NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

DPB.430.1.2026

Nr ewid. 44/2026/P/25/048/DPB

Informacja o wynikach kontroli

PRZYGOTOWANIE PAŃSTWOWEJ STRAŻY POŻARNEJ DO AKCJI RATOWNICZO-GAŚNICZYCH W SZCZEGÓLNOŚCI Z UDZIAŁEM POJAZDÓW ELEKTRYCZNYCH ORAZ INSTALACJI FOTOWOLTAICZNYCH

MISJĄ

Najwyższej Izby Kontroli jest niezależna, profesjonalna kontrola zadań publicznych w interesie obywateli i państwa

p.o. Dyrektora Podlaskiej Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Białymstoku

Janusz Pawelczyk

/podpisano elektronicznie/

Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli

Sylweriusz Królak

/podpisano elektronicznie/

Warszawa, sierpień 2026 r.

Najwyższa Izba Kontroli

ul. Filtrowa 57

02-056 Warszawa

+48 22 444 50 00

nik@nik.gov.pl

www.nik.gov.pl

SPIS TREŚCI

Wykaz skrótów, skrótowców i pojęć 4

1. Wprowadzenie 6

2. Ocena ogólna 8

3. Synteza 9

4. Wnioski 12

5. Ważniejsze wyniki kontroli 13

5.1. Przygotowanie do realizacji zadań związanych z przeprowadzaniem akcji ratowniczo-gaśniczych, w szczególności z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych 13

5.2. Realizacja akcji ratowniczo-gaśniczych, w szczególności z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych 17

5.3. Współpraca z podmiotami zewnętrznymi w zakresie edukacji i prewencji dotyczącej nowych zagrożeń, w szczególności akcji ratowniczo-gaśniczych z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych 27

6. Załączniki 30

6.1. Metodyka kontroli i informacje dodatkowe 30

6.2. Analiza stanu prawnego i uwarunkowań organizacyjno-ekonomicznych 34

6.3. Wykaz aktów prawnych dotyczących kontrolowanej działalności 39

6.4. Wykaz podmiotów, którym przekazano informację o wynikach kontroli 41

WYKAZ SKRÓTÓW, SKRÓTOWCÓW I POJĘĆ

pojazd elektryczny	Pojazd wyposażony w podstawowy bądź alternatywny napęd elektryczny – najczęściej będą nimi samochody (elektryczne lub hybrydowe), ale także rowery, skutery, hulajnogi, itp.
instalacja fotowoltaiczna (PV, ang. photovoltaic)	Instalacja, której celem jest przetwarzanie energii promieniowania słonecznego w energię elektryczną. Rozróżniamy trzy podstawowe typy: 1) on-grid – instalacja podłączona do sieci elektroenergetycznej, 2) off-grid – instalacja niepodłączona do sieci elektroenergetycznej, co wymaga magazynowania energii, 3) hybrydowa – instalacja łącząca w sobie rozwiązania z on-grid oraz off-grid z możliwością przyłączenia innych źródeł energii.
magazyny energii	Zaawansowane technologicznie urządzenia pozwalające na przechowywanie nadwyżek energii elektrycznej wytworzonej przez instalacje odnawialnych źródeł energii, takie jak panele fotowoltaiczne lub z sieci elektroenergetycznej, aby można było ją wykorzystać w późniejszym czasie, gdy zapotrzebowanie jest większe lub gdy wystąpi przerwa w dostawie prądu. Działają one na zasadzie akumulacji energii w bateriach, które można ładować w okresach nadprodukcji i rozładowywać, gdy jest potrzebna.
akcja ratowniczo-gaśnicza	Wszelkie działania organizowane i kierowane przez PSP w związku ze zidentyfikowanymi pożarami, które mają na celu ochronę życia, zdrowia, mienia lub środowiska. Na potrzeby kontroli akcja ratowniczo-gaśnicza z udziałem pojazdów elektrycznych bądź instalacji fotowoltaicznych oznacza akcję w lokalizacji z udziałem takich urządzeń bądź obiektów lub też infrastruktury im towarzyszącej (np. stacji ładowania).
PSP	Państwowa Straż Pożarna. Na potrzeby kontroli KG PSP oznacza Komendę Główną Państwowej Straży Pożarnej w Warszawie, KW PSP – poszczególne komendy wojewódzkie PSP, a KM/KP PSP poszczególne komendy miejskie bądź powiatowe PSP.
ksrg	krajowy system ratowniczo-gaśniczy
OSP-KSRG	jednostki Ochotniczej Straży Pożarnej wchodzące w skład ksrg
SWD	Informatyczny System Wspomagania Decyzji Państwowej Straży Pożarnej
nowe SWD	modernizacja SWD prowadzona od 2018 roku
ochrona ppoż.	ochrona przeciwpożarowa

ustawa o NIK	Ustawa z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2022 r. poz. 623).
ustawa o PSP	Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o Państwowej Straży Pożarnej (Dz. U. z 2025 r. poz. 1312, ze zm.).
ustawa o ochronie ppoż.	Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (Dz. U. z 2025 r. poz. 188).
RODO	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) – Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1, ze zm.
Rozporządzenie w sprawie wyposażenia	Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 21 listopada 2014 r. w sprawie szczegółowych zasad wyposażenia jednostek organizacyjnych Państwowej Straży Pożarnej (Dz. U. poz. 1793, ze zm.).
Rozporządzenie w sprawie umundurowania	Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 29 września 2021 r. w sprawie umundurowania strażaków Państwowej Straży Pożarnej (Dz. U. poz. 1795, ze zm.).
Rozporządzenie w sprawie ochrony ppoż.	Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów (Dz. U. z 2023 r. poz. 822, ze zm.).
Rozporządzenie w sprawie ksrg	Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 września 2021 r. w sprawie szczegółowej organizacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego (Dz. U. poz. 1737).
Standardy kontroli zarządczej	Standardy określone w Komunikacie Nr 23 Ministra Finansów z dnia 16 grudnia 2009 r. w sprawie standardów kontroli zarządczej dla sektora finansów publicznych (Dz. Urz. Ministra Finansów Nr 15, poz. 84).

1. WPROWADZENIE

Pytanie definiujące cel główny kontroli

Czy Państwowa Straż Pożarna była przygotowana do przeprowadzania akcji ratowniczo-gaśniczych w szczególności z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych?

Pytania definiujące cele szczegółowe kontroli

1. Czy KG PSP prawidłowo przygotowała się organizacyjnie do realizacji zadań związanych z przeprowadzaniem akcji ratowniczo-gaśniczych, w szczególności z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych, a także prawidłowo nadzorowała i koordynowała przygotowanie organizacyjne jednostek PSP w tym zakresie?
2. Czy KG PSP prawidłowo oraz rzetelnie nadzorowała i koordynowała realizację przez jednostki PSP akcji ratowniczo-gaśniczych, w szczególności z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych?
3. Czy KG PSP prawidłowo i skutecznie współpracowała z podmiotami zewnętrznymi w zakresie edukacji i prewencji dotyczącej akcji ratowniczo-gaśniczych, w szczególności z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych, a także prawidłowo nadzorowała i koordynowała przygotowanie organizacyjne jednostek PSP w tym zakresie?

Bezpieczeństwo i ochrona ppoż. jest integralnym i fundamentalnym elementem bezpieczeństwa narodowego, wpływającym bezpośrednio na ochronę mienia oraz zdrowia i życia obywateli, a także ciągłość funkcjonowania infrastruktury. Zapewnienie bezpieczeństwa w tym obszarze pozostaje kwestią o istotnym znaczeniu dla ludności, zwłaszcza w przypadku nowych zagrożeń – wynikających z postępu technicznego oraz rosnącego zapotrzebowania społecznego na nowe produkty magazynujące energię elektryczną. PSP odgrywa kluczową rolę w procesie zabezpieczenia społeczeństwa przed negatywnymi skutkami tego typu zdarzeń.

Za symboliczny początek polskiej motoryzacji elektrycznej uznaje się wczesne lata 70 XX wieku, kiedy w zakładach WSK w Mielcu rozpoczęła się seryjna produkcja pojazdów elektrycznych Melex, jednak masowa rejestracja samochodów elektrycznych (BEV) w Polsce to trend głównie ostatniej dekady. O ile łączna liczba zarejestrowanych pojazdów w Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPIK) utrzymywała się w naszym kraju w okresie objętym kontrolą na stosunkowo stabilnym poziomie 35–40 mln sztuk, o tyle w dynamicznym tempie wzrastała liczba pojazdów elektrycznych. Zarejestrowane pojazdy elektryczne (osobowe, ciężarowe, specjalne itp.) przyrosły z zaledwie kilku tys. sztuk w 2018 roku do prawie 0,5 mln na koniec 2025 roku.

Polska jest również jednym z liderów rozwoju fotowoltaiki w Unii Europejskiej. Z danych Urzędu Regulacji Energetyki wynika, iż liczba mikroinstalacji opartych na fotowoltaice wzrosła w latach 2019–2025 ponad dziesięciokrotnie (z ok. 150 tys. do ponad 1,6 mln). Równolegle do wzrostu liczby zarejestrowanych pojazdów elektrycznych oraz uruchomionych instalacji fotowoltaicznych w latach 2019–2025 znacząco zwiększała się także liczba pożarów z udziałem urządzeń magazynujących energię elektryczną.

Kontrolę podjęto z uwagi na potrzebę ustalenia na ile PSP jest właściwie przygotowana do sprawnego reagowania na nowo pojawiające się zagrożenia związane z użytkowaniem tego typu urządzeń, w szczególności realizacji akcji ratowniczo-gaśniczych z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych, a także jak dezinformacja i edukacja społeczna PSP wpływały na prawidłowe zachowania użytkowników.

Jednostki kontrolowane

Komenda Główna PSP

Jednostki objęte badaniem kwestionariuszowym

16 komend wojewódzkich PSP

55 komend

miejskich/powiatowych PSP

Okres objęty kontrolą

Od 1 stycznia 2019 r.
do 30 czerwca 2025 r.

Z danych ewidencyjnych KG PSP wynika, że pierwsze zdarzenia z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych PSP odnotowała na przestrzeni lat 2014–2019.

Zgodnie z założeniami kontrolą objęto:

- przygotowanie organizacyjne, w tym wypracowanie skutecznych metod reagowania strażaków, ich przeszkolenie i doposażenie,
- realizację wybranych akcji ratowniczo-gaśniczych, w szczególności z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych, a także nadzorowanie przebiegu tych akcji,
- współpracę z podmiotami zewnętrznymi w zakresie edukacji i prewencji dotyczącej akcji ratowniczo-gaśniczych, w szczególności z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych.

Ponadto w kwestiach wynikających z ustaleń kontroli, po zakończeniu czynności kontrolnych – na podstawie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK – pozyskano informacje od: Ministra Klimatu i Środowiska, Dyrektora Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, Szefa Wojskowej Ochrony Przeciwpożarowej, Ministra Cyfryzacji (Pełnomocnika Rządu ds. Cyberbezpieczeństwa), Przewodniczącego Komitetu Audytu Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, Prezesa Polskich Portów Lotniczych S.A. w Warszawie.

2. OCENA OGÓLNA

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia aktualne przygotowanie Państwowej Straży Pożarnej do przeprowadzania akcji ratowniczo-gaśniczych, w szczególności z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych, pomimo zróżnicowanego poziomu tego przygotowania w poszczególnych jednostkach terenowych. Jednocześnie w związku z dynamicznym postępem technologicznym, w szczególności wzrostem ilości, rodzajów i mocy urządzeń magazynujących energię elektryczną, NIK wskazuje na konieczność kontynuacji rozpoczętych działań zmierzających do zwiększenia potencjału ratowniczego PSP na poziomie rozpoznania, doposażenia oraz doskonalenia zawodowego.

Poszczególne jednostki terenowe PSP posiadały dalece zróżnicowany poziom lokalnego rozpoznania w zakresie zinwentaryzowanej sieci hydrantowej i pozostałych źródeł zaopatrzenia w wodę, a także – co szczególnie istotne z punktu widzenia niniejszej kontroli – lokalizacji i parametrów technicznych stacji ładowania pojazdów, instalacji fotowoltaicznych oraz magazynów energii. Przy dotychczasowych ilościach i charakterze zdarzeń PSP posiadała zasoby sprzętowe wystarczające do utrzymania zdolności operacyjnej i skutecznej realizacji akcji ratowniczo-gaśniczych z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych. Jednak wybrane kategorie sprzętu zostały wprowadzone z opóźnieniem – w odniesieniu do zdiagnozowanych potrzeb – do tzw. standardów wyposażenia, a stany przydatnego bądź wymaganego sprzętu przez niektóre jednostki terenowe PSP były uzupełniane opieszale. Istotne deficyty występowały zwłaszcza w zakresie kontenerów do gaszenia pojazdów elektrycznych i dedykowanym sprzęcie elektroizolacyjnym. Funkcjonujący w PSP system szkolenia i doskonalenia zawodowego zapewniał przygotowanie do prawidłowej i rzetelnej realizacji tego typu akcji ratowniczo-gaśniczych, a niewielkie uchybienia stwierdzone w przebiegu analizowanych takich akcji, wskazują jednak na potrzebę systematycznego pogłębienia szkoleń i poszerzania wiedzy, w szczególności skierowanych do jednostek OSP-KSRG.

Przebieg przeanalizowanych akcji ratowniczo-gaśniczych, pomimo braków w doposażeniu i niepełnym przeszkoleniu, potwierdził sprawne i skuteczne działania poszczególnych jednostek PSP, a także brak istotnych nieprawidłowości.

PSP prowadziła także działania informacyjno-edukacyjne oraz efektywną współpracę z ośrodkami naukowymi oraz innymi podmiotami zmierzające do poprawy bezpieczeństwa pożarowego. Do czasu zakończenia kontroli, Komenda Główna PSP nie miała natomiast ustalonej ścieżki reagowania i nie podejmowała działań zmierzających do przeciwdziałania bądź eliminowania z przestrzeni publicznej dezinformacji na temat zdarzeń związanych z pożarami pojazdów elektrycznych i instalacji fotowoltaicznych.

3. SYNTEZA

Jednostki PSP były przygotowane do realizacji akcji ratowniczo-gaśniczych z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych na zróżnicowanym poziomie

W latach 2019–2025 poszczególne jednostki terenowe PSP były przygotowane na różnym poziomie do realizacji akcji ratowniczo-gaśniczych z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych. Wpłynął na to przede wszystkim poziom doposażenia i przeszkolenia służb ratowniczych, ale także lokalne rozpoznanie w zakresie źródeł zaopatrzenia w wodę i umiejscowienia urządzeń magazynujących energię elektryczną.

