



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Departament Infrastruktury

KIN.410.003.03.2019

**Pan
Paweł Karolak
Komendant Miejski Policji
w Łodzi**

Komenda Miejska Policji w Łodzi
ul. Henryka Sienkiewicza 28/30, 90 – 114 Łódź

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/19/031 „Eliminowanie z ruchu drogowego pojazdów nadmiernie emitujących substancje szkodliwe”

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Komenda Miejska Policji w Łodzi ul. Henryka Sienkiewicza 28/30, 90 – 114 Łódź ¹
Kierownik jednostki kontrolowanej	Pan Paweł Karolak, Komendant Miejski, od 02.06.2016 r. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnił: Pan Piotr Beczkowski, Komendant Miejski, od 16.05.2012 r. do 01.06.2016 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Przygotowanie organizacyjno-kadrowe i techniczne do kontroli emisji spalin. 2. Działania w zakresie eliminacji z ruchu drogowego pojazdów niespełniających europejskich i krajowych wymagań w zakresie emisji spalin.
Okres objęty kontrolą	2016-2019 (I połowa), a także na potrzeby analiz porównawczych dokumenty z lat wcześniejszych, jeśli miały bezpośredni związek z przedmiotem kontroli.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ²
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury
Kontroler	1. Mirosław Brzeziński, Główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KIN/45/2019 z 28.05.2019 r. 2. Mariusz Rzyski, Doradca techniczny, upoważnienie do kontroli nr KIN/55/2019 z 16.07.2019 r.

(akta kontroli str. 1-5)

II. Ocena ogólna³ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA	W ocenie Najwyższej Izby Kontroli, działania prowadzone przez Komendę Miejską Policji w Łodzi, mające na celu eliminowanie z ruchu drogowego pojazdów nadmiernie emitujących substancje szkodliwe, nie były skuteczne.
Uzasadnienie oceny ogólnej	Zasadnicze działania Komendy Miejskiej Policji (dalej KMP) w Łodzi, w zakresie kontroli ruchu drogowego, nie były ukierunkowane na eliminowanie z ruchu drogowego pojazdów nadmiernie emitujących substancje szkodliwe. Procentowy udział wykorzystania specjalistycznego sprzętu do pomiarów emisji spalin, w ramach przeprowadzonych kontroli comiesięcznych krajowych akcji „Smog”, wynosił od 7,0% w 2017 r., poprzez 5,5% w 2018 r., do 4,0% w I półroczu 2019 r. Natomiast poza tymi akcjami sprzęt pomiarowy wykorzystywany był sporadycznie. Stan kadrowy pionu ruchu drogowego KMP był nieadekwatny do potrzeb związanych z realizacją obowiązków w zakresie sprawdzania stanu technicznego pojazdów, realizowanych w ramach kontroli ruchu drogowego. Według stanu na koniec I półrocza 2019 r., 66 funkcjonariuszy spośród 182⁴ zatrudnionych w pionie ruchu drogowego Komendy (34%) posiadało przeszkolenie

¹ Dalej: Komenda Miejska, Komenda lub KMP.

² Dz. U. z 2019 r. poz. 489, dalej: ustawa o NIK

³ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁴ Faktycznie czynności kontrolne na drogach pełni 159 funkcjonariuszy.

w zakresie ruchu drogowego – części szczególnej, zapewniające przygotowanie do badania poziomu emisji spalin. Natomiast 62 policjantów, nie miało przeszkolenia specjalistycznego w zakresie ruchu drogowego. Należy podkreślić, że Komendant podejmował działania mające na celu uzupełnienie stanu osobowego tej formacji.

Najwyższa Izba Kontroli zauważa, że KMP miała ograniczony wpływ na wyposażenie w pojazdy i specjalistyczny sprzęt do pomiaru emisji spalin oraz przyznawany limit na szkolenie funkcjonariuszy, o czym decydowały jednostki nadrzędne.

