawdzenia danych zawartych w Rejestrze wykonanych obsług technicznych i napraw sprzętu transportowego:

- 1) RWD Nr 499/2/17 NA-TZ-1063/17 – dla roku 2019 (1.06.2019) – poz. 3932-4951, KP 827-1885; dla roku 2020 – KP-1-165;
- 2) RWD Nr 557/1/19 NA-TZ-3616/19 – poz. 1-637; KP 166-802 (do 22.05.2020 – poz. 530, KP 695);

- oraz porównania danych rejestrów z kartami ewidencji obsług technicznych i napraw sprzętu transportowego i kart pracy, potwierdzono, że w prowadzonej ewidencji, w sposób kompletny, ujęto czynności obsługowo – naprawcze jakie wykonywano w stosunku do pojazdów objętych sprawdzeniem. Uwagi stwierdzono w zakresie chronologii wpisów w poz. 633 – pojazd HWK A ■■■, data obsługi 30.03.2020 r. Podczas gdy zarówno pozycja przed 632 i pozycja po 634 obejmowały datę 16.06.2020 r.⁴⁷

Wyjaśniając powyższe Naczelnik Wydziału Techniki i Zaopatrzenia zapewnił, że pojazd HWKA ■■■ miał wykonaną obsługę techniczną i wymianę oleju przy stanie licznika 1946 km w dniu 30.03.2020 r., bezpośrednio w jednostce użytkującej. Brak ujęcia karty w rejestrze ww. tłumaczył tym, iż po powrocie do Oddziałowej Stacji Obsługi mechanik realizujący powyższe czynności nie przekazał sporządzonej z czynności karty pracy. W związku z czym, karta pracy została zarejestrowana w dniu 17.06.2020 r.⁴⁸

Powyższy brak, z uwagi na przyjęte kryteria kontroli, zespół kontrolny zakwalifikował w kategorii uchybienia o charakterze formalnym, które nie wywarło zasadniczego wpływu na działalność kontrolowaną oraz ocenę końcową badanego obszaru.

Potwierdzono także, że podlegające kontroli zamówienia na usługi (naprawy i serwisy odpłatne zlecone) lub dostawę części zostały udzielone na podstawie i w ramach udzielonych przez Komendanta Nadbużańskiego Oddziału Straży Granicznej upoważnień i pełnomocnictw. Powyższe dotyczyło przypadków, gdy właściwe naprawy zostały uznane przez ASO jako

4. Weryfikację polegającą na ocenie przydatności do dalszej eksploatacji części i zespołów przy wykonywaniu czynności obsługowo-naprawczych dokumentuje się na arkuszu weryfikacji części i zespołów.

5. Arkusz weryfikacji części i zespołów, po podpisaniu przez kierownika stacji obsługi lub osobę sprawującą nadzór nad POT, stanowi podstawę do zakwalifikowania ujętych w nim części i zespołów do odpowiedniej kategorii i wystawienia dokumentu obrotu materiałowego dla magazynu.

6. Części i zespoły przeznaczone do zamontowania w pojeździe w ramach czynności obsługowo-naprawczych, wydaje się na podstawie dowodów obrotu materiałowego. W przypadku naprawy pojazdów poza zapleczem obsługowo-naprawczym, o którym mowa w § 110 ust. 2, dopuszcza się montaż części i zespołów zakupionych lub otrzymanych na podstawie dowodu obrotu materiałowego do pojazdów z pominięciem przyjęcia ich do magazynu. Dowody obrotu materiałowego dołącza się do karty pracy, a następnie przechowuje w dokumentacji, o której mowa w ust. 2.

7. Fakt wykonania obsługi technicznej stacja obsługi potwierdza wpisem w książce kontroli pracy pojazdu (łodzi motorowej, agregatu).

8. Materiały jednorazowego użytku zużywane w trakcie obsługi i naprawy rozlicza się w okresach ustalonych przez kierownika komórki transportowej jednak nie rzadziej niż raz na kwartał.

9. W przypadku POT do wykonywanych czynności i dokumentacji stosuje się odpowiednio postanowienia ust. 3 - 8.

10. W przypadku braku własnego zaplecza obsługowo-naprawczego, dokumenty i czynności, o których mowa w ust. 1 - 3 i 7 - 8, sporządza odpowiednio i prowadzi komórka transportowa.