PSP trafnie rozpoznała nowe zagrożenia związane z użytkowaniem urządzeń magazynujących energię elektryczną i wyposażyła ratowników w przydatne *Standardowe zasady postępowania*, a poziom przeszkolenia i doskonalenia zawodowego strażaków umożliwiał utrzymanie zdolności operacyjnej. [str. 13–16]

Dysponowano wystarczającym zasobem podstawowego wyposażenia do akcji z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych. Jednocześnie lokalnie występowały deficyty pozostałego wyposażenia przydatnego i wykorzystywanego w tego typu akcjach (np. wyposażenia elektroizolacyjnego). Przy tym, używanie niektórych pozycji sprzętowych wymaga przeglądu i weryfikacji, ze względu na podnoszone – m.in. przez KG PSP – zastrzeżenia w kontekście bezpieczeństwa ratowników i użyteczności tego sprzętu (np. płacht gaśniczych i urządzeń gaśniczo-tnących, specjalistycznych kluczy i środków gaśniczych do fotowoltaiki, detektorów/mierników prądu stałego). W szczególności problematyczne pod kątem aspektów logistycznych, finansowych i środowiskowych pozostaje używanie kontenerów do gaszenia pojazdów elektrycznych. Stopień wyposażenia poszczególnych jednostek PSP był uzależniony przede wszystkim od lokalnych możliwości organizacyjno-finansowych. [str. 13–16]

Zintensyfikowania wymagają działania nad modernizacją systemów informatycznych PSP

Na opóźnienia w poprawie rozpoznania, sprawności i skuteczności czynności ratowniczych PSP wpłynęła natomiast nieskuteczna modernizacja systemów informatycznych, w szczególności tzw. nowego SWD. Prace dotyczące tego systemu prowadzono od 2018 roku, a długi cykl budowy systemu i zmieniające się potrzeby operacyjne skutkowały zdezaktualizowaniem pierwotnych założeń oraz koniecznością zawarcia umowy z nowym wykonawcą, opiewającej na 7118,1 tys. zł. Z kolei Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji – któremu podlega Komendant Główny PSP, na podstawie art. 9 ust. 1 ustawy o PSP – nie podejmował w tym obszarze działań kontrolno-audytowych.

Zmodernizowane systemy informatyczne pozwoliłyby zwiększyć kompleksowy zasób informacyjny PSP, w szczególności o lokalizacji i parametrach technicznych poszczególnych stacji ładowania pojazdów,

instalacji fotowoltaicznych i magazynów energii, a także sieci hydrantowej, które to dane w ocenie NIK dodatkowo mogłyby pozytywnie wpływać na rozpoznanie i zarządzanie na miejscu przez kierujących działaniami ratowniczymi. [str. 17]

Jednostki PSP sprawnie, skutecznie i z reguły rzetelnie realizowały akcje ratowniczo-gaśnicze z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych

Akcje ratowniczo-gaśnicze związane z pożarami pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych były prowadzone sprawnie i skutecznie, a KG PSP prawidłowo i rzetelnie nadzorowała przebieg tych akcji. Pożary te, a także związane z nimi akcje ratowniczo-gaśnicze często charakteryzowały się dodatkowymi specyficznymi uwarunkowaniami. Poza standardowym sprzętem i przygotowaniem ratowników, najczęściej wykorzystywano również dedykowane wyposażenie, a także stosowano ukierunkowaną metodykę i techniki gaszenia. Strażacy sprawnie docierali na miejsce zdarzeń zachowując wymagane normy czasu, z kolei czas trwania poszczególnych akcji zależał od uwarunkowań i przebiegu pożarów. PSP nie weryfikowała wstępnie wskazanych przypuszczalnych przyczyn i okoliczności powstania pożarów, ze względu na brak takiego obowiązku. Skutkowało to brakiem pełnej wiedzy w tym zakresie. Pozyskiwanie od innych służb danych na temat rzeczywistych przyczyn poszczególnych pożarów umożliwiałoby poprawę m.in. działań prewencyjnych oraz doskonalenia zawodowego ratowników. Z kolei nieliczne zidentyfikowane w akcjach ratowniczo-gaśniczych uchybienia wymagają pogłębienia działalności szkoleniowej. [str. 17–28]

PSP współpracowała z innymi podmiotami w zakresie edukacji i prewencji dotyczącej nowych zagrożeń związanych z urządzeniami magazynującymi energię elektryczną

PSP efektywnie współpracowała m.in. z ośrodkami badawczymi, uczelniami wyższymi, stowarzyszeniami branżowymi oraz producentami urządzeń magazynujących energię elektryczną. Wymiana wiedzy w obszarze poprawy bezpieczeństwa pożarowego realizowana była zarówno na poziomie krajowym, jak i międzynarodowym. PSP współpracowała także z przedstawicielami straży pożarnych z innych krajów, a także Wojskowej Ochrony Przeciwpożarowej, Lotniskowych Służb Ratowniczo-Gaśniczych oraz Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa – SAR. [str. 28–29]

PSP prowadziła działania informacyjno--edukacyjne dla użytkowników urządzeń magazynujących energię elektryczną, równolegle nie reagowała jednak na dezinformację

PSP prowadziła szereg działań informacyjno-edukacyjnych związanych z bezpiecznym posługiwaniem się urządzeniami elektrycznymi oraz promowaniem właściwych postaw i zachowań sprzyjających unikaniu niebezpieczeństw w obsłudze urządzeń magazynujących energię elektryczną. Jednocześnie w przestrzeni publicznej brakowało spójnych informacji przybliżających użytkownikom pojazdów elektrycznych i instalacji fotowoltaicznych właściwy sposób reagowania na tego typu zdarzenia, przede wszystkim na pierwszych etapach rozwoju pożaru. PSP nie reagowała na bieżąco na dezinformację w przestrzeni publicznej, związaną z pożarami z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych. Wynikało to z niezidentyfikowania takich zagadnień

przez PSP w dotychczasowej praktyce oraz marginalnego charakteru zdarzeń z takimi pożarami. Natomiast w trakcie kontroli NIK stwierdzono co najmniej dwa – zaistniałe w 2021 i 2025 roku – przypadki bardzo dużych takich pożarów, ze zniekształconym przekazem medialnym dotyczącym przyczyn ich powstania. [str. 29–30]

4. WNIOSKI

Konieczność kontynuacji działań w celu poprawy sprawności i skuteczności działań ratowniczych

NIK zwraca uwagę na to, że wyniki przeprowadzonej kontroli wskazują na konieczność kontynuacji rozpoczętych działań w celu zwiększenia potencjału ratowniczego PSP na poziomie rozpoznania, doposażenia oraz doskonalenia zawodowego.

W związku z powyższym, Najwyższa Izba Kontroli zwraca się do Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji o podjęcie, w porozumieniu z podległym jemu Komendantem Głównym PSP, następujących działań o charakterze systemowym:

Wnioski do Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji

1. Przegląd wymogów w zakresie wyposażenia niezbędnego do realizacji akcji ratowniczo-gaśniczych z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych.
2. Monitorowanie modernizacji podstawowego systemu informatycznego PSP (tzw. nowego SWD) zmierzającej do udostępnienia jego docelowych funkcjonalności jednostkom organizacyjnym PSP.

Ponadto Najwyższa Izba Kontroli zwraca się do Komendanta Głównego PSP o:

Wnioski do Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej

1. Weryfikację obowiązujących w PSP i odnoszących się do akcji ratowniczo-gaśniczych z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych:
   a) standardów wyposażenia sprzętowego – w celu ich ewentualnego uzupełnienia bądź modyfikacji,
   b) procedur postępowania – pod kątem doprecyzowania prawidłowego sposobu korzystania z zalecanego wyposażenia i zagospodarowania wód pogaśniczych.
2. Skuteczne zakończenie modernizacji podstawowego systemu informatycznego PSP i uruchomienie tzw. nowego SWD.
3. Podjęcie działań w celu zwiększenia poziomu ochrony informacji w przestrzeni publicznej w kontekście przypadków dezinformacji dotyczącej pożarów z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych.

5. Ważniejsze wyniki kontroli

5.1. Przygotowanie do realizacji zadań związanych z przeprowadzaniem akcji ratowniczo-gaśniczych, w szczególności z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych

W latach 2019–2025 poszczególne jednostki terenowe PSP pozostawały na istotnie zróżnicowanym poziomie przygotowania do realizacji akcji ratowniczo-gaśniczych z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych. Ze względu na dotychczasowy charakter i niewielką ilość tego typu zdarzeń nie wpłynęło to jednak na skuteczność tego typu akcji. Obecne przygotowanie było zatem wystarczające do utrzymania zdolności operacyjnej, jednak w ocenie NIK wymaga ono pogłębienia w związku z ryzykiem znaczącego wzrostu takich zagrożeń w przyszłości.

PSP trafnie rozpoznała nowe zagrożenia związane z użytkowaniem urządzeń magazynujących energię elektryczną i wyposażyła ratowników w przydatne *Standardowe zasady postępowania*

Komendant Główny PSP dokonał rzetelnej analizy zebranej wiedzy i doświadczeń ze zdarzeń z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych, a następnie w latach 2020–2023 wydał w formie *Standardowych zasad postępowania* wytyczne stanowiące przydatne w praktyce służbowej wskazówki prawidłowego postępowania ratowników. Niemniej, części biorących udział w akcjach strażaków i druhów OSP nie zapoznano na bieżąco z tymi wytycznymi i dopiero w trakcie kontroli NIK, w wyniku ponownej dystrybucji dokumentów do jednostek terenowych PSP, podjęto próbę ujednolicenia przygotowania ratowników. Z ustaleń kontroli wynika także, że wytyczne wymagają doprecyzowania bądź uzupełnienia m.in. o bezpieczeństwo i dopuszczalność posługiwania się niektórymi wątpliwymi z poziomu Komendy Głównej PSP pozycjami sprzętowymi, takimi jak m.in. detektory/mierniki prądu stałego, urządzenia gaśniczo-tnące, sprzęt pozwalający na ograniczenie powierzchni paneli PV oraz specjalistyczne klucze do rozłączania konektorów. Ponadto z informacji otrzymanych z jednostek terenowych PSP wynika, iż występują utrudnienia w prawidłowym korzystaniu z – przewidzianych w ww. wytycznych – kontenerów do gaszenia pojazdów elektrycznych oraz w sposobie zagospodarowywania wód pogaśniczych z tych kontenerów. Niewielka ilość (kilka) takich kontenerów w kraju przekładała się na brak szybkiej dostępności do nich, wynikającej również z faktu, że jednostki wyposażone w kontener znajdowały się niekiedy w odległości kilkuset kilometrów od miejsca zdarzenia. Na przykład, w dotychczasowej praktyce skutkowało to użyciem do gaszenia pojazdu elektrycznego doraźnie dostosowanego nieszczelnego kontenera budowlanego.

PSP dysponowała wystarczającym zasobem podstawowego wyposażenia do akcji z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych

Kontrola potwierdziła doposażenie jednostek terenowych PSP w wystarczający zasób podstawowego wyposażenia (m.in. pojazdów, sprzętu hydraulicznego, oświetleniowego, tnąco-burzącego i gaśniczego) wykorzystywanego do akcji ratowniczo-gaśniczych z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych. PSP na wymaganym poziomie zabezpieczała również strażaków w zasób środków ochrony indywidualnej, takich jak ubrania specjalne, maski, hełmy i obuwie.

W niektórych jednostkach terenowych PSP występowały deficyty pozostałego wyposażenia wykorzystywanego do akcji z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych

Jednocześnie lokalnie występowały deficyty pozostałego wyposażenia przydatnego i wykorzystywanego w akcjach ratowniczo-gaśniczych z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych. Niektóre kategorie sprzętu były wprowadzane z opóźnieniem do tzw. standardów wyposażenia, a stany przydatnego bądź wymaganego sprzętu w części jednostek terenowych PSP uzupełniano opieszale. Istotne deficyty występowały zwłaszcza w dedykowanym sprzęcie elektroizolacyjnym.

Przykład

W każdym z 55 analizowanych powiatów w jednostkach PSP wystąpiły – w różnym zakresie – braki dotyczące spełniających odpowiednie normy m.in. rękawic dielektrycznych (były w 51 powiatach), samochodowych płacht gaśniczych (posiadało 27 powiatów), haków dielektrycznych (były w 25 powiatach).

Używanie niektórych pozycji sprzętowych używanych w akcjach z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych wymaga przeglądu i weryfikacji pod kątem bezpieczeństwa ratowników i użyteczności sprzętu

Wyniki kontroli potwierdziły, iż istnieje potrzeba rozstrzygnięcia przez Komendę Główną PSP – w kontekście bezpieczeństwa ratowników i użyteczności sprzętu – kwestii doposażania strażaków w jednostkach terenowych PSP w używany dotychczas w niektórych z tych jednostek ponadnormatywny sprzęt, taki jak: detektory/mierniki prądu stałego, urządzenia gaśniczo-tnące, sprzęt pozwalający na ograniczenie powierzchni paneli PV bądź specjalistyczne klucze do rozłączania konektorów. Komenda Główna PSP z jednej strony dopuszczała możliwość stosowania przez jednostki terenowe PSP dodatkowych środków gaśniczych, urządzeń i sprzętu ratowniczego, a jednocześnie – w trakcie kontroli – potwierdziła występowanie istotnych wątpliwości związanych z bezpieczeństwem oraz użytecznością stosowania niektórych ponadnormatywnych urządzeń.

Przykład

Jednostki PSP w 14 (spośród 55 analizowanych) powiatach wyposażone były w pojedyncze detektory bądź mierniki prądu stałego. Tymczasem w ocenie Komendy Głównej PSP, większość dostępnych mierników pracuje w oparciu o metodę kontaktową, co wymaga fizycznego wprowadzenia sondy pomiarowej do obwodu, a tym samym zbliżenia

się ratownika do elementów mogących pozostawać pod napięciem. W praktyce oznacza to konieczność odsłaniania lub rozpinania instalacji, co w warunkach pożaru jest działaniem niebezpiecznym i sprzecznym z zasadami minimalizacji ekspozycji ratownika na zagrożenie.

Z kolei jednostki PSP w czterech (spośród 55 analizowanych) powiatach wyposażone były w specjalistyczne klucze do rozłączania konektorów, co do bezpieczeństwa używania których – zdaniem Komendy Głównej PSP – zachodziły wątpliwości związane z brakiem ponadstandardowych kwalifikacji strażaków do ingerencji w instalacje fotowoltaiczne, co przekładało się na ograniczoną przydatność tego sprzętu.

Używanie kontenerów do gaszenia pojazdów elektrycznych wymaga przeglądu i weryfikacji pod kątem doprecyzowania aspektów logistycznych, finansowych i środowiskowych

Jednym z rodzajów specjalistycznego sprzętu do gaszenia pojazdów elektrycznych wprowadzonym przez PSP na bazie doświadczeń z innych krajów były kontenery do gaszenia takich pojazdów, przewidziane pod poz. 24 załącznika nr 6 *rozporządzenia w sprawie szczegółowych zasad wyposażenia* w ilości co najmniej jednej sztuki na województwo. Ich faktyczna ilość na koniec listopada 2025 roku była jednak mocno ograniczona, bowiem dysponowano tym sprzętem jedynie w czterech spośród 16 województw, a tam gdzie były, wykorzystano je głównie na potrzeby ćwiczeń, a nie w akcjach ratowniczo-gaśniczych. Zapisy *Standardowych zasad postępowania* nie określały precyzyjnie w jakich sytuacjach należy zastosować te kontenery, a kiedy należy zrezygnować z ich użycia. Jednostki terenowe PSP miały często rozbieżne stanowisko odnośnie przydatności tego rodzaju sprzętu oraz sygnalizowały, iż istotnym utrudnieniem były kwestie logistyczne, finansowe i środowiskowe związane z użyciem takiego kontenera, a także zagospodarowaniem wód pogaśniczych. Brakowało przejrzystych zasad wskazujących kto i na jakiej podstawie pokrywa całościowe koszty związane z użyciem kontenera, a więc również prawidłową utylizacją wód pogaśniczych. Zdaniem NIK, do czasu podjęcia skutecznych działań zmierzających do zmiany wymagań sprzętowych w zakresie kontenerów do gaszenia pojazdów elektrycznych Komenda Główna PSP powinna doprecyzować jednostkom terenowym prawidłowy sposób korzystania z tego rodzaju sprzętu w trakcie akcji ratowniczo-gaśniczych, a także określić zgodne z uwarunkowaniami środowiskowymi, finansowymi i prawnymi sposoby zagospodarowywania wód pogaśniczych.