Stwierdzone w toku kontroli nieprawidłowości dotyczyły:

- rozbieżności, braków i uchybień formalnych w ewidencjach magazynowo-księgowych dotyczących wymiany analizatora spalin AUTO 4-1,
- braku dokumentów potwierdzających wykonanie obowiązkowej kalibracji analizatora spalin (aktualnego świadectwa kalibracji wzorcowania urządzenia), którego okres ważności upłynął z dniem 16 kwietnia 2019 r.,
- braku na wyposażeniu dymomierza DS2 C, stanowiącego integralną część jego wyposażenia pirometru TN-1,
- braku zachowania ciągłości wymaganych kontroli metrologicznych, legalizacji lub wzorcowania urządzeń do pomiaru emisji spalin,
- używania urządzeń do pomiaru emisji spalin bez ważnych świadectw sprawności/przeglądów.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej⁵ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Przygotowanie organizacyjno-kadrowe i techniczne do kontroli emisji spalin.

Opis stanu faktycznego

Na koniec I półrocza 2019 r. stan liczebny komórki ruchu drogowego, tj. Wydziału Ruchu Drogowego (dalej WRD) KMP w Łodzi wynosił 201 etatów, zatrudnionych było 182 funkcjonariuszy, a służbę na drogach faktycznie pełniło 159 osób.

Zgodnie z wytycznymi Komendanta Głównego Policji nakazującymi maksymalne uzupełnianie wakatów policyjnych w komórkach ruchu drogowego, większość nowoprzyjętych funkcjonariuszy w KMP kierowana była do WRD⁶.

W KMP na bieżąco były podejmowane działania ukierunkowane na wzmocnienie stanu zatrudnienia w komórkach ruchu drogowego, takie jak:

- w 2019 r. 13 z 14 nowoprzyjętych policjantów zostało mianowanych w strukturach WRD,
- delegowania, od dnia 01 stycznia 2019 r. do czasowego pełnienia służby w WRD, 96 funkcjonariuszy Oddziału Prewencji Policji w Łodzi w ramach wzmocnień służby ruchu drogowego w KMP w Łodzi,
- przeniesienia pięciu funkcjonariuszy z innych jednostek Policji, do dalszego pełnienia służby w WRD.

(akta kontroli str. 12-21, 102 i 285-288)

Stan kadrowy pionu ruchu drogowego, w opinii KMP był nieadekwatny do potrzeb związanych z realizacją obowiązków w zakresie kontroli ruchu drogowego. Na dzień

⁵ Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

⁶ Do Wydziału Ruchu Drogowego kierowani byli nowoprzyjęci spełniający minimalne warunki posiadania kategorii prawa jazdy co najmniej B oraz nie mający przeciwwskazań m. in. zdrowotnych do pełnienia służby w komórkach ruchu drogowego.

kontroli liczba wakatów w Wydziale Ruchu Drogowego KMP w Łodzi kształtowała się na poziomie 19. Braki w zakresie zatrudnienia, wraz z absencjami pracowników, na które składały się między innymi adaptacje zawodowe, urlopy macierzyńskie, czy długoterminowe zwolnienia lekarskie - powodowały, iż trudno było osiągnąć miernik nr 14⁷ dotyczący dobowej liczby funkcjonariuszy skierowanych do służby na drodze (dla WRD KMP w Łodzi liczba ta została określona na poziomie 91 funkcjonariuszy). Z powodu dużej ilości zabezpieczeń realizowanych przez funkcjonariuszy WRD KMP w Łodzi, a także z uwagi na to, że zdecydowana większość czasu pracy policjantów pełniących służbę na drodze przypadła na obsługę zdarzeń drogowych, nie było możliwości, by policjanci w wystarczającym stopniu realizowali czynności kontrolno-prewencyjne, w tym kontroli emisji spalin.