11. Wzór:

1) rejestru wykonywanych obsług technicznych i napraw sprzętu transportowego określa załącznik nr 23 do zarządzenia;

2) karty ewidencji obsług technicznych i napraw sprzętu transportowego określa załącznik nr 24 do zarządzenia;

3) karty pracy określa załącznik nr 25 do zarządzenia;

4) arkusza weryfikacji części i zespołów określa załącznik nr 26 do zarządzenia.

⁴⁶ Zarządzenie nr 95/2014 KGSG - § 91. 1. Służbowy sprzęt transportowy powierza się kierującemu do prowadzenia za protokołem zdawczo-odbiorczym sprzętu transportowego.(...)

⁴⁷ Wzór protokołu zdawczo-odbiorczego sprzętu transportowego określa załącznik nr 21 do zarządzenia.

⁴⁸ Akta kontroli, dowód nr 98.

⁴⁹ Akta kontroli, dowód nr 97.

niepodlegające gwarancji zużycie eksploatacyjne lub dotyczyło nieobjętych gwarancją okresowych czynności serwisowych i konserwacyjnych. Weryfikacji poddano również dokumentację napraw związanych z powstałą szkodą pojazdu.⁴⁹ Sprawdzeniu poddano przyjęty w podmiocie kontrolowanym obieg dokumentacji, wg zasad:

- 1) wytycznych Komendanta NOSG nr 5/2018 z dnia 14 maja 2018 r. w sprawie udzielania zamówień na dostawy, usługi i roboty budowlane przez NOSG (ze zm.);⁵⁰
- 2) wytycznych Komendanta NOSG nr 5/2010 z dnia 10 czerwca 2010 r. zmieniających wytyczne w sprawie obiegu dokumentów finansowo - księgowych w Nadbużańskim Oddziale Straży Granicznej (ze zm.) – aktualne w okresie objętym kontrolą do 31.12.2019 r.;
- 3) wytycznych Komendanta NOSG nr 9/2019 z dnia 23 grudnia 2019 r. w sprawie obiegu i kontroli dokumentów finansowo - księgowych w Nadbużańskim Oddziale Straży Granicznej – obowiązujące od 1.01.2020 r.;
- 4) wytycznych Komendanta NOSG nr 5/2015 z dnia 1 kwietnia 2015 r. w sprawie postępowania w przypadkach szkód wyrządzonych w mieniu będącym w dyspozycji NOSG (ze zm.).

Poddana kontroli dokumentacja finansowa potwierdziła, że zastosowany w okresie gwarancyjnym pojazdów służbowych (poddanych kontroli) obieg dokumentacji w postaci wniosków o zlecenie usługi/naprawy, protokołów konieczności oraz dokumentacji szkodowej, odbywał się w oparciu o zasady wynikające z ww. wytycznych wewnętrznych. Z poczynionych ustaleń wynika, że poddane kontroli wnioski i protokoły konieczności zostały ujęte w prowadzonym w komórce organizacyjnej *Elektronicznym rejestrze dostaw, usług, robót budowlanych oraz zawartych umów, do których nie stosuje się przepisów ustawy prawo zamówień publicznych*.⁵¹

Wnikliwa analiza dokumentacji z dokonanych obsług i napraw wykazała przypadki usterek zaistniałych po stronie użytkowników pojazdów, z których jedna po weryfikacji serwisu została uznana za ingerencję osób trzecich⁵², a druga jako uszkodzenie mechaniczne.⁵³ Inna sytuacja dotyczyła znacznej awaryjności pojazdu w dotychczasowym okresie gwarancyjnym, na którą jak wynika z dokumentacji, w przypadku wybranych niesprawności, wpływ miał również sposób użytkowania pojazdu.⁵⁴ W toku czynności stwierdzono dodatkowo jeden przypadek przekroczenia stanu licznika w granicach dopuszczalnego błędu.⁵⁵