Przykład

W województwie mazowieckim kontener do gaszenia pojazdów elektrycznych wprowadzono do podziału bojowego w grudniu 2021 roku – jego przydatność oceniono jako wysoką – jednak, ze względu na niejasność stanu prawnego dotyczącego prawidłowego

postępowania z wodą popożarową, wykorzystywano go głównie w trakcie ćwiczeń bądź stanowił on bufor wodny w innego typu działaniach ratowniczych.

W województwie lubelskim kontener do gaszenia pojazdów elektrycznych nabyto w maju 2024 roku, jednak zdaniem komendanta wojewódzkiego od tego czasu nie odnotowano zdarzenia, w trakcie którego występowała konieczność jego użycia wobec czego nie oceniano jego praktycznej przydatności. Jednocześnie jednostki PSP w tym województwie nie podpisały umów z wyspecjalizowanymi podmiotami zajmującymi się utylizacją wody popożarowej, ani nie zabezpieczały w budżetach środków finansowych na ten cel.

Poziom przeszkolenia i doskonalenia zawodowego strażaków w poszczególnych jednostkach PSP był zróżnicowany ale umożliwiał utrzymanie zdolności operacyjnej oraz skuteczną realizację akcji ratowniczo-gaśniczych

Zagadnienia związane z pojazdami elektrycznymi oraz fotowoltaiką były stopniowo wprowadzane do programów szkoleń i materiałów dydaktycznych skierowanych do strażaków PSP i druhów OSP. Poza systematycznym poszerzaniem wiedzy teoretycznej poszczególne jednostki terenowe PSP podejmowały lokalne inicjatywy uwzględniające praktyczne aspekty realizacji działań ratowniczych. NIK podziela wnioski sformułowane w analizach PSP, wskazujące na potrzebę systematycznego pogłębiania szkoleń i poszerzania wiedzy, w szczególności skierowanych do jednostek OSP-KSRG, w których działaniach dochodziło – co prawda do nielicznych – błędów i uchybień w zakresie taktyki i metodyki prowadzenia akcji ratowniczo-gaśniczych. Na przykład niewłaściwego ustawienia pojazdów i ratowników.

Przykład

W województwie śląskim PSP w 2023 roku zorganizowała ćwiczenia w zakładzie recyklingu baterii litowych.

Z kolei na terenie zajezdni autobusowej w województwie kujawsko-pomorskim w 2024 roku zorganizowano ćwiczenia obiektowe obejmujące problematykę zagrożeń na stacjach ładowania pojazdów autobusów elektrycznych.

W województwie małopolskim we współpracy z lokalnymi samorządami przeprowadzono natomiast teoretyczno-praktyczne szkolenie na farmie fotowoltaicznej z doposażeniem jednostek OSP w gaśnice dedykowane do gaszenia paneli fotowoltaicznych.

Nieskuteczna modernizacja systemów informatycznych wpłynęła na opóźnienia w poprawie rozpoznania, sprawności i skuteczności czynności ratowniczych

W Komendzie Głównej PSP podjęto nieskuteczne działania dotyczące modernizacji systemów informatycznych, których wdrożenie miało na celu m.in. przygotowanie PSP do sprawniejszej i skuteczniejszej realizacji akcji ratowniczo-gaśniczych, w tym z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych.

Komenda Główna PSP nieskutecznie uruchomiała modernizowany od 2018 roku podstawowy system informatyczny PSP (tzw. nowe SWD), co skutkowało utraceniem szansy wyposażenia – w okresie objętym kontrolą – jednostek terenowych PSP w nowoczesne narzędzie zwiększające m.in. świadomość operacyjną w obszarze lokalizacji i parametrów technicznych poszczególnych urządzeń do ładowania pojazdów, instalacji fotowoltaicznych oraz magazynów energii, a także sieci hydrantowej, które zdaniem NIK dodatkowo mogłyby zwiększyć sprawność i skuteczność działań ratowniczych.

Długi cykl budowy systemu i zmieniające się potrzeby operacyjne skutkowały zdezaktualizowaniem pierwotnych założeń. W konsekwencji zmieniono koncepcję i podjęto decyzję o reorganizacji architektonicznej systemu. Oznaczało to jednak zawarcie – z nowym wykonawcą (w połowie 2025 roku) – umowy dotyczącej wdrożenia nowego kokpitu dyżurnego, a ostateczny termin zakończenia modernizacji systemu nie został jednoznacznie określony. Skutkowało to wydatkowaniem 20 580,9 tys. zł, a nowo zawarta umowa opiewała na kolejne 7118,1 tys. zł.

5.2. Realizacja akcji ratowniczo-gaśniczych, w szczególności z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych

Analizowane – w ramach kontroli NIK – akcje ratowniczo-gaśnicze związane z pożarami pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych były prowadzone przez jednostki terenowe PSP sprawnie i skutecznie. Nieliczne, stwierdzone w analizach uchybienia, nie wywołały negatywnych skutków, a sformułowane w nich uwagi przyczyniły się do udoskonalenia stosowanych procedur bądź – po dodatkowych analizach – mogą stanowić podstawę do wypracowania uszczegółowień bądź zmian tych procedur.

KG PSP prawidłowo i rzetelnie nadzorowała przebieg tych akcji, w szczególności poprzez standaryzację procedur, doskonalenie szkolenia, dopracowanie wytycznych i poszerzenie współpracy z jednostkami zewnętrznymi, mając na szczególnej uwadze zapewnienie bezpieczeństwa ratowników i skuteczności działań.

5.2.1. Realizacja akcji ratowniczo-gaśniczych z udziałem pojazdów elektrycznych

Specyfika pożarów pojazdów elektrycznych i związanych z nimi akcji ratowniczo-gaśniczych

Przebieg pożarów pojazdów elektrycznych – gdy nie obejmuje baterii trakcyjnej – nie odbiega w istotny sposób od pożarów pojazdów z napędem konwencjonalnym. Pożary pojazdów elektrycznych nie są jednoznaczne z pożarami ich baterii, jednak w sytuacji gdy bateria (najczęściej litowo-jonowa) jest źródłem pożaru lub jest nim objęta

pojawiają się dodatkowe zagrożenia i wyzwania podczas działań ratowniczo-gaśniczych.

W takim przypadku może dojść do zjawiska bardzo szybkiego wzrostu temperatury (*thermal runaway*), tj. reakcji łańcuchowej prowadzącej do gwałtownego wzrostu temperatury i zapłonu kolejnych ogniw baterii. Wiąże się to, w szczególności z: temperaturą przekraczającą 1000°C[1], bardzo intensywną emisją gazów[2], możliwością ponownego zapłonu baterii i długotrwałymi działaniami gaśniczymi. W akumulatorze trakcyjnym występują związki chemiczne, których właściwości fizykochemiczne pozwalają na zainicjowanie i trwanie procesu spalania bez dostępu tlenu. W połączeniu z zamkniętą konstrukcją akumulatorów (stanowiącą hermetyczny układ ogniw baterii zebranych w gęsto umieszczone moduły, obniżającą skuteczność chłodzenia) elementy te stanowią czynniki utrudniające działania gaśnicze i wydłużające ich czas.

Czas dojazdu na miejsce zdarzenia i trwania akcji ratowniczo-gaśniczych

W zdecydowanej większości (94,4%) z 89 analizowanych zdarzeń[3] (w tym 49 z udziałem OSP) czas dojazdu jednostek ratowniczo-gaśniczych na miejsce zdarzeń wynosił poniżej 15 minut, co odpowiadało wartości miernika (≥ 90%) corocznie ustalanego w *Planach działalności Komendanta Głównego PSP*.

Czas trwania akcji (liczony od przybycia do zakończenia działań ratowniczych) poniżej jednej godziny odnotowano w blisko 25% zdarzeń. Najczęściej trwały one od jednej do trzech godzin (ok. 43% akcji), a najdłużej powyżej sześciu do ponad 20 godzin w dziewięciu zdarzeniach (10% ogółu zdarzeń). Najdłuższej prowadzono działania w przypadkach, w których wielokrotnie powtarzano cykle schładzania akumulatorów, z uwagi na nawracające wzrosty ich temperatury.

---

1 W zamkniętej objętości baterii, dochodzi do zwiększania temperatury, co prowadzi do samonagrzewania. Sprzyja to występowaniu reakcji chemicznych i dalszemu wzrostowi temperatury. Gdy generowane ciepło jest większe od jego strat, proces staje si ę nieodwracalny. Następuje wówczas opisane zjawisko *thermal runaway*, skutkujące zapł onem składników palnych baterii i innych elementów znajdujących się w pobliżu, np. wn ętrza samochodu, wykończonego w większości materiałami z tworzyw sztucznych. Czas rozprzestrzenienia pożaru jest krótki i charakteryzuje się znaczną dynamiką.

2 Nawet w przypadku stabilności termicznej podgrzany akumulator, np. wskutek oddział ywania pożaru zewnętrznego, może wydzielać łatwopalne i toksyczne gazy, takie jak m.in. fluorowodór.

3 Analizą objęto wszystkie – wykazane w SWD – 89 pożarów z udziałem pojazdów elektrycznych (76 zdarzeń dotyczyło samochodów osobowych, cztery – samochodów dostawczych, jedno – autobusu, siedem – pojazdów typu meleks i jedno – hulajnogi). Pierwsze dwa zdarzenia odnotowano w 2020 roku, w latach 2021–2024 kolejno dwa, siedem, 23 i 30, a w I półroczu 2025 roku – 25 zdarzeń. Były to zdarzenia sklasyfikowane jako pożary małe, z wyjątkiem dwóch pożarów dużych (uznanych za takie z uwagi na objęcie nimi również obiektów budowlanych lub innych pojazdów). Poza tym odnotowano 199 pożarów pojazdów hybrydowych.

Przykład

W marcu 2023 roku w powiecie kartuskim przy drodze publicznej, zapalił się samochód osobowy. Jednostki ratowniczo-gaśnicze przybyły na miejsce zdarzenia o godz. 21:08 (pojazd był całkowicie objęty pożarem), a działania zakończono w następnym dniu o godz. 17:40. Trwały one 20 godzin i 32 minuty, gdyż – mimo chłodzenia baterii – spod tylnej kanapy wydobywał się dym, w związku z czym zdecydowano o umieszczeniu pojazdu w prowizorycznie przygotowanym kontenerze z wodą.

W czerwcu 2024 roku w Gdyni, w związku z pożarem trzech pojazdów (z tego jeden elektryczny i jeden hybrydowy) na parkingu osiedlowym, działania rozpoczęto o godzinie 2:31, a zakończono o 21:47 (po 19 godzinach i 16 minutach). Monitorowanie temperatury obudowy akumulatorów (po uprzednim ugaszeniu płomienia) wykazywało temperaturę ok. 50°C, a przy tym każdorazowo temperatura rosła, w związku z czym przystąpiono do cyklicznego schładzania baterii rozproszonym prądem wody (odnotowywano kolejne wzrosty temperatury).

Wykorzystywany sprzęt ratowniczo-gaśniczy

W akcjach ratowniczo-gaśniczych z reguły używano standardowego sprzętu gaśniczego stosowanego przy gaszeniu pojazdów spalinowych. W rozwiniętych pożarach wykorzystywano znaczne ilości wody, co nie było korzystne, ale zapewniało osiągnięcie pożądanego skutku, tj. stłumienie i ugaszenie pożaru.

W przypadku objęcia pożarem akumulatorów trakcyjnych, ilość wody konieczna do trwałego ugaszenia pojazdu elektrycznego jest niekiedy nawet kilkukrotnie większa niż w przypadku samochodów z napędem spalinowym (w analizowanych zdarzeniach zużywano od 0,05 do 200 m^3). Znaczące utrudnienie w prowadzeniu działań gaśniczych wynikało z faktu, że najczęściej baterie zlokalizowane są w dolnej części pojazdu i są zabudowane elementami osłonowymi. Ugaszenie ognia (zanik widocznego procesu spalania) nie rozwiązuje problemu, bowiem – w przypadku powszechnie stosowanych akumulatorów litowo-jonowych – pożar może rozwinąć się ponownie. Przerwanie procesu spalania i pewny efekt gaśniczy można osiągnąć wyłącznie poprzez trwałe obniżenie temperatury wszystkich ogniw. Jeżeli temperatura ogniw pozostaje wysoka, powyżej pewnego progu, istnieje wysokie ryzyko ponownego wyst ąpienia pożaru akumulatora. W zależności od wielu czynników, proces spalania może nastąpić po chwili, po kilku godzinach lub nawet po jednej dobie. Gaszenie wodą ma na celu schłodzenie ogniw do temperatury kilkudziesięciu °C.

Przykład

W akcji ratowniczo-gaśniczej z 26 marca 2023 r. w powiecie kartuskim (trwającej ponad 20 godzin), w której zastosowano prowizorycznie przygotowany kontener zużyto 20 m^3 wody. Dla porównania, najwięcej wody (200 m^3) zużyto w akcji z 10 września 2021 r. w powiecie chełmskim (trwającej około dziewięciu godzin), w której pojazdu (przewożonego na lawecie samochodowej) nie umieszczano w kontenerze z wodą.

Sprzęt dedykowany do działań w pożarach pojazdów elektrycznych był sporadycznie stosowany w prowadzonych akcjach ratowniczych albo w ogóle nie był wykorzystywany, a dotyczyło to: specjalistycznych kontenerów do zanurzania pojazdów w wodzie (użyto w tym celu prowizorycznie przygotowanego kontenera transportowego), płacht gaśniczych (nie wykorzystywano), urządzeń do przebijania się przez obudowę akumulatora (system gaśniczo-tnący Cold Cut Cobra) w celu podania środka gaśniczego lub chłodzącego do wnętrza baterii (dwukrotnie zadysponowano, ale raz użyto), wtyczek dezaktywacyjnych zapobiegających przypadkowemu uruchomieniu pojazdu (używano sporadycznie w przypadku dysponowania nimi).

Przykład

W związku z brakiem specjalistycznych kontenerów do zanurzania pojazdów w wodzie, w marcu 2023 roku w powiecie kartuskim zanurzono pojazd w kontenerze transportowym (wyścielonym trzema warstwami folii budowlanej, przyklejonej taśmą do ścian kontenera). Wypompowaną wodę odebrał pojazd asenizacyjny. Według badania dokonanego przez specjalistyczną grupę ratownictwa chemiczno-ekologicznego, woda popożarowa miała odczyn PH-6 oraz zawierała chlorek magnezu, metyloaminy i polipirol. W sporządzonej w PSP analizie tego zdarzenia m.in. stwierdzono: *„hakowy kontener transportowy nie jest przystosowany do napełniania go wodą – jego budowa nie zapewnia szczelności. Zastosowanie folii w celu uszczelnienia kontenera wykazało wiele trudności, folia budowlana nie jest przeznaczona do tego typu zadań."*

Natomiast w zdarzeniu z grudnia 2022 roku w Piotrkowie Trybunalskim odstąpiono od umieszczenia pojazdu w kontenerze na złom (dostarczonym przez osobę prywatną) i zalewania go wodą, ze względu na skuteczność wcześniejszych działań gaśniczych.

Przykład

Odnotowano dwukrotne zadysponowanie pojazdu z systemem gaśniczo-tnącym Cold Cut Cobra, przy czym w zdarzeniu z marca 2023 roku w powiecie kartuskim dowódca zastępu odmówił użycia tego systemu ze względów bezpieczeństwa i braku wytycznych w procedurach, zaś w zdarzeniu z czerwca 2025 roku w Jeleniej Górze w celu zwiększenia skuteczności gaszenia pożaru akumulatora użyto wysokociśnieniowego agregatu gaśniczego Cobra Cold Cut.

Kontrowersje co do użycia niektórych rodzajów sprzętu w gaszeniu pożarów pojazdów elektrycznych

Nierozstrzygnięte pozostają kwestie zasadności użycia wyżej wzmiankowanego – a stosowanego w innych krajach – sprzętu dedykowanego do gaszenia pojazdów elektrycznych.

W przypadku specjalistycznych kontenerów do zanurzania pojazdów w wodzie – umożliwiających chłodzenie baterii z użyciem kilkukrotnie mniejszej ilości wody i pozwalających na izolowanie pojazdu (również w formie tzw. suchej kwarantanny) w celu ograniczenia rozprzestrzeniania się ognia na inne obiekty – podnosi się, że przeszkodami w ich stosowaniu są: duży wysiłek logistyczny, problem odbioru i kosztów utylizacji skażonej wody, zakazy niektórych producentów pojazdów, nieuniknione zwiększenie ogólnych szkód materialnych (chociaż w opinii NIK wydaje się, że całkowite spalenie się pojazdu skutkuje porównywalnymi szkodami materialnymi).

Wskazywane ograniczenia w stosowaniu płacht gaśniczych – mających izolować pojazd objęty ogniem i tym samym umożliwić prowadzenie skutecznej akcji ratunkowej – to: nieskuteczność gaszenia pożaru baterii (proces palenia ogniw akumulatora nie wymaga obecności tlenu) oraz brak wskazania takiego sposobu gaszenia przez producentów pojazdów. W związku z tym zastosowanie płachty mogłoby być wskazane w pierwszej fazie pożaru przed przybyciem jednostek p.poż. (ewentualnie powinny one stanowić wyposażenie garaży, parkingów i warsztatów).

Z kolei stosowanie urządzeń (systemów gaśniczo-tnących) do przebijania się przez obudowę akumulatora i chłodzenia spotyka się z obawami o bezpieczeństwo strażaków i zastrzeżeniami producentów, zakazujących ingerencji w baterie. Niemniej jednak, jeden z producentów pojazdów elektrycznych stosuje specjalnie przygotowany konstrukcyjnie zaślepiony otwór, który umożliwia bezpośrednią aplikację wody do wnętrza pakietu bateryjnego (co skraca czas gaszenia i zmniejsza ilość zużytej wody).

Metodyka i technika dostosowana do gaszenia pojazdów elektrycznych

W akcjach ratowniczo-gaśniczych używano standardowych taktyk stosowanych przy gaszeniu pojazdów spalinowych, z uwzględnieniem wymogów mających zastosowanie przy pożarach pojazdów elektrycznych (w zależności od zaawansowania pożaru i objętych nim elementów pojazdu). Główne występujące zagrożenia w tym zakresie zostały

zidentyfikowane i poddane analizie, a wypracowane standardy i zasady postępowania były stosowane w prowadzonych działaniach. Należały do nich wymogi, w szczególności:

- ustawienie pojazdu pożarniczego i prowadzenie działań od strony nawietrznej, zwłaszcza z uwagi na – zachodzący przy pożarze akumulatora – proces wytwarzania się gazów palnych (w tym wodoru);
- rozpoznanie rodzaju palącego się pojazdu (elektryczny, hybryda, marka, model itd.) i czy pożar objął akumulator trakcyjny, z uwzględnieniem ryzyka występowania wysokiego napięcia i zagrożenia wybuchem;
- dezaktywacja i zabezpieczenie przed samoistnym przemieszczeniem się pojazdu (przy napędzie elektrycznym możliwe samoistne uruchomienie), np. poprzez włożenie wtyczki do gniazda ładowania lub przy wykorzystaniu klinów, klocków;
- wykorzystanie karty ratowniczej pojazdu (dostępnej również w wersji elektronicznej poprzez przeznaczone do tego aplikacje);
- chłodzenie akumulatora wodą i monitorowanie jego temperatury (w przypadku jej wzrostu – powtarzanie chłodzenia i pomiarów temperatury), a w uzasadnionych przypadkach – gdy zastosowane techniki okażą się nieskuteczne – wykorzystanie kontenera, ze wskazaniem na suchą kwarantannę (w ostateczności zalanie pojazdu wodą, pod warunkiem zapewnienia rozwiązania problemu z wodą popożarową).

Nieustalone przyczyny zdarzeń oraz okoliczności ich zaistnienia

PSP nie była zobligowana do ustalania przyczyn pożarów pojazdów elektrycznych. Odnotowano jedynie przypuszczalne przyczyny ich zaistnienia, wśród których najczęściej wymieniano wady środków transportu – głównie zwarcie lub stan awaryjny instalacji elektrycznej (w 40 zdarzeniach), wady innych urządzeń lub instalacji elektrycznych (dziewięć), a ponadto m.in.: podpalenia (sześć), wady urządzeń mechanicznych albo nieostrożność osób dorosłych w posługiwaniu się ogniem otwartym (po dwa zdarzenia). Jako nieustalone lub inne przyczyny wskazano odpowiednio w 16 i 11 zdarzeniach.

Nie dysponowano także pełną wiedzą o okolicznościach zaistnienia pożarów. W 17 zdarzeniach nie odnotowano informacji w tym zakresie. W 25 przypadkach do pożaru miało dojść w trakcie jazdy (w tym w czterech na skutek zderzenia), 45 zdarzeń zaistniało w trakcie postoju (w tym osiem podczas ładowania akumulatorów bądź bezpośrednio po nim), dwa pożary dotyczyły pojazdów przewożonych na lawecie.

Przykład

We wrześniu 2021 roku w powiecie chełmskim – w kolejce do przejścia granicznego – doszło do pożaru pojazdu elektrycznego przewożonego przez terytorium RP na lawecie.

W czerwcu 2023 roku w Gdyni na parkingu policyjnym doszło do ponownego zapłonu baterii w pojeździe elektrycznym (do pierwszego pożaru doszło po uderzeniu pojazdu w drzewo).

We wrześniu 2024 roku w powiecie wołomińskim na parkingu serwisu naprawczego zapalił się samochód dostawczy o napędzie elektrycznym, uczestniczący wcześniej w kolizji drogowej, w której doszło do wybuchu i uszkodzenia baterii.

Zdaniem NIK, pogłębiona wiedza PSP z tego zakresu – uzyskana na przykład w ramach zasięgnięcia informacji od innych służb – mogłaby być przydatna do analiz związanych z bezpieczeństwem strażaków w trakcie działań ratowniczych lub w podejmowanych przez PSP działaniach prewencyjnych, a także w ramach współpracy z producentami pojazdów.

5.2.2. Realizacja akcji ratowniczo-gaśniczych z udziałem instalacji fotowoltaicznych

Specyfika pożarów instalacji fotowoltaicznych i związanych z nimi akcji ratowniczo-gaśniczych

Dodatkowe ryzyka związane z instalacjami fotowoltaicznymi występujące w trakcie akcji ratowniczo-gaśniczych to ryzyko porażenia prądem elektrycznym o stałej wartości natężenia występujące już na złączach przewodów i modułów PV[4] oraz ryzyko porażenia łukiem elektrycznym, który jest trudny do ugaszenia i może osiągać temperaturę kilku tysięcy ^{o}C. Ponadto ryzyka, takie jak: upadek z wysokości, zatrucie toksycznymi gazami powstałymi w wyniku spalania się modułów PV, spadające elementy, utrata nośności konstrukcji nadmiernie obciążonego dachu.

Poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa strażaków stanowi fakt, że nawet po wyłączeniu głównego zasilania budynku, panele fotowoltaiczne nadal generują napięcie, jeśli są wystawione na działanie światła słonecznego bądź oświetlenia sztucznego, np. używanego przez strażaków.

W przypadku gdy uzupełnienie instalacji PV stanowi magazyn energii, dochodzą zagrożenia poparzenia chemicznego i wytworzenia się mieszanin wybuchowych gazów.

Czas dojazdu na miejsce zdarzenia i trwania akcji ratowniczo-gaśniczych

W zdecydowanej większości (90,0%) z 60 analizowanych zdarzeń[5] (w tym 51 z udziałem OSP) czas dojazdu jednostek ratowniczo-gaśniczych na miejsce zdarzeń wynosił poniżej 15 minut, co odpowiadało wartości miernika (≥ 90%) corocznie ustalanego w *Planach działalności Komendanta Głównego* PSP.

---

[4] Po stronie instalacji prądu stałego, mimo rozłączenia instalacji PV, na zaciskach przewodów łączących moduły PV występuje napięcie o wartości kilkuset woltów. Odłączenie falownika od sieci elektroenergetycznej nie skutkuje zaprzestaniem generowania napięcia przez moduły fotowoltaiczne.

[5] Analiza objęła 60 zdarzeń zaistniałych w latach 2019–2025 (do końca I półrocza) w obrębie instalacji fotowoltaicznych w powiatach lub miastach, w których wystąpiły pożary z udziałem pojazdów elektrycznych (zastosowano dobór losowy z ogółem 2805 takich zdarzeń z terenu całego kraju). Analizowane zdarzenia w większości (34) zostały sklasyfikowane jako pożary małe, ale wystąpiły także pożary średnie (18) i duże (osiem).

Czas trwania akcji (liczony od przybycia do zakończenia działań ratowniczych) poniżej jednej godziny odnotowano w 18 przypadkach. W 35% zbadanych zdarzeń, akcje trwały od jednej do trzech godzin. Identyczny udział zdarzeń dotyczył akcji trwających powyżej trzech do ponad 12 godzin. Najdłużej (powyżej sześciu godzin) trwało siedem akcji, w których gaszono pożary sklasyfikowane jako średnie i duże, obejmujące działania na wysokości (dachy, poddasza) oraz prace rozbiórkowe konstrukcji budowlanych.

Przykład

Najdłużej (12 godzin i 38 minut) trwała akcja z kwietnia 2024 roku w powiecie krośnieńskim, gdzie pożarowi uległ budynek wielofunkcyjny z częścią stajenną i hotelową (z instalacją PV na jej dachu). W czasie działań doszło do wybuchu butli z gazem propan-butan (skutkującego rozprzestrzenieniem się pożaru), zawalenia dachu, doszczętnego spalenia instalacji fotowoltaicznej i zawalenia się jednej ze ścian.

Wykorzystywany sprzęt ratowniczo-gaśniczy

W akcjach ratowniczo-gaśniczych z udziałem instalacji fotowoltaicznych (a w pojedynczych przypadkach także magazynów energii), poza standardowym sprzętem gaśniczym, dodatkowo wykorzystywano przede wszystkim sprzęt elektroizolacyjny (dielektryczny) – buty, rękawice, drążki, podesty i środki gaśnicze służące do gaszenia urządzeń będących pod napięciem.

Metodyka i technika dostosowana do gaszenia instalacji fotowoltaicznych

Stosowane taktyki i techniki gaszenia pożarów uwzględniały specyfikę zdarzeń z udziałem instalacji fotowoltaicznych. Podejmowane działania prowadzono z zachowaniem – ustalonych w KG PSP – standardowych zasad postępowania podczas takich zdarzeń, co wymagało w szczególności takich działań, jak:

- właściwe rozpoznanie, tj. zgromadzenie, już na etapie dojazdu na miejsce zdarzenia, informacji o występowaniu instalacji PV lub magazynu energii (co niekiedy nie było możliwe), a po przyjeździe – danych o tych urządzeniach, m.in. ich wyposażeniu i miejscu lokalizacji poszczególnych elementów (moduły, falownik, skrzynka przyłączeniowa do sieci elektroenergetycznej, przewody prądu stałego i zmiennego, rozłączniki bezpiecznikowe i wyłączniki), a także o innych alternatywnych źródłach energii (np. samoczynnym załączaniu rezerwy – agregat prądotwórczy);

Przykład

W niektórych przypadkach, strażacy dopiero na miejscu zdarzenia dowiadywali się o zagrożeniach związanych z fotowoltaiką lub magazynami energii. W zdarzeniu z listopada 2024 roku w powiecie

kluczborskim, właściciel obiektu poinformował, że możliwym źródłem ognia może być magazyn energii, uruchomiony dwa dni wcześniej.

W innych zdarzeniach (dla których właściwe jednostki PSP sporządziły własne analizy) miały miejsce pożary domów jednorodzinnych, w przypadku których: strażacy zastali zlokalizowany w piwnicy palący się magazyn energii zmontowany w sposób nieprofesjonalny, „hobbystyczny" (powiat bytowski, grudzień 2023 roku) bądź przybyły jako pierwszy zastęp OSP nie przekazał informacji o instalacji PV (powiat bielski, kwiecień 2024 roku).

- wyłączenie głównego wyłącznika prądu w budynkach jednorodzinnych bądź przeciwpożarowego wyłącznika prądu w obiektach przemysłowych i użyteczności publicznej (co nie skutkuje zaprzestaniem generowania napięcia po stronie paneli PV i wymaga zachowania środków ostrożności przez ratowników), a także falownika jeżeli instalację PV wyposażono w magazyn energii;

Przykład

Nie zawsze było możliwe skorzystanie z takich wyłączników ze względu na objęcie ich pożarem. W zdarzeniu z sierpnia 2021 roku w powiecie pruszkowskim nie było możliwości wyłączenia głównego wyłącznika prądu i falownika, gdyż znajdowały się wewnątrz płonącego budynku, w strefie niemożliwej do dotarcia – zastosowano zasady postępowania z urządzeniami pod napięciem i w obrębie paneli fotowoltaicznych. Podobnie w marcu 2023 roku w powiecie otwockim – brak możliwości odłączenia przyłącza energetycznego i falownika, znajdujących się bezpośrednio przy elementach objętych pożarem. W późniejszej fazie akcji odłączenia przyłącza energetycznego dokonało Pogotowie Energetyczne.

W lipcu 2022 roku w powiecie warszawskim zachodnim nie udało się odłączyć paneli fotowoltaicznych, gdyż doszło do wybuchu dwóch akumulatorów, instalacja zasilająca i wszystkie przewody zostały spalone, dochodziło do iskrzeń instalacji fotowoltaicznej zlokalizowanej w piwnicy, wyposażonej w trzy falowniki, z których dwa zasilały sieć, a jeden – akumulatory magazynujące energię.

- gaszenie pożarów odbywało się z zachowaniem zasad postępowania jak z instalacjami elektrycznymi będącymi pod napięciem, w szczególności z zachowaniem wymaganych odległości od urządzeń i elementów mogących być pod napięciem (również podczas podawania środków gaśniczych), co przełożyło się na brak przypadków porażenia prądem ratowników.

Niekiedy – z uwagi na okoliczności zdarzeń – działania ratowniczo gaśnicze ograniczały się do użycia sprzętu podręcznego bądź zabezpieczenia miejsca zdarzenia.

Przykład

W zdarzeniu z września 2021 roku w Krakowie (pożar instalacji PV złożonej z 2650 szt. paneli) ogień ugaszono podręcznym sprzętem gaśniczym, gdyż z autodrabiny nie było skutecznego zasięgu do podania środka gaśniczego na palące się falowniki na dachu hali produkcyjnej. Zużyto 40 gaśnic proszkowych i pięć śniegowych.

W zdarzeniu z sierpnia 2023 roku w powiecie łobeskim (pożar szafki z falownikiem instalacji PV) odstąpiono od podawania środków gaśniczych, z uwagi na trwającą produkcję energii i palący się ciągle łuk elektryczny. Pożar uszkodził przyłącze DC, powodując jego samoczynne rozłączenie. Pożar ustał po zgaszeniu łuku. Serwisant instalacji odłączył część AC, z uwagi na uszkodzenia nie było możliwe odłączenia innych łączników.

Nieustalone przyczyny zdarzeń oraz okoliczności ich zaistnienia

PSP – nie będąc do tego zobowiązana – nie podejmowała działań w celu ustalenia rzeczywistych przyczyn pożarów, w których prowadziła akcje ratowniczo-gaśnicze. Poprzestawano, tak jak przy innych zdarzeniach, na odnotowaniu przypuszczalnych przyczyn ich zaistnienia (najczęściej nie wskazujących wprost na elementy instalacji PV), tj. wady urządzeń i instalacji elektrycznych, w szczególności przewody, osprzęt oświetlenia, odbiorniki bez urządzeń grzewczych (w blisko połowie analizowanych zdarzeń) oraz nieustalone (w 27% analizowanych zdarzeń).

W publikacjach branżowych wśród przyczyn pożarów instalacji PV wymienia się m.in.: zwarcia w instalacji (np. gdy niewłaściwie dobrano zabezpieczenia elektryczne całego systemu), wyładowania atmosferyczne, nieumiejętne podłączenie instalacji, słabą jakość paneli lub komponentów (mogącą skutkować zwarciem w panelach), niewłaściwe zabezpieczenia elektryczne. Pożar może być też spowodowany uszkodzeniami mechanicznymi lub błędami montażowymi.

Wnioski wynikające z analiz PSP

W jednostkach PSP przeprowadzono 35 analiz zdarzeń z udziałem instalacji PV. Sformułowano w nich m.in. wnioski wskazujące na potrzebę dodatkowych szkoleń i doposażenia, np. w sprzęt pozwalający na ograniczenie powierzchni paneli PV (przy użyciu systemu piany sprężonej lub plandeki ognioodpornej, dających techniczną możliwość zatrzymania produkcji prądu przez panele PV), mierniki prądu stałego, sprzęt dielektryczny o odpowiednich parametrach, w tym specjalistyczne klucze do rozłączania modułów PV, rękawice na wyższe napięcie 1 kV, buty, przyłbice, bosaki, narzędzia umożliwiające przecięcie przewodów

i teleskopowe drążki izolacyjne z zamontowanym w głowicy drążka narzędziem roboczym (np. wskaźnik, uziemiacz, zaczep).

Postulowano także o zmiany unormowań i wymagań, mające na celu usprawnienie działań ratowniczo-gaśniczych i poprawę bezpieczeństwa strażaków, a w szczególności:

- wprowadzenie obowiązku uzgadniania z rzeczoznawcą ds. zabezpieczeń p.poż. wszystkich instalacji PV i stosowania zabezpieczeń p.poż. (np. automatycznych wyłączników, boczników pożarowych),
- dodanie, w przepisach w sprawie ochrony p.poż. budynków, zapisów zobowiązujących do umieszczania oznakowania informującego o występowaniu instalacji fotowoltaicznych i magazynów energii (wraz z ich danymi technicznymi),
- wprowadzenie wymogów dotyczących magazynów energii elektrycznej (w przepisach ochrony p.poż. lub przepisach budowlanych) i przepisów obligujących do lokalizacji magazynów energii na zewnątrz budynku.

Niekiedy w ramach analiz stwierdzano uchybienia w sposobie realizacji akcji ratowniczo-gaśniczych.

Przykład

W kwietniu 2024 roku w powiecie międzyrzeckim samochód wjechał na teren farmy fotowoltaicznej uszkadzając częściowo konstrukcję paneli. Przybyli jako pierwsi na miejsce zdarzenia strażacy OSP działali w strefie zagrożenia mimo braku pewności, że strefa i znajdująca się w niej infrastruktura techniczna jest dla ratowników bezpieczna. Ze względu na brak sprzętu specjalistycznego i ochrony indywidualnej nie mogli oni dokonać szczegółowego rozpoznania zagrożenia (brak sprzętu dielektrycznego).

5.3. Współpraca z podmiotami zewnętrznymi w zakresie edukacji i prewencji dotyczącej nowych zagrożeń, w szczególności akcji ratowniczo-gaśniczych z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych

PSP efektywnie współpracowała z innymi podmiotami w obszarze poprawy bezpieczeństwa użytkowania pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych

W celu poprawy bezpieczeństwa PSP zarówno na poziomie krajowym, jak i międzynarodowym na bieżąco współpracowała m.in. z ośrodkami badawczymi, uczelniami wyższymi, stowarzyszeniami branżowymi i producentami pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych. Efektem tej współpracy było przede wszystkim wypracowanie sposobów skutecznego działania, systematyczne poszerzanie wiedzy strażaków oraz zdobycie praktycznych umiejętności przydatnych w tego typu

akcjach. Współpraca i wymiana wiedzy z innymi podmiotami przekładała się na wprowadzanie przydatnych z punktu widzenia bezpieczeństwa pożarowego regulacji i rozwiązań prawnych.

Przykłady

W maju 2024 roku, w ramach współpracy PSP z Polskim Stowarzyszeniem Nowej Mobilności, wydane zostały *Wytyczne w zakresie ochrony przeciwpożarowej garaży w obiektach budowlanych, przeznaczonych do ładowania samochodów elektrycznych i hybrydowych plug-in* stanowiące uzupełnienie przepisów techniczno-budowlanych odnoszących się do bezpieczeństwa przeciwpożarowego w garażach.

Z kolei w kwietniu 2025 roku przekazano do Ministerstwa Rozwoju i Technologii propozycje przepisów dotyczących instalowania urządzeń fotowoltaicznych i magazynów energii elektrycznej. Zgłoszone przez KG PSP propozycje zostały w zmienionej formie uwzględnione w projekcie rozporządzenia w sprawie warunków technicznych budynków.

Współpraca PSP z innymi służbami ratowniczo-gaśniczymi

Zadawalający poziom współpracy w obszarze poprawy bezpieczeństwa użytkowania pojazdów elektrycznych potwierdziły także Wojskowa Ochrona Przeciwpożarowa oraz Lotniskowe Służby Ratowniczo-Gaśnicze. PSP nie realizowała natomiast tego typu akcji ratowniczo-gaśniczych z udziałem Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w Gdyni ze względu na dotychczasowy brak zdarzeń na Morzu Bałtyckim.

Podejmowane przez PSP działania informacyjno-edukacyjne w zakresie bezpiecznej obsługi urządzeń elektrycznych wymagają pogłębienia

PSP prowadziła szereg działań informacyjno-edukacyjnych związanych z bezpiecznym posługiwaniem się urządzeniami elektrycznymi oraz promowaniem właściwych postaw i zachowań sprzyjających unikaniu niebezpieczeństw w obsłudze urządzeń magazynujących energię elektryczną. W grupie docelowej, do której skierowano prewencję społeczną PSP nie było jednak ani użytkowników pojazdów elektrycznych, ani instalacji fotowoltaicznych. W oparciu o przeprowadzoną w trakcie niniejszej kontroli analizę poszczególnych zdarzeń z udziałem pojazdów elektrycznych, NIK podziela pogląd Komendy Głównej PSP o braku konieczności rozszerzania wyposażenia pojazdów elektrycznych o dodatkowe obowiązkowe środki przeciwpożarowe inne niż gaśnica samochodowa. Jednocześnie w przestrzeni publicznej brakuje spójnych informacji zmierzających w kierunku wzrostu świadomości użytkowników urządzeń elektrycznych, przede wszystkim w zakresie prawidłowego reagowania na pierwszych etapach rozwoju pożaru.

Zdaniem NIK brak spójnych informacji w tym zakresie może skutkować dezorientacją użytkowników i wymaga pogłębienia działań informacyjno-edukacyjnych w ramach szeroko rozumianej prewencji społecznej.

PSP nie reagowała na bieżąco na dezinformację w przestrzeni publicznej dotyczącą urządzeń magazynujących energię elektryczną

Począwszy od lutego 2026 roku, tj. po zakończeniu kontroli P/25/048 Komenda Główna PSP rozpoczęła wydawanie komunikatów na prowadzonych stronach internetowych dotyczących *nieprawdziwych i niczym niepopartych informacji, powodujących destabilizację, niepokój oraz mających wpływ na poczucie bezpieczeństwa społecznego* – lutowy komunikat odnosił się do kwestii rzekomych wad czujek dymu i tlenku węgla. Wcześniej jednak nie podejmowano działań związanych z głośnymi przypadkami dezinformacji w przestrzeni publicznej na temat zdarzeń związanych z pożarami pojazdów elektrycznych bądź instalacji fotowoltaicznych mimo, iż w trakcie kontroli stwierdzono co najmniej dwa przypadki bardzo dużych pożarów, ze zniekształconym przekazem medialnym dotyczącym przyczyn ich powstania (pożar w garażu podziemnym w Warszawie w 2021 roku i pożar budynku wielorodzinnego w Ząbkach w 2025 roku).

Według informacji uzyskanej od Ministra Cyfryzacji, najskuteczniejszym narzędziem zgłaszania wszelkich treści noszących znamiona dezinformacji jest formularz na stronie Naukowej i Akademickiej Sieci Komputerowej – Państwowy Instytut Badawczy (NASK), zaś brak bieżących zgłoszeń PSP w tym zakresie mógł wpłynąć na nieuwzględnianie tego problemu w analizach Ośrodka Analiz Dezinformacji NASK. Ponadto w lutym 2025 roku NASK opracował na potrzeby Akademii Pożarniczej w Warszawie poradnik zawierający podstawowe mechanizmy rozpoznawania przypadków dezinformacji i reagowania w kontekście sytuacji kryzysowych.

W ocenie NIK brak bieżącego reagowania PSP na ustalone przypadki dezinformacji związanej z pożarami z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych, a także niewykorzystywanie dostępnych narzędzi w tym zakresie może mieć negatywny wpływ na decyzje zakupowe konsumentów, a także szeroko rozumiany rozwój elektromobilności w Polsce.

6. ZAŁĄCZNIKI

6.1. METODYKA KONTROLI I INFORMACJE DODATKOWE

Cel główny kontroli

Czy Państwowa Straż Pożarna była przygotowana do przeprowadzania akcji ratowniczo-gaśniczych w szczególności z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych?

Cele szczegółowe

Założono, że cel główny zostanie osiągnięty dzięki zbadaniu następujących zagadnień:

1) Czy KG PSP prawidłowo przygotowała się organizacyjnie do realizacji zadań związanych z przeprowadzaniem akcji ratowniczo-gaśniczych, w szczególności z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych, a także prawidłowo nadzorowała i koordynowała przygotowanie organizacyjne jednostek PSP w tym zakresie?
2) Czy KG PSP prawidłowo oraz rzetelnie nadzorowała i koordynowała realizację przez jednostki PSP akcji ratowniczo-gaśniczych, w szczególności z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych?
3) Czy KG PSP prawidłowo i skutecznie współpracowała z podmiotami zewnętrznymi w zakresie edukacji i prewencji dotyczącej akcji ratowniczo-gaśniczych, w szczególności z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych, a także prawidłowo nadzorowała i koordynowała przygotowanie organizacyjne jednostek PSP w tym zakresie?

Zakres podmiotowy

Kontrolą P/25/048 objęto Komendę Główną PSP. Ponadto wybrane dane pozyskano ze wszystkich 16 komend wojewódzkich PSP i 55 wybranych komend powiatowych / miejskich PSP – łącznie z 72 jednostek organizacyjnych PSP.

Kryteria kontroli

Kontrolę przeprowadzono na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli pod względem legalności, gospodarności, celowości i rzetelności.

Okres objęty kontrolą

Kontrolą objęto okres od 1 stycznia 2019 r. do 30 czerwca 2025 r. z uwzględnieniem pozostałych dowodów o ile miały wpływ na kontrolowaną działalność.

Działania na podstawie art. 29 ustawy o NIK

Dla celów kontroli, na podstawie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK pozyskano informacje od: Ministra Klimatu i Środowiska, Dyrektora Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, Szefa Wojskowej Ochrony Przeciwpożarowej, Pełnomocnika Rządu ds. Cyberbezpieczeństwa, Przewodniczącego Komitetu Audytu Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, Prezesa Polskich Portów Lotniczych S.A. w Warszawie.

Pozostałe informacje

Kontrola została podjęta z inicjatywy własnej NIK. Czynności kontrolne przeprowadzono w okresie od 2 września do 27 lutego 2026 r. Wyniki kontroli przedstawiono w wystąpieniu pokontrolnym, w którym sformułowano dwa wnioski pokontrolne. Do wystąpienia pokontrolnego nie zgłoszono zastrzeżeń. Komendant Główny PSP poinformował o przystąpieniu do wdrażania obu wniosków. Na dzień 29 kwietnia 2026 r. oba wnioski były w trakcie realizacji.

Finansowe rezultaty kontroli wyniosły 7118 tys. zł i dotyczyły kwoty związanej z dodatkowymi wydatkami związanymi z nieskutecznym uruchomieniem w 2023 roku modernizowanego od 2018 roku podstawowego systemu informatycznego PSP (tzw. nowe SWD).

Wykaz jednostek kontrolowanych

Kontrolę przeprowadziła Podlaska Delegatura w Białymstoku. Kontrolą objęto Komendę Główną PSP w Warszawie, którą kieruje nadbrygadier Wojciech Kruczek.

6.1.1. WYKAZ OCEN KONTROLOWANYCH JEDNOSTEK

Lp.	Nazwa jednostki kontrolowanej	Ocena kontrolowanej działalności*/	Stany mające wpływ na wydaną ocenę:	
			Prawidłowe	Nieprawidłowe
1.	Komenda Główna PSP w Warszawie	w formie opisowej	KG PSP sprawnie zidentyfikowała nowe zagrożenia związane ze zdarzeniami z udziałem pojazdów elektrycznych bądź instalacji fotowoltaicznych i wydała przydatne w praktyce operacyjnej wytyczne dla wszystkich podległych jednostek. KG PSP prawidłowo i rzetelnie nadzorowała przebieg akcji ratowniczo-gaśniczych z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych, a poszczególne jednostki terenowe PSP sprawnie, skutecznie i z reguły rzetelnie realizowały tego typu akcje. PSP prawidłowo i skutecznie współpracowała z krajowymi i zagranicznymi podmiotami w zakresie wymiany wiedzy na temat akcji ratowniczo-gaśniczych z udziałem pojazdów elektrycznych lub instalacji fotowoltaicznych, a współpraca ta przekładała się na wdrażanie nowych rozwiązań technologicznych i propozycje zmian przepisów przeciwpożarowych zmierzających do poprawy bezpieczeństwa pożarowego.	Nie zdołano wdrożyć nowego informatycznego systemu wspomagania decyzji, nad którym prace zainicjowano w 2018 roku. Wskutek tego nie udało się zwiększenie kompleksowego zasobu informacyjnego PSP, w szczególności o lokalizacji i parametrach technicznych poszczególnych stacji ładowania pojazdów, instalacji fotowoltaicznych i magazynów energii, a także sieci hydrantowej, które to dane dodatkowo mogłyby poprawić sprawność i skuteczność działań ratowniczych, a przede wszystkim wpływać na rozpoznanie i zarządzanie na miejscu kierujących działaniami ratowniczymi. Jednostki terenowe PSP nie zadbały o pełne zapoznanie realizujących akcje strażaków i druhów OSP z wytycznymi dotyczącymi zdarzeń z udziałem pojazdów elektrycznych lub instalacji fotowoltaicznych. Stopień przygotowania poszczególnych jednostek PSP uzależniony był od działań na poziomie powiatowym, związanych z miejscowymi możliwościami organizacji szkoleń oraz doskonalenia zawodowego, lokalnej

Lp.	Nazwa jednostki kontrolowanej	Ocena kontrolowanej działalności*/	Stany mające wpływ na wydaną ocenę:	
			Prawidłowe	Nieprawidłowe
				współpracy z producentami i dystrybutorami urządzeń, a przede wszystkim lokalnych możliwości finansowania. W 12 (z 16) województwach, na koniec listopada 2025 roku, PSP nie dysponowała kontenerami do gaszenia pojazdów elektrycznych, co uchybiało wymogom określonym pod poz. nr 24 załącznika nr 6 rozporządzenia w sprawie wyposażenia oraz w tabelach wyposażenia na obszarze województw, zatwierdzonych przez Komendanta Głównego PSP.

*/ pozytywna/w formie opisowej/negatywna

6.2. ANALIZA STANU PRAWNEGO I UWARUNKOWAŃ ORGANIZACYJNO-EKONOMICZNYCH

Analiza stanu prawnego

Akcje ratowniczo-gaśnicze

Na potrzeby kontroli przyjęto, że akcje ratowniczo-gaśnicze obejmują wszelkie działania organizowane i kierowane przez PSP w związku ze zidentyfikowanymi pożarami, które mają na celu ochronę życia, zdrowia, mienia lub środowiska. Organizację i sposób prowadzenia akcji ratowniczo-gaśniczych określają przepisy rozdziału 3, art. 20–22 ustawy o PSP.

Zadania PSP

Stosownie do art. 1 ust. 1 ustawy o PSP, Państwowa Straż Pożarna jest zawodową, umundurowaną i wyposażoną w specjalistyczny sprzęt formacją, przeznaczoną do walki z pożarami, klęskami żywiołowymi i innymi miejscowymi zagrożeniami. Do jej podstawowych zadań należy m.in.: 1] **rozpoznawanie zagrożeń pożarowych** i innych miejscowych zagrożeń, 2] **organizowanie i prowadzenie akcji ratowniczych w czasie pożarów,** klęsk żywiołowych lub likwidacji miejscowych zagrożeń, 3] wykonywanie pomocniczych specjalistycznych czynności ratowniczych, 4] **kształcenie kadr** dla potrzeb Państwowej Straży Pożarnej i innych jednostek ochrony przeciwpożarowej, 5] nadzór nad przestrzeganiem przepisów przeciwpożarowych, a także 6] **prowadzenie prac naukowo-badawczych w zakresie ochrony przeciwpożarowej** oraz ochrony ludności (art. 1 ust. 2 ustawy o PSP). Z kolei Komendant Główny Państwowej Straży Pożarnej, podległy ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych, jest centralnym organem administracji rządowej w sprawach organizacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego oraz ochrony przeciwpożarowej (art. 9 ust. 1 ustawy o PSP), którego zadania określa art. 10 ustawy o PSP. Zadania podległych Komendantowi Głównemu PSP, komendantów wojewódzkich zostały określone w art. 12 ust. 5 i 5a ustawy o PSP, a komendantów powiatowych/miejskich w art. 13 ust. 6 i 7 ustawy o PSP.

Ochrona przeciwpożarowa

Zgodnie z art. 1 ustawy o ochronie ppoż., ochrona przeciwpożarowa polega na realizacji przedsięwzięć mających na celu ochronę życia, zdrowia, mienia lub środowiska przed pożarem, klęską żywiołową lub innym miejscowym zagrożeniem, poprzez: 1] zapobieganie powstawaniu i rozprzestrzenianiu się pożaru, klęski żywiołowej lub innego miejscowego zagrożenia, 2] **zapewnianie sił i środków do zwalczania pożaru**, klęski żywiołowej lub innego miejscowego zagrożenia oraz na rzecz ochrony ludności, 3] **prowadzenie działań ratowniczych przez jednostki ochrony przeciwpożarowej**.

Osoba fizyczna, osoba prawna, organizacja lub instytucja korzystające ze środowiska, budynku, obiektu lub terenu, są obowiązane zabezpieczyć je przed zagrożeniem pożarowym lub innym miejscowym zagrożeniem, zaś właściciel, zarządca lub użytkownik budynku, obiektu lub terenu, ponoszą odpowiedzialność za naruszenie przepisów przeciwpożarowych, w trybie i na zasadach określonych w innych przepisach (art. 3 ust. 1–2 ustawy o ochronie ppoż.).

Obowiązek spełnienia wymagań ochrony przeciwpożarowej ciąży także na wytwórcy maszyn, urządzeń i innych wyrobów oraz nabywcy licencji zagranicznych lub maszyn, urządzeń i innych wyrobów pochodzących z importu. Obowiązek ten ciąży również na użytkowniku maszyn, urządzeń i innych wyrobów. Rozpoczęcie eksploatacji nowej, przebudowanej lub wyremontowanej budowli, obiektu lub terenu, maszyny, urządzenia lub instalacji albo innego wyrobu może nastąpić wyłącznie, gdy: 1] zostały spełnione wymagania przeciwpożarowe, 2] sprzęt, urządzenia pożarnicze i ratownicze oraz środki gaśnicze zapewniają skuteczną ochronę przeciwpożarową. Ponadto **inwestor jest obowiązany zawiadomić komendanta powiatowego (miejskiego) PSP właściwego dla miejsca lokalizacji inwestycji o zakończeniu budowy obiektu budowlanego istotnego ze względu na konieczność zapewnienia ochrony życia, zdrowia, mienia lub środowiska przed pożarem**, klęską żywiołową lub innym miejscowym zagrożeniem **i o zamiarze przystąpienia do jego użytkowania, w celu zajęcia przez tego komendanta stanowiska.** Komendant powiatowy (miejski) PSP, zajmując stanowisko, niezwłocznie zawiadamia właściwego komendanta wojewódzkiego PSP i właściwy organ administracji architektoniczno-budowlanej oraz organ nadzoru budowlanego o zastrzeżeniach do rozwiązań zawartych w projekcie zagospodarowania działki lub terenu, projekcie architektoniczno-budowlanym lub projekcie technicznym, uzgodnionych pod względem zgodności z wymaganiami ochrony przeciwpożarowej przez rzeczoznawcę do spraw zabezpieczeń przeciwpożarowych (art. 6 ust. 3–7 ustawy o ochronie ppoż.).

Funkcjonowanie ksrg

W świetle art. 14 ust. 3 ustawy o ochronie p.poż., Komendant Główny PSP, wojewoda lub starosta – odpowiednio na obszarze kraju, województwa lub powiatu – określają zadania krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego, koordynują jego funkcjonowanie i kontrolują wykonywanie wynikających stąd zadań, a w sytuacjach nadzwyczajnych zagrożeń życia, zdrowia lub środowiska kierują tym systemem. W celu realizacji zadań krajowy system ratowniczo-gaśniczy na obszarze powiatu i województwa wykorzystuje systemy informacji geograficznej oraz powiatowe lub wojewódzkie plany ratownicze, a Komendant Główny PSP zapewnia funkcjonowanie Systemu Wspomagania Decyzji Państwowej Straży Pożarnej (SWD), stanowiącego system teleinformatyczny wspierający:

1] wykonywanie zadań krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego przez jednostki organizacyjne Państwowej Straży Pożarnej, 2] przyjmowanie zgłoszeń alarmowych z centrów powiadamiania ratunkowego (art. 14 fa ust. 1 oraz art. 14g ust. 1 ustawy o ochronie ppoż.).

Normatyw wyposażenia i umundurowania

Normatyw wyposażenia jednostek PSP normy minimalnego wyposażenia w sprzęt specjalistyczny, pojazdy i środki techniczne został określony w rozporządzeniu w sprawie wyposażenia jednostek organizacyjnych PSP. Stosownie do § 2 ust. 1 tego rozporządzenia, w załączniku nr 1 ustalony został standard minimalnego wyposażenia komend powiatowych (miejskich) PSP, w tym jednostek ratowniczo-gaśniczych. Z kolei standard minimalnego wyposażenia komend wojewódzkich PSP, stosownie do § 2 ust. 3, ustalono w załączniku nr 3 do ww. rozporządzenia. Ponadto na potrzeby działań ratowniczych tworzy się w każdym województwie krajową bazę sprzętu specjalistycznego i środków gaśniczych, a **minimalna liczba kontenerów do gaszenia pojazdów z napędem elektrycznym wynosi jeden**, z możliwością ilościowego i rodzajowego rozszerzenia w zależności od warunków miejscowych (§ 3 i załącznik nr 6 ww. rozporządzenia).

Rodzaje, wzory, normy należności i okresy używalności umundurowania, środków ochrony indywidualnej i ekwipunku osobistego oraz sposoby ich noszenia (w tym ubioru służbowego) określa rozporządzenie w sprawie umundurowania. W świetle załącznika nr 7 i załącznika nr 8 (pkt 24) rozporządzenia w sprawie umundurowania, **przedmioty znajdujące zastosowanie w realizacji specjalistycznych czynności ratowniczych zapewnia się w liczbie zapewniającej możliwość prowadzenia działań.**

Wymagania bezpieczeństwa i higieny służby podczas prowadzenia akcji ratowniczej w sytuacji zagrożenia porażeniem prądem elektrycznym, w tym **sposób używania sprzętu detekcyjnego oraz narzędzi i sprzętu ochronnego elektroizolacyjnego** określają przepisy działu IX, rozdział 7 § 95 – 99 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 sierpnia 2021 r. w sprawie szczegółowych warunków bezpieczeństwa i higieny służby strażaków Państwowej Straży Pożarnej.

Uzgodnienia przeciwpożarowe w zakresie fotowoltaiki

Zgodnie z art. 29 ust. 4 pkt 3 lit. c oraz art. 56 ust. 1 pkt 2 Prawo budowlane, uzgodnienia przeciwpożarowe są obowiązkowe dla każdej instalacji fotowoltaicznej, która przekracza moc 6,5 kW (nie większej niż 150 kW). Przy wykonywaniu uzgodnień PPOŻ fotowoltaiki bez znaczenia jest kwestia miejsce montażu (ulokowania) instalacji. Samo dokonanie uzgodnienia spoczywa na inwestorze i to on ponosi konsekwencje niedopełnienia obowiązku. Organy PSP powinny odnieść do zgłoszenia w ciągu 14 dni od jego otrzymania, np. zgłaszając uwagi lub dokonując

odbioru. Jeśli w tym czasie PSP nie skontaktuje się z inwestorem, instalację uważa się za odebraną. Instalacje o mocy większej niż 150 kW zawsze wymagają pozwolenia na budowę, bez względu na to, czy są montowane na budynku, czy na gruncie. Inwestor powinien uzyskać pozwolenie na budowę przed rozpoczęciem prac.

Infrastruktura ładowania pojazdów elektrycznych

Zasady rozwoju i funkcjonowania infrastruktury służącej do wykorzystania paliw alternatywnych w transporcie (zdefiniowanych jako energia elektryczna lub paliwa – wykorzystywane do napędu silników pojazdów silnikowych w rozumieniu przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym, pojazdów szynowych lub jednostek pływających – stanowiące substytut dla paliw pochodzących z ropy naftowej lub otrzymywanych w procesach jej przetwórstwa), a także wymagania techniczne, jakie ma spełniać ta infrastruktura oraz obowiązki podmiotów publicznych w zakresie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, zostały określone w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych (art. 1 pkt 1 i 2, art. 2 pkt 11). Wymagania techniczne dla stacji ładowania i punktów ładowania stanowiących element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego zostały określone w rozporządzeniu Ministra Energii z 26 czerwca 2019 r.

Analiza uwarunkowań organizacyjno-ekonomicznych

Dynamiczny przyrost pojazdów elektrycznych oraz związanej z nimi infrastruktury

Według stanu na koniec 2025 roku, w Polsce zarejestrowanych było ponad 237 tys. samochodów osobowych z napędem elektrycznym, w tym 121 tys. pojazdów w pełni elektrycznych (BEV) oraz 116 tys. hybryd typu plug-in (PHEV). Ponadto, około 12 tys. elektrycznych samochodów dostawczych i ciężarowych oraz ponad 28 tys. elektrycznych motorowerów i motocykli. Liczba hybryd (HEV) osobowych i dostawczych wzrosła do ponad 1,27 mln sztuk. Równolegle do floty pojazdów z napędem elektrycznym rozwija się sieć ogólnodostępnych punktów ładowania takich pojazdów (około 12 tys. punktów na koniec 2025 roku). Dane z tego zakresu są prezentowane m.in. w ramach Licznika Elektromobilności, prowadzonego przez Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności[6].

Wzrost liczby użytkowanych pojazdów elektrycznych związany jest m.in. z publicznymi programami wsparcia zakupu takich pojazdów – program dotacji do zakupu samochodów elektrycznych pn. „NaszEauto", który oferuje do 40 tys. zł wsparcia. Nabór wniosków w ramach programu rozpoczął się 3 lutego 2025 r. Okres zawierania umów ustalono

[6] https://www.wnp.pl/rynki/raport-na-koniec-2025-r-w-polsce-zarejestrowanych-bylo-ponad-132-tys-elektrykow,1023790.html; Raport - PSNM - Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności; https://psnm.org/2026/informacja/pevo-index-2025-najlepszym-rokiem-w-historii-polskiej-elektromobilnosci/; https://www.pzpm.org.pl/pl/Publikacje/Raporty; Luty 2026 / Licznik Elektromobilności / Elektromobilność / Strona główna - Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego.

do 30 czerwca 2026 r., a wydatkowania środków – do 31 sierpnia 2026 r. Dofinansowanie obejmuje zakup, leasing lub wynajem długoterminowy pojazdów elektrycznych kategorii M1 (samochody osobowe). Programem zajmuje się Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW). Program jest nową odsłoną programu „Mój Elektryk".

Specyfika pożarów z udziałem pojazdów elektrycznych

Pożary pojazdów elektrycznych są trudniejsze do pełnego ugaszenia w porównaniu do pożarów pojazdów z silnikami spalinowymi. Dotychczas nie opracowano w pełni skutecznej metody, która pozwoliłaby na ugaszenie pożaru w krótkim czasie. Działania w tym obszarze skupiają się na minimalizacji skutków. W dalszym ciągu istnieje potrzeba szukania nowych rozwiązań technicznych i taktycznych w celu optymalizacji procedur prowadzących do bardziej efektywnych działań służb przy tego rodzaju zdarzeniach.

Dynamiczny przyrost instalacji fotowoltaicznych

Na koniec lutego 2025 roku w Polsce funkcjonowało ponad 1635 tys. mikroinstalacji fotowoltaicznych, o łącznej mocy około 13,9 GW[7]. Rynek fotowoltaiki w Polsce jest w fazie dynamicznego rozwoju. Polska plasuje się wysoko na tle innych krajów Unii Europejskiej pod względem mocy zainstalowanej w fotowoltaice (szóste miejsce w 2025 roku).

Specyfika pożarów z udziałem instalacji fotowoltaicznych

Instalacje fotowoltaiczne, choć z reguły bezpieczne, mogą stwarzać ryzyko pożaru, głównie z powodu błędów montażowych, wad komponentów lub czynników zewnętrznych. Błędy montażowe, w szczególności nieprawidłowo wykonane połączenia elektryczne, nieodpowiednie zabezpieczenia, luźne śruby, źle dobrane przewody czy brak uziemienia, mogą prowadzić do przegrzewania się elementów i powstawania łuków elektrycznych. Wady komponentów, takie jak słaba jakość paneli, inwerterów, kabli lub innych podzespołów, może skutkować awariami i pożarami. Z kolei czynniki zewnętrzne, m.in. uderzenia piorunów, silny wiatr czy grad, mogą uszkodzić instalację i wywołać zwarcie. Natomiast niewłaściwe zarządzanie temperaturą (brak odpowiedniej cyrkulacji powietrza wokół paneli i falowników) może powodować przegrzewanie elementów, zwłaszcza w upalne dni. Ryzyko pożaru może wynikać również z błędów projektowych, takich jak: np. złe rozmieszczenie paneli, nieodpowiedni dobór zabezpieczeń, brak odpowiedniego uziemienia.

Na bezpieczeństwo i ochronę pożarową – zarówno w obszarze pojazdów elektrycznych, jak i instalacji fotowoltaicznych – znacząco negatywnie może wpływać występujące w praktyce zjawisko poszukiwania tzw. „oszczędności".

Nie bez znaczenia, w kontekście pożarów pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych, pozostaje również problem dezinformacji w przestrzeni publicznej związanej z tego typu zdarzeniami.

---

[7] https://www.ure.gov.pl/pl/urzad/informacje-ogolne/aktualnosci/13173,Raport-URE-w-Polsce-mamy-juz-ponad-16-mln-mikroinstalacji-OZE.html

6.3. WYKAZ AKTÓW PRAWNYCH DOTYCZĄCYCH KONTROLOWANEJ DZIAŁALNOŚCI

1. Ustawa z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2022 r. poz. 623).
2. Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o Państwowej Straży Pożarnej (Dz. U. z 2025 r. poz. 1312, ze zm.).
3. Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (Dz. U. z 2025 r. poz. 188).
4. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2026 r. poz. 524, ze zm.).
5. Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1289, ze zm.).
6. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1, ze zm.).
7. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 21 listopada 2014 r. w sprawie szczegółowych zasad wyposażenia jednostek organizacyjnych Państwowej Straży Pożarnej (Dz. U. poz. 1793, ze zm.).
8. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 29 września 2021 r. w sprawie umundurowania strażaków Państwowej Straży Pożarnej (Dz. U. poz. 1795, ze zm.).
9. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2001 r. w sprawie szczegółowych zasad kierowania i współdziałania jednostek ochrony przeciwpożarowej biorących udział w działaniu ratowniczym (Dz. U. z 2013 r. poz. 709).
10. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 września 2021 r. w sprawie szczegółowej organizacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego (Dz. U. poz. 1737).
11. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów (Dz. U. z 2023 r. poz. 822, ze zm.).
12. Rozporządzenie Ministra Energii z dnia 26 czerwca 2019 r. w sprawie wymagań technicznych dla stacji ładowania i punktów ładowania stanowiących element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego (Dz. U. poz. 1316).
13. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2022 r. poz. 1225, ze zm.).

14. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 27 października 2005 r. w sprawie zakresu, trybu i częstotliwości przeprowadzania okresowych profilaktycznych badań lekarskich oraz okresowej oceny sprawności fizycznej strażaka Państwowej Straży Pożarnej (Dz. U. z 2023 r. poz. 1177).
15. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 sierpnia 2021 r. w sprawie szczegółowych warunków bezpieczeństwa i higieny służby strażaków Państwowej Straży Pożarnej (Dz. U. poz. 1681).
16. Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 23 sierpnia 2024 r. w sprawie nadania statutu Komendzie Głównej Państwowej Straży Pożarnej (Dz. U. poz. 1312).
17. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 26 lipca 2006 r. w sprawie ramowej organizacji komendy wojewódzkiej i powiatowej (miejskiej) Państwowej Straży Pożarnej (Dz. U. z 2023 r. poz. 435).
18. Komunikat Nr 23 Ministra Finansów z dnia 16 grudnia 2009 r. w sprawie standardów kontroli zarządczej dla sektora finansów publicznych (Dz. Urz. Ministra Finansów Nr 15, poz. 84).
19. Standardowe zasady postępowania podczas zdarzeń z samochodami osobowymi z napędem elektrycznym, zatwierdzone w czerwcu 2020 roku przez Zastępcę Komendanta Głównego PSP.
20. Standardowe zasady postępowania podczas zdarzeń z samochodami z napędem elektrycznym oraz hybrydowym, zatwierdzone w maju 2023 roku przez Zastępcę Komendanta Głównego PSP.
21. Standardowe zasady postępowania podczas zdarzeń w obrębie instalacji fotowoltaicznych (PV), zatwierdzone w marcu 2022 roku przez Zastępcę Komendanta Głównego PSP.
22. Wytyczne w zakresie ochrony przeciwpożarowej garaży w obiektach budowlanych, przeznaczonych do ładowania samochodów elektrycznych i hybrydowych plug-in, powstałe w ramach współpracy Centrum Naukowo-Badawczego Ochrony Przeciwpożarowej – Państwowy Instytut Badawczy, KG PSP i Polskiego Stowarzyszenia Nowej Mobilności.

6.4. WYKAZ PODMIOTÓW, KTÓRYM PRZEKAZANO INFORMACJĘ O WYNIKACH KONTROLI

1. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej
2. Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej
3. Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej
4. Prezes Rady Ministrów Rzeczypospolitej Polskiej
5. Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji
6. Minister Cyfryzacji
7. Minister Klimatu i Środowiska
8. Przewodniczący Sejmowej Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych
9. Przewodniczący Sejmowej Komisji do Spraw Kontroli Państwowej
10. Komendant Główny Państwowej Straży Pożarnej
11. Prezes Zarządu Głównego Związku Ochotniczych Straży Pożarnych Rzeczypospolitej Polskiej
12. Szef Wojskowej Ochrony Przeciwpożarowej w Warszawie
13. Prezes Zarządu Polskich Portów Lotniczych S.A.
14. Dyrektor Morskiej Służby Poszukiwań i Ratownictwa

Ministerstwo Spraw
Wewnętrznych i Administracji

Podsekretarz Stanu
Wiesław Leśniakiewicz

DK-KKN.0740.5.2026(11)
Warszawa,/elektroniczny znacznik czasu/

Pan
Sylweriusz Królak
Wiceprezes
Najwyższej Izby Kontroli

Szanowny Panie Prezesie,

zgodnie z art. 64 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. *o Najwyższej Izbie Kontroli*[1] przedstawiam stanowisko do Informacji o wynikach kontroli nt. *Przygotowanie Państwowej Straży Pożarnej do akcji ratowniczo-gaśniczych w szczególności z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych*[2] w zakresie wniosków skierowanych do Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Ad wniosek nr 1: Przegląd wymogów w zakresie wyposażenia niezbędnego do realizacji akcji ratowniczo-gaśniczych z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych.

Informuję, że Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej podejmie działania zmierzające do zmiany wymagań sprzętowych, polegające na wycofaniu kontenerów przeznaczonych do działań z pojazdami elektrycznymi (BEV) z normatywu sprzętowego określonego w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 21 listopada 2014 r. *w sprawie szczegółowych zasad wyposażenia jednostek organizacyjnych Państwowej Straży Pożarnej*[3]. Przedłożenie Ministrowi SWiA projektu nowelizacji rzeczonego aktu prawnego wraz z wymaganą dokumentacją i rozpoczęcie procesu legislacyjnego może nastąpić w pierwszym półroczu 2027 roku.
Decyzja ta wynika z braku zgodności wykorzystania tego typu kontenerów z aktualnie obowiązującymi zasadami postępowania podczas zdarzeń z udziałem pojazdów elektrycznych oraz hybrydowych, a także z wnioskami zawartymi w najnowszym raporcie Fire Safety Research Institute (FSRI).

[1] Dz. U. z 2022 r. poz. 623 z późn. zm.
[2] znak: DPB.430.1.2026
[3] Dz.U. 2014 poz. 1793

ul. Stefana Batorego 5
02-591 Warszawa, Polska

W przypadku przekazania do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji przez Komendę Główną PSP ww. projektu nowelizacji rozporządzania, zmiany zaproponowane w przedmiotowym projekcie dot. wskazanego przez NIK obszaru, zostaną poddane analizie, w celu podjęcia działań legislacyjnych.

Ad wniosek nr 2: Monitorowanie modernizacji podstawowego systemu informatycznego PSP (tzw. nowego SWD) zmierzającej do udostępnienia jego docelowych funkcjonalności jednostkom organizacyjnym PSP.

Oczekiwanie Najwyższej Izby Kontroli, aby oprogramowanie Systemu Wspomagania Decyzji Państwowej Straży Pożarnej (dalej: SWD PSP) umożliwiało jednostkom terenowym dostęp do danych o lokalizacji i parametrach technicznych urządzeń do ładowania pojazdów elektrycznych, instalacji fotowoltaicznych, magazynów energii oraz sieci hydrantowej, koresponduje z dwoma jednostkami redakcyjnymi rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 30 kwietnia 2021 r. *w sprawie Systemu Wspomagania Decyzji Państwowej Straży Pożarnej*[4]:

- § 3 pkt 6 — wspomaganie procesu organizowania lub prowadzenia działań ratowniczych poprzez wizualizację obszarów, obiektów lub infrastruktury właściwej dla lokalizacji miejsca zdarzenia;
- § 3 pkt 14 — korzystanie z danych przestrzennych i związanych z nimi usług, udostępnionych za pośrednictwem systemu, o którym mowa w art. 40 ust. 3e ustawy z dnia 17 maja 1989 r. — *Prawo geodezyjne i kartograficzne*.

Konstrukcja § 3 pkt 14 rozporządzenia w sprawie SWD PSP ma znaczenie kluczowe dla oceny wykonalności wniosku, ustawodawca przewidział dla SWD PSP rolę odbiorcy danych przestrzennych udostępnianych przez służbę geodezyjną i kartograficzną, a nie gestora rejestrów źródłowych o instalacjach fotowoltaicznych, magazynach energii, stacjach ładowania pojazdów czy sieci hydrantowej. Państwowa Straż Pożarna żadnego z tych rejestrów nie prowadzi i nie posiada kompetencji do ich tworzenia.
System katalogowania obiektów szczególnych (OKO) w zakresie obiektów fotowoltaicznych, stacji ładowania i magazynów energii składa się z samodzielnych systemów teleinformatycznych z własnymi interfejsami dostępowymi dla dyżurnych stanowisk kierowania i kierujących działaniem ratowniczym. Kokpit dyżurnego pełni wobec nich funkcję warstwy agregacyjnej, co odpowiada § 3 pkt 17 rozporządzenia w sprawie SWD PSP (współpraca z innymi systemami teleinformatycznymi).
Modernizacja SWD PSP jest prowadzona w kierunku wyznaczonym § 3 rozporządzenia w sprawie SWD PSP, a funkcjonalności odpowiadające konkretnym oczekiwaniom Najwyższej Izby Kontroli — dostęp do danych o instalacjach fotowoltaicznych, magazynach energii, stacjach ładowania

[4] t.j. Dz.U. z 2026 r. poz. 397

pojazdów elektrycznych oraz sieci hydrantowej — mają wyznaczony termin gotowości operacyjnej na II kwartał 2027 roku.
Wskazanie jednej daty kalendarzowej „skutecznego zakończenia" modernizacji, rozumianej jako moment, po którym system nie podlega dalszym zmianom, byłoby niezgodne zarówno z konstrukcją ustawową, jak i ze stanem faktycznym systemu, którego funkcjonalność jest procesem ciągłym - dostosowywanym do zmian przepisów oraz stale pojawiających się nowych kategorii zagrożeń.

Z wyrazami szacunku

Wiesław Leśniakiewicz
Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji
(podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym)

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Prezes

DPB.430.1.2026 Warszawa, 22 września 2026

Opinia

Prezesa Najwyższej Izby Kontroli

do stanowiska Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji do informacji o wynikach kontroli „Przygotowanie Państwowej Straży Pożarnej do akcji ratowniczo-gaśniczych w szczególności z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych"

Na podstawie art. 64 ust. 2 ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli, uprzejmie przedkładam opinię do stanowiska Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, zawartego w piśmie z 1 września 2026 r., znak: DK-KKN.0740.5.2026(11).

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie odnosi się do zapowiedzi podjęcia działań, zmierzających do zmiany wymagań sprzętowych dotyczących prowadzenia akcji z udziałem pojazdów elektrycznych. NIK zwraca jednocześnie uwagę, że wniosek dotyczący przeglądu wymogów w zakresie wyposażenia ma szerszy zakres niż przedstawiona propozycja wycofania kontenerów z normatywu sprzętowego i obejmuje również wyposażenie niezbędne do prowadzenia akcji z udziałem instalacji fotowoltaicznych. W ocenie NIK realizacja wniosku wymaga uwzględnienia obu tych obszarów.

NIK z zadowoleniem przyjmuje wskazanie II kwartału 2027 r. jako terminu gotowości operacyjnej opisanych w stanowisku funkcjonalności SWD PSP, przy czym wniosek dotyczący monitorowania modernizacji systemu odnosi się do udostępnienia jego docelowych funkcjonalności jednostkom organizacyjnym PSP, a nie do zakończenia dalszego rozwoju systemu lub tworzenia przez PSP rejestrów źródłowych. Ciągły charakter rozwoju oprogramowania nie wyklucza określenia terminów udostępnienia poszczególnych funkcjonalności i monitorowania ich dotrzymania. Istotne pozostaje zatem monitorowanie przez Ministra postępu prac oraz faktycznego udostępnienia tych funkcjonalności jednostkom organizacyjnym PSP.

Z wyrazami szacunku,
z upoważnienia
WICEPREZES NIK
Sylweriusz Królak
/podpisano elektronicznie/

Komenda Główna
Państwowej Straży Pożarnej

BKSW-I.095.6.2025.27
Warszawa, 27-08-2026 r.

Pan
Mariusz HAŁADYJ

Prezes
Najwyższej Izby Kontroli

Szanowny Panie Prezesie,

realizując obowiązek wynikający z art. 64 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli[1], przedstawiam stanowisko w zakresie wniosków sformułowanych w Informacji o wynikach kontroli NIK nt. *Przygotowanie Państwowej Straży Pożarnej do akcji ratowniczo-gaśniczych w szczególności z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych* (znak: DPB.430.1.2026).

Ad.1
Weryfikacja obowiązujących w PSP i odnoszących się do akcji ratowniczo-gaśniczych z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych:

a) standardów wyposażenia sprzętowego – w celu ich ewentualnego uzupełnienia bądź modyfikacji

Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej podejmie działania zmierzające do zmiany wymagań sprzętowych, polegające na wycofaniu kontenerów przeznaczonych do działań z pojazdami elektrycznymi (BEV) z normatywu sprzętowego określonego w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 21 listopada 2014 r. w sprawie szczegółowych zasad wyposażenia jednostek organizacyjnych Państwowej Straży Pożarnej. Przedłożenie projektu nowelizacji rzeczonego aktu prawnego wraz z wymaganą dokumentacją i rozpoczęcie procesu legislacyjnego może nastąpić w pierwszym półroczu 2027 r. Decyzja ta wynika z braku zgodności wykorzystania tego typu kontenerów z aktualnie obowiązującymi zasadami postępowania podczas zdarzeń z udziałem pojazdów elektrycznych oraz hybrydowych, a także z wnioskami zawartymi w najnowszym raporcie Fire Safety Research Institute (FSRI).
Opublikowany w sierpniu 2026 r. raport FSRI potwierdza zasadność przyjętych w PSP kierunków działania. Wnioski przedstawione w opracowaniu są spójne zarówno z „*Zasadami postępowania podczas zdarzeń z udziałem pojazdów elektrycznych i hybrydowych*” z 2023 r., jak również z treściami przekazywanymi podczas szkoleń, konferencji oraz innych przedsięwzięć edukacyjnych dotyczących prowadzenia działań ratowniczo-gaśniczych z udziałem pojazdów o napędzie elektrycznym i hybrydowym.

[1] Dz.U. z 2022 poz.623

ul. Podchorążych 38
00-463 Warszawa
www.gov.pl/web/kgpsp

Należy podkreślić, że zapisy zasad opracowanych przez PSP w 2023 r. nie tylko pozostają w pełni zgodne z aktualnym stanem wiedzy potwierdzonym przez FSRI, lecz także w wielu aspektach wyprzedzały rozwiązania i rekomendacje wdrażane w innych krajach. Najnowsze ustalenia międzynarodowych ekspertów stanowią zatem potwierdzenie trafności przyjętych wcześniej w Polsce procedur postępowania.

Raport FSRI z sierpnia 2026 r. dostępny jest pod adresem:
Get EV Battery Fire Response Guidance for First Responders

Krótkie omówienie raportu opublikował również portal Firehouse w artykule:
New FSRI Study Details What Firefighters Need to Know About EV Fires Firehouse

b) procedur postępowania – pod kątem doprecyzowania prawidłowego sposobu korzystania z zalecanego wyposażenia i zagospodarowania wód pogaśniczych.

Raport zaprezentowany w sierpniu 2026 r. przez Fire Safety Research Institute (FSRI) potwierdził, że zapisy zawarte w zasadach postępowania z BEV i HEV są jak najbardziej prawidłowe i nie wymagają aktualnie rozszerzenia ani zmiany.
Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej na bieżąco analizuje i weryfikuje obowiązujące procedury. W ocenie KG PSP obecne procedury są wystarczające i nie wymagają dodatkowego doprecyzowania w zakresie sposobu wykorzystania zalecanego wyposażenia ani zasad zagospodarowania wód pożarowych.
Stanowisko to wynika również z faktu, że Komenda Główna PSP nie planuje rozwijania rozwiązań opartych na kontenerach do gaszenia pojazdów elektrycznych, lecz zamierza podjąć działania zmierzające do usunięcia tego wyposażenia z normatywu sprzętowego określonego w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 21 listopada 2014 r. w sprawie szczegółowych zasad wyposażenia jednostek organizacyjnych Państwowej Straży Pożarnej.
Decyzja ta jest konsekwencją aktualnego stanu wiedzy dotyczącego pożarów pojazdów wyposażonych w akumulatory trakcyjne oraz pojawienia się bardziej skutecznych i mniej obciążających środowisko metod prowadzenia działań gaśniczych. Kontener do zanurzenia pojazdu pozostaje rozwiązaniem o charakterze wyjątkowym, stosowanym wyłącznie w sytuacji, gdy inne metody okażą się nieskuteczne. Takie podejście wynika zarówno ze „*Standardowych zasad postępowania podczas działań z samochodami z napędem elektrycznym oraz hybrydowym*" z maja 2023 r., jak i z zaleceń producentów pojazdów zawartych w kartach ratowniczych.
Jednocześnie liczba kontenerów pozostających obecnie w dyspozycji PSP jest wystarczająca do zabezpieczenia potrzeb operacyjnych kraju. W przypadku konieczności zastosowania tej metody możliwe jest zadysponowanie odpowiedniego sprzętu w każdy rejon Polski.

Ad.2
Skuteczne zakończenie modernizacji podstawowego systemu informatycznego PSP i uruchomienie tzw. nowego SWD.

Punktem odniesienia dla oceny kwestii związanej z systemem SWD jest § 3 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 30 kwietnia 2021 r. *w sprawie Systemu Wspomagania Decyzji Państwowej Straży Pożarnej* (Dz. U. z 2026 r. poz. 397) – dalej jako „rozporządzenie w sprawie SWD) wydanego na podstawie art. 14g ust. 3 ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. *o ochronie przeciwpożarowej* (Dz. U. z 2025 r. poz. 188 ze zm.), określający minimalny zbiór funkcjonalności SWD PSP.

Oczekiwanie Najwyższej Izby Kontroli, aby oprogramowanie umożliwiało jednostkom terenowym dostęp do danych o lokalizacji i parametrach technicznych urządzeń do ładowania pojazdów elektrycznych, instalacji fotowoltaicznych, magazynów energii oraz sieci hydrantowej, koresponduje z dwoma jednostkami redakcyjnymi tego rozporządzenia, tj.:

- § 3 pkt 6 rozporządzenia w sprawie SWD — wspomaganie procesu organizowania lub prowadzenia działań ratowniczych poprzez wizualizację obszarów, obiektów lub infrastruktury właściwej dla lokalizacji miejsca zdarzenia;
- § 3 pkt 14 Rozporządzenia w sprawie SWD — korzystanie z danych przestrzennych i związanych z nimi usług, udostępnionych za pośrednictwem systemu, o którym mowa w art. 40 ust. 3e ustawy z dnia 17 maja 1989 r. — *Prawo geodezyjne i kartograficzne*.

Konstrukcja § 3 pkt 14 rozporządzenia w sprawie SWD ma znaczenie kluczowe dla oceny wykonalności wniosku: ustawodawca przewidział dla SWD PSP rolę odbiorcy danych przestrzennych udostępnianych przez służbę geodezyjną i kartograficzną, a nie gestora rejestrów źródłowych o instalacjach fotowoltaicznych, magazynach energii, stacjach ładowania pojazdów czy sieci hydrantowej. Państwowa Straż Pożarna żadnego z tych rejestrów nie prowadzi i nie posiada kompetencji do ich tworzenia.
Jednocześnie należy zauważyć, że zagadnienia związane z rozwojem i modernizacją SWD PSP mają charakter szerszy niż zakres przedmiotowy kontroli NIK „*Przygotowanie Państwowej Straży Pożarnej do akcji ratowniczo-gaśniczych, w szczególności z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych*”.

Modernizacja SWD stanowi wieloletni projekt teleinformatyczny służący wsparciu całokształtu działalności operacyjnej, planistycznej i zarządczej Państwowej Straży Pożarnej. Warto tu nadmienić, że funkcjonalności będące przedmiotem zainteresowania NIK stanowią jedynie część zakresu systemu, którego cele i zastosowania wykraczają poza obszar objęty kontrolą. Nie zmienia to jednak faktu, że Komenda Główna PSP konsekwentnie realizuje działania mające na celu zakończenie procesu modernizacji SWD PSP oraz sukcesywnie udostępniania nowe funkcjonalności użytkownikom systemu.

Modernizacja SWD skupia się na następujących zagadnieniach:

1. Zainicjowano zmiany strukturalne i zadaniowe oraz działania zmierzające do modyfikacji struktury organizacyjnej Biura Informatyki i Łączności poprzez dążenie do wzmocnienia etatowego komórki organizacyjnej, odpowiedzialnej za projektowanie, rozwój i utrzymanie centralnych systemów teleinformatycznych PSP, w tym SWD PSP. Zmiana ma na celu zwiększenie zasobów ludzkich zaangażowanych w proces, a także zwiększenie skuteczności zarządzania rozwojem systemów centralnych oraz wzmocnienie nadzoru nad realizowanymi przedsięwzięciami teleinformatycznymi.
2. Testy integracyjne systemów Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Komendy Głównej PSP — prowadzone z wykorzystaniem kokpitu dyżurnego i interfejsu komunikacyjnego ST CPR w wersji W2. Stanowi to realizację § 3 pkt 15 rozporządzenia (wymiana informacji z centrami powiadamiania ratunkowego za pośrednictwem interfejsu komunikacyjnego, o którym mowa w art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 22 listopada 2013 r. *o systemie powiadamiania ratunkowego*). Uzyskanie pozytywnych wyników testów w środowiskach testowych obu systemów umożliwi uruchomienie komunikacji międzysystemowej w środowiskach produkcyjnych.
3. Integracja Uniwersalnego Modułu Mapowego GUGiK z kokpitem dyżurnego PSP z wykorzystaniem sieci OST112 — realizuje wprost § 3 pkt 14 oraz § 3 pkt 6 rozporządzenia. Integracja umożliwi wykorzystanie usług geoprzestrzennych w nowym środowisku SWD, w tym prezentację informacji istotnych dla działań ratowniczych, obejmujących dane dotyczące magazynów energii, instalacji fotowoltaicznych oraz stacji ładowania pojazdów elektrycznych.
4. Odtworzenie środowiska testowego — prowadzone jest odtwarzanie struktury organizacyjnej PSP, bazy sił i środków oraz procesów biznesowych, a także zasilanie systemu danymi testowymi. Trwa walidacja danych i procesów, której wyniki będą podstawą sukcesywnego uruchamiania funkcjonalności w środowisku produkcyjnym. Zakres ten odpowiada § 3 pkt 1–5 oraz pkt 9–11 rozporządzenia w sprawie SWD.
5. Nadzór nad realizacją umowy na kokpit dyżurnego — umowa określa maksymalny limit wynagrodzenia odpowiadający 10 000 roboczogodzin usług konfiguracji i rozwoju systemu. Do dnia sporządzenia niniejszego stanowiska zlecono około 2100 roboczogodzin, a rozliczenie wykonawcy następuje wyłącznie za prace faktycznie wykonane i odebrane.
   Niezależnie od powyższego, postęp przedsięwzięcia (w aspekcie rzeczowo-finansowym) podlega bieżącemu monitorowaniu i raportowaniu w ramach obowiązujących mechanizmów nadzorczych.

Dostęp jednostek organizacyjnych do danych wskazanych przez Najwyższą Izbę Kontroli nie jest warunkowany zakończeniem wdrożenia kokpitu dyżurnego. System katalogowania obiektów szczególnych (OKO) w zakresie obiektów fotowoltaicznych, stacji ładowania i magazynów energii oraz Geoportal PSP w zakresie warstwy hydrantowej, stanowią samodzielne systemy teleinformatyczne z własnymi interfejsami dostępowymi dla dyżurnych stanowisk kierowania i kierujących działaniem ratowniczym. Kokpit dyżurnego pełni wobec nich funkcję warstwy agregacyjnej, co odpowiada § 3 pkt 17 rozporządzenia w sprawie SWD (współpraca z innymi systemami teleinformatycznymi).

Warto w tym miejscu zaakcentować, że wskazanie jednej daty kalendarzowej „skutecznego zakończenia modernizacji, rozumianej jako moment, po którym system nie podlega dalszym zmianom, byłoby niezgodne zarówno z konstrukcją ustawową, jak i ze stanem faktycznym systemu klasy krytycznej, którego funkcjonalność jest dostosowywana do zmian przepisów, nowych kategorii zagrożeń oraz do usuwania podatności bezpieczeństwa.

Podsumowując należy stwierdzić, że działania opisane wyżej stanowią realizację wniosku nr 2 w zakresie pozostającym we właściwości Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej. Modernizacja SWD PSP jest prowadzona w kierunku wyznaczonym § 3 rozporządzenia w sprawie SWD, a funkcjonalności odpowiadające oczekiwaniom Najwyższej Izby Kontroli — dostęp do danych o instalacjach fotowoltaicznych, magazynach energii, stacjach ładowania pojazdów elektrycznych oraz sieci hydrantowej — mają wyznaczony termin gotowości operacyjnej na II kwartał 2027 r., niezależny od wdrożenia kokpitu dyżurnego.

Ad. 3
Podjęcie działań w celu zwiększenia poziomu ochrony informacji w przestrzeni publicznej w kontekście przypadków dezinformacji dotyczącej pożarów z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych.

Informuję, że w zakresie przeciwdziałania dezinformacji dotyczącej pożarów pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych Komenda Główna przekaże do jednostek organizacyjnych PSP informację o możliwości korzystania z formularza zgłoszeniowego NASK, za pośrednictwem którego możliwe jest zgłaszanie przypadków dezinformacji występujących w przestrzeni publicznej. W zakresie działań z obszaru prewencji społecznej Komenda Główna planuje przygotowywanie i upowszechnianie, za pośrednictwem dostępnych kanałów komunikacji KG PSP, treści informacyjno-edukacyjnych dotyczących bezpiecznego użytkowania pojazdów elektrycznych i instalacji fotowoltaicznych, ze szczególnym uwzględnieniem praktycznych informacji dotyczących zapobiegania zagrożeniom oraz właściwego postępowania w przypadku wystąpienia pożaru. Powyższe działania mają na celu zwiększenie dostępności rzetelnych informacji dla społeczeństwa oraz ograniczenie ryzyka rozpowszechniania niezweryfikowanych lub wprowadzających w błąd informacji, dotyczących m.in. pożarów pojazdów elektrycznych i instalacji fotowoltaicznych.

Zastępca Komendanta Głównego
Państwowej Straży Pożarnej
nadbryg. Paweł Frysztak
(podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym)

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Prezes

DPB.430.1.2026 Warszawa, 22 września 2026

Opinia

Prezesa Najwyższej Izby Kontroli

do stanowiska Komendanta Głównego PSP do informacji o wynikach kontroli „Przygotowanie Państwowej Straży Pożarnej do akcji ratowniczo-gaśniczych w szczególności z udziałem pojazdów elektrycznych oraz instalacji fotowoltaicznych"

Na podstawie art. 64 ust. 2 ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli, uprzejmie przedkładam opinię do stanowiska Komendanta Głównego PSP, zawartego w piśmie z 27 sierpnia 2026 r., znak: BKSW-I.095.6.2025.27.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie odnosi się do zapowiedzi podjęcia działań, zmierzających do zmiany wymagań sprzętowych oraz przeciwdziałania dezinformacji dotyczącej pożarów pojazdów elektrycznych i instalacji fotowoltaicznych. Zwraca jednak uwagę, że wniosek dotyczący weryfikacji standardów wyposażenia i procedur postępowania obejmuje zarówno pojazdy elektryczne, jak i instalacje fotowoltaiczne, podczas gdy argumentacja przedstawiona przez Pana Komendanta koncentruje się na działaniach z udziałem pojazdów elektrycznych.

Planowane wycofanie kontenerów z normatywu sprzętowego, przy jednoczesnym dopuszczeniu ich dalszego wykorzystania w wyjątkowych sytuacjach, nie rozstrzyga kwestii wystarczającej precyzji zasad korzystania z tego wyposażenia i zagospodarowania wód pogaśniczych. NIK podtrzymuje zasadność weryfikacji procedur w zakresie wskazanym we wniosku. Jej wyniki powinny stanowić podstawę oceny potrzeby ich doprecyzowania.

NIK z zadowoleniem przyjmuje informacje o prowadzonych pracach nad SWD PSP oraz wskazanie II kwartału 2027 r. jako terminu gotowości operacyjnej opisanych funkcjonalności. Podkreśla jednak, że skuteczne zakończenie modernizacji i uruchomienie nowego SWD nie oznacza zakończenia jego dalszego rozwoju. Ciągłe dostosowywanie systemu do nowych potrzeb nie wyklucza zakończenia określonego przedsięwzięcia modernizacyjnego i oddania jego rezultatów do użytkowania. Przedstawione działania oraz termin udostępnienia wybranych funkcjonalności nie przesądzają zatem o pełnej realizacji tego wniosku.

Z wyrazami szacunku,
z upoważnienia
WICEPREZES NIK
Sylweriusz Królak
/podpisano elektronicznie/

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
ul. Filtrowa 57 | 02-056 Warszawa | +48 22 444 50 00 | nik@nik.gov.pl