(akta kontroli str. 12-21, 102 i 285-288)

Jednym z podstawowych zadań funkcjonariuszy WRD była dbałość o porządek oraz zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Zatem priorytetowe były działania mające na celu redukcję liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, a także wszelkie działania mające bezpośrednie przełożenie na poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie miasta Łodzi. Kontrola emisji spalin pojazdów niewątpliwie przyczyniała się do wzrostu porządku na drogach, jednak nie miała bezpośredniego przełożenia na bezpieczeństwo. Funkcjonariusze WRD Komendy w Łodzi, przy pełnym zaangażowaniu w działania byli w stanie objąć kontrolą emisji spalin jedynie niewielką część pojazdów.

(akta kontroli str. 12-21, 22-32 i 107)

KMP w zbadanym okresie podejmowała działania w zakresie intensyfikacji kontroli ruchu drogowego. Przede wszystkim prowadzono okresowe zasilenie stanu kadrowego WRD KMP w Łodzi delegowanymi funkcjonariuszami Oddziału Prewencji Policji w Łodzi. O ile działania takie przyczyniły się do podniesienia, w sposób znaczący, liczby patroli ruchu drogowego pełniących służbę na drodze i mogły poprawić poziom bezpieczeństwa na drogach, to jednak z powodu ograniczeń wynikających z poziomu wiedzy, umiejętności, jak i samych uprawnień, funkcjonariusze Oddziału Prewencji Policji nie byli w stanie realizować efektywnie wielu rutynowych czynności, które podejmowane były na co dzień przez policjantów ruchu drogowego. Tym samym skierowanie tych funkcjonariuszy do służby na drogach nie mogło mieć wpływu na efektywność wykorzystania w służbie urządzeń specjalistycznych techniki policyjnej - takich jak analizator spalin czy dymomierz. Policjanci ruchu drogowego mieli prawo zatrzymać dowód rejestracyjny (pozwolenie czasowe) pojazdu nawet w razie uzasadnionego przypuszczenia, że pojazd narusza wymagania ochrony środowiska.⁸ Skutkiem takiego przypuszczenia, podobnie jak w przypadku kontroli emisji spalin z wykorzystaniem analizatora spalin czy dymomierza, było skierowanie pojazdu na dodatkowe badanie techniczne.

(akta kontroli str. 12-21 i 285-288)

Urządzenia do pomiaru emisji spalin pojazdów były wykorzystywane w służbie przez funkcjonariuszy Zespołu I WRD KMP w Łodzi liczącego pięciu policjantów. Funkcjonariusze tego Zespołu zajmowali się nie tylko kontrolowaniem przestrzegania przepisów ruchu drogowego na zasadach określonych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym⁹, ale również kontrolowaniem przestrzegania przepisów o transporcie drogowym na zasadach określonych

⁷ „Średniodobowa liczba policjantów ruchu drogowego kierowanych do służby na drodze”- ustanowiony przez Komendanta Głównego Policji miernik oceny stopnia realizacji priorytetów Komendanta Głównego Policji na lata 2016-2020.

⁸ Na podstawie art. 132 ust. 1 pkt 1 lit. c ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990 ze zm.).

⁹ Dz. U. z 2018 r. poz. 1990 ze zm.

w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym¹⁰, w tym przepisów określających zasady, obowiązki i warunki przewozu drogowego, np. przewozu osób, zwierząt, odpadów, towarów niebezpiecznych itp. Z uwagi na to, że radiowóz Ekip Techniki Drogowej i Ekologii (ETDiE) wyposażony był w urządzenia oraz oprogramowanie niezbędne do kontroli czasu pracy kierowców w transporcie drogowym, to właśnie policjanci tej komórki pełnili na co dzień służbę z wykorzystaniem tego pojazdu. Priorytetowym zadaniem tej komórki było osiągnięcie określonego przez Komendę Wojewódzką Policji w Łodzi poziomu kontroli dni pracy kierowców w transporcie drogowym. W 2019 r. norma dla wskaźnika kontroli dni pracy kierującego w transporcie drogowym dla Komendy została ustalona na poziomie 14 tysięcy dni – tym samym badanie przedmiotowego obszaru miały charakter priorytetowy. Ze względu na szeroką współpracę funkcjonariuszy Zespołu I z podmiotami zewnętrznymi, co wymagało wiedzy i umiejętności znacząco wykraczających poza obszar z jakim mieli styczność pozostali funkcjonariusze WRD KMP w Łodzi, nie było możliwości kierowania do tego typu zadań innych policjantów.