Odnosząc się do działań usprawniających podejmowanych w ramach nadzoru służbowego w stosunku do użytkowników ww. pojazdów służbowych Naczelnik Wydziału Techniki i Zaopatrzenia wyjaśnił, że przyczyną zgłoszenia pierwszej z wymienionych usterek było zapalenie się kontrolki poduszki powietrznej oraz silnika. Serwis stwierdził, że podczas wymiany bezpiecznika doszło do omyłkowego przepięcia go do niewłaściwego spłotu. Informację o zaistniałej sytuacji przekazano telefonicznie kierownikowi ds. logistycznych PSG w Terespolu z sugestią aby w przyszłości w wypadku konieczności wymiany bezpieczników zwracać większą uwagę na ich pierwotne położenie, a o wszelkich problemach niezwłocznie informować Sekcję Gospodarki Transportowej. Z wyjaśnień Naczelnika Wydziału wynika, że wpływ na usterkę, co do której serwis stwierdził uszkodzenie mechaniczne wiązki elektrycznej, miał fakt, iż pojazd którego dotyczyła jest pojazdem terenowym znacznej długości, użytkowanym w trudnych warunkach. W celu zapobieżenia podobnym sytuacjom w przyszłości, skontaktowano się pionem ds. logistyki PSG w Dorohusku z informacją o uszkodzeniu i sugestią aby podczas pokonywania przeszkód terenowych zachować szczególną ostrożność w miejscach, w których tył pojazdu może zahaczyć o przeszkodę.

⁴⁹ Akta kontroli, dowód nr 32; 42; 43; 97 (str. 300-305; 306-315) – postępowania szkodowe dotyczyły pojazdów o nr rej HWA [REDAKTED], HWA [REDAKTED], HWA [REDAKTED], HWA [REDAKTED].

⁵⁰ Procedura wytycznych dopuszcza możliwość realizacji zamówień na dostawy lub usługi z pominięciem trybów dla zamówień wg określonych wartości m.in. w przypadku konieczności usunięcia awarii lub w nagłych sytuacjach, których nie można było przewidzieć - udzielenie zamówień, tego rodzaju, wymagało sporządzenia protokołu konieczności, dokumentującego zachowanie przez zamawiającego zasad celowości, legalności i gospodarności. Uprawnionym do sporządzenia protokołu konieczności wg wzoru załącznika do wytycznych, był kierownik komórki/jednostki organizacyjnej w pierwszym dniu roboczym po zaistnieniu awarii lub nagłej sytuacji, którego również zobowiązano do niezwłocznego przekazania dokumentu do zatwierdzenia wg właściwości.

⁵¹ Akta kontroli, dowód nr 99.

⁵² Akta kontroli, dowód nr 33.

⁵³ Akta kontroli, dowód nr 23.

⁵⁴ Akta kontroli, dowód nr 25 – wykaz poz. 3.

⁵⁵ Akta kontroli, dowód nr 82 (str. 186), nr 84.

W kwestii pojazdu HWA [REDAKTOWANE] Naczelnik Wydziału Techniki i Zaopatrzenia wyjaśnił, że duża awaryjność pojazdu wynika w głównej mierze ze sposobu eksploatacji pojazdu przez użytkowników. Wskazał, że pojazd o którym mowa jest nowoczesny i wyposażony w szereg systemów zwiększających bezpieczeństwo podczas jazdy, które odpowiadają m.in. za przeciwdziałanie blokowaniu się kół pojazdu, stabilizację toru jazdy, zmianę obciążenia poszczególnych kół. Istnieje możliwość czasowego wyłączenia tych systemów przez użytkownika podczas wjazdu w trudny teren lub włączenia napędu na obie osie i takie sugestie były kierowane przez Sekcję Gospodarki Transportowej oraz Zastępcę Naczelnika Wydziału Techniki i Zaopatrzenia do kierownictwa PSG w Lubyczy Królewskiej oraz pionu ds. logistyki. Kierownik podmiotu stwierdził również, że za niewłaściwe może zostać uznane sugerowanie użytkownikom wyłączenie systemów odpowiedzialnych m.in. za ich bezpieczeństwo. Nadmieniał jednocześnie, że celem podniesienia umiejętności i świadomości funkcjonariuszy, co do samej techniki jazdy pojazdami terenowymi Sekcja Gospodarki Transportowej realizuje na wniosek zainteresowanych szkolenia w PSG w zakresie jazdy w trudnych warunkach terenowych oraz pojazdami wyposażonymi w automatyczną skrzynię biegów.