(akta kontroli str. 12-115)

Według stanu na koniec I półrocza 2019 r., 62 policjantów spośród funkcjonariuszy pełniących służbę w pionie ruchu drogowego Komendy (34% ogólnej liczby zatrudnionych), nie posiadało przeszkolenia specjalistycznego w zakresie ruchu drogowego. W liczbie tej pięciu funkcjonariuszy odbywało kurs podstawowy, jeden oczekiwał na wznowienie szkolenia podstawowego, dziewięciu policjantów realizowało adaptację zawodową, natomiast 47 ukończyło szkolenie podstawowe i oczekiwało na przeszkolenie specjalistyczne.

W Wydziale Ruchu Drogowego KMP w Łodzi pełniło służbę 74 funkcjonariuszy posiadających przeszkolenie w zakresie kursu specjalistycznego ruchu drogowego – część ogólna, w tym 66 funkcjonariuszy posiadało również przeszkolenie w zakresie kursu specjalistycznego ruchu drogowego – część szczególna, zaś 46 funkcjonariuszy legitymowało się innym przeszkoleniem specjalistycznym w zakresie ruchu drogowego. Zgodnie z przedłożonym wykazem, akta osobowe funkcjonariuszy zawierały adekwatne treści (właściwe zapisy i dokumentację) pod względem merytorycznym i formalnym.

(akta kontroli str. 12-115 i 288)

Uprawnienie funkcjonariuszy Policji do badania stanu technicznego pojazdów w zakresie emisji spalin zostało określone w § 6 ust. 2 pkt 8 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego.¹¹ Stosownie do przepisów zawartych w załączniku nr 1a do tego rozporządzenia (poz. 8.2. „Emisja spalin”), pomiaru emisji zanieczyszczeń dokonuje się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w przepisach rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach.¹² Do badania poziomu emisji spalin przygotowanych było 66 osób posiadających przeszkolenie w zakresie ruchu drogowego – części szczególnej. Zadania związane z pomiarem emisji spalin wykonywane były przez czterech funkcjonariuszy Zespołu I Wydziału Ruchu Drogowego KMP w Łodzi, którzy legitymowali się adekwatnym przeszkoleniem, zapewniającym realizację tych zadań na zasadach określonych w przepisach powołanych wyżej rozporządzeń. Uprawnieni funkcjonariusze użytkowali jedyny radiowóz ETDiE (przeznaczony dla ekip techniki drogowej i ekologii ze

¹⁰ Dz. U. z 2019 r. poz. 58 ze zm.

¹¹ Dz. U. Nr 132, poz. 841 ze zm.

¹² Dz. U. z 2015 r. poz. 776 ze zm.

specjalistycznym sprzętem, wyposażony m. in. w analizator spalin oraz dymomierz) znajdujący się w dyspozycji Komendy Miejskiej Policji w Łodzi.

(akta kontroli str. 12-115 i 288)

W wyniku przeprowadzonych oględzin ustalono, iż będący w posiadaniu WRD KMP w Łodzi pojazd ETDiE marki Fiat typu Dukato 160 (HPFA 135, nr rej. F 044 wew. 5050), rok produkcji 2010, spełniał kryteria sprawności i utrzymania w należytym stanie technicznym oraz w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa podczas dokonywanych czynności kontrolnych, jak też wymaganej dokumentacji. Wyposażenie ETDiE w zakresie zdolności do pomiaru emisji substancji szkodliwych przez pojazdy drogowe, co do zasady było kompletne, zgodne z zapisami specyfikacji i dokumentacją ewidencyjną oraz dowodami przekazania, z wyjątkiem:

a) Analizatora Spalin Auto 4-1 nr fabr. 44111039:

- który posiadał nieaktualne świadectwo kalibracji (wzorcowania urządzenia) – okres ważności świadectwa upłynął