Ustalono, że obsługa okresowa pojazdu Toyota Land Cruiser o nr rej. HWA [REDAKTOWANE] wykonana w granicach dopuszczalnego błędu związana była z koniecznością użytkowania pojazdu podczas realizacji bieżących zadań PSG oraz brakiem możliwości skierowania pojazdu do serwisu ze względu na dużą ilość bieżących napraw i braku wolnych terminów. Fakt możliwości przekroczenia ilości kilometrów oraz zakres tego przekroczenia potwierdzono mailowo u dostawcy pojazdu. Niemniej jednak kierownik Sekcji Gospodarki Transportowej telefonicznie przypomniał funkcjonariuszom pionu ds. logistyki o zapisach § 6 Decyzji nr 43 Komendanta Nadbużańskiego Oddziału Straży Granicznej z dnia 10 kwietnia 2018 r. w sprawie *eksploatacji służbowego sprzętu transportowego (...)* oraz poleceń dotyczących kierowania pojazdów na obsługi okresowe.⁵⁶

W oparciu o dokumenty kontroli obejmujące książki serwisowe i gwarancyjne użytkowanych pojazdów, stwierdzono ponadto, zaistniałe po stronie użytkowników, przypadki braku wpisów świadczących o fakcie dokonania przeglądu okresowego pojazdu. Jak wynika z poczynionych ustaleń, wykonanie przeglądu w wymaganym terminie, w każdym przypadku, zostało potwierdzone stosowną fakturą.⁵⁷

W ocenie zespołu kontrolnego, stwierdzone w powyższym zakresie uwagi, co prawda nie wpłynęły na przestrzeganie zasad umów i warunków gwarancji, wymagały jednak przypomnienia kierownikom jednostek użytkujących o obowiązkach na nich spoczywających wynikających z decyzji nr 43 Komendanta Nadbużańskiego Oddziału Straży Granicznej z dnia 10 kwietnia 2018 r. w sprawie *eksploatacji służbowego sprzętu transportowego oraz utworzonych kolumn dyspozycyjnych w Nadbużańskim Oddziale Straży Granicznej*.

Z informacji przekazanych przez kierownika podmiotu kontrolowanego wynika, że w ramach wymaganej profilaktyki i sprawowanego nadzoru, jeszcze w trakcie czynności kontrolnych, do kierowników jednostek użytkujących przesłano polecenie przypominające o konieczności przestrzegania zasad właściwego zabezpieczenia, utrzymania i eksploatacji służbowego sprzętu transportowego.⁵⁸

Z dokumentacji poddanej kontroli wynika, że w celu zapewnienia prawidłowości realizacji zadań objętych kontrolą i zapewnienia skutecznego nadzoru służbowego, w podmiocie kontrolowanym stosowano następujące udokumentowane formy obiegu dokumentacji: wszelkie zgłoszenia napraw, awarii czy usterek przekazywane były na bieżąco za pośrednictwem EZD oraz poczty Exchange do Sekcji Gospodarki Transportowej; do protokołów reklamacyjnych dołączano wydruki potwierdzające sposób przekazania ich do dostawcy, z ustaleń telefonicznych sporządzana była notatka służbowa, z którą zapoznawany był Naczelnik Wydziału. W ramach przyjętych rozwiązań Kierownik Sekcji Gospodarki Transportowej dokonywał kwartalnej analizy dokumentacji dotyczącej napraw gwarancyjnych pod względem jej kompletności, rzetelności i terminowości oraz dokonywał rocznej analizy dokumentacji pod kątem ewentualnych przekroczeń terminu lub liczby kilometrów pomiędzy obsługami technicznymi pojazdów

⁵⁶ Akta kontroli, dowód nr 97.

⁵⁷ Akta kontroli, dowód nr 30; 54; 58; 68 (str. 146 verte); 71 (str. 149 verte); 75; 87.

⁵⁸ Akta kontroli, dowód nr 101.

będących na gwarancji. Powyższe czynności zostały udokumentowane w formie notatek służbowych, z którymi zapoznawał się Naczelnik Wydziału Techniki i Zaopatrzenia. Wśród innych działań wymienić można realizację szkoleń z zakresu eksploatacji pojazdów poszczególnych grup, które realizowano na wniosek zainteresowanych w PSG.⁵⁹

W oparciu o zgromadzoną w trakcie kontroli dokumentację potwierdzono, że Biuro Techniki i Zaopatrzenia KGSG w sposób bieżący monitorowało awaryjność pojazdów objętych kontrolą.⁶⁰

Badany obszar częściowy, w tym poziom sprawowanego nadzoru służbowego **oceniono pozytywnie**.

3) Poziom wdrożenia i wykorzystania w działalności służbowej zaleceń i wniosków sformułowanych w sprawozdaniu nr RPW/34305/2019 z dnia 14.05.2019 r. z pozaplanowej kontroli w trybie uproszczonym.

Celem czynności kontrolnych w badanym obszarze było ustalenie stanu wdrożenia i wykorzystania w działalności służbowej zaleceń i wniosków sformułowanych w sprawozdaniu z pozaplanowej kontroli w trybie uproszczonym, przeprowadzonej w terminie od 20 marca 2019 r. do 15 kwietnia 2019 r.⁶¹ Przedmiotowy obszar został ujęty w założeniach do kontroli w ramach standardu IV.6.3. *Standardów kontroli w administracji rządowej*,⁶² w kierunku potrzeby potwierdzenia realizacji celów kontroli pod kątem realności i skuteczności zaproponowanych wówczas rozwiązań.

Weryfikacja postępów w realizacji zadań przez podmiot kontrolowany w powiązaniu z okresem kontroli, ilością zdarzeń oraz efektami, pozwala na stwierdzenie, że Wydział Techniki i Zaopatrzenia wdrożył i wykorzystuje w działalności służbowej właściwe zalecenia oraz przestrzega obowiązujących przepisów, procedur wewnętrznych oraz warunków umów i gwarancji.

Badany obszar częściowy **oceniono pozytywnie**.

IV. Zalecenia i wnioski pokontrolne:

Biorąc pod uwagę ustalenia kontroli oraz zastosowaną ocenę pozytywną w zakresie poddanej sprawdzeniu działalności Wydziału Techniki i Zaopatrzenia – odstąpiono od formułowania szczegółowych zaleceń i wniosków pokontrolnych.

Mając jednak na uwadze ustalenia kontroli, w bieżącej działalności komórki organizacyjnej, polecam monitorować wywiązywanie się przez kierowników jednostek użytkujących z obowiązków na nich spoczywających, w zakresie odpowiedzialności za zabezpieczenie, utrzymanie i właściwą eksploatację przydzielonego sprzętu transportowego.

V. Od wystąpienia pokontrolnego nie przysługują środki odwoławcze.

VI. Wystąpienie pokontrolne sporządzono w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, z których jeden przeznaczony jest dla kierownika podmiotu kontrolowanego.

KOMENDANT
Nadbużańskiego Oddziału Straży Granicznej
im. 27 Wołyńskiej Dywizji AK
gen. bryg. SG Jacek SZCZĄCHOR

.....
/stopień, imię i nazwisko oraz podpis zarządzającego kontrolą /

Wykonano w 2 egz.

Egz. nr 1 – Naczelnik WTiZ

Egz. nr 2 – WK NOSG - ad acta.

Sporz. zespół kontrolny tel. 66 55 127

Dnia 10.08.2020 r.

⁵⁹ Akta kontroli, dowód nr 97 (str. 285-288).

⁶⁰ Akta kontroli, dowód nr 93. Przykład dokumentacji otrzymanej z Biura Techniki i Zaopatrzenia KGSG jako monitorującego awarie pojazdów.

⁶¹ Opis znajduje się w sprawozdaniu z kontroli nr RPW/34305/2019 z dnia 14.05.2019 r.

⁶² Standardy kontroli w administracji rządowej, Warszawa, 31.08.2017 r., KPRM - IV.6.3. Kierownik jednostki kontrolującej ma prawo żądania w każdym czasie informacji o stanie realizacji zaleceń pokontrolnych lub innych działaniach podjętych w wyniku kontroli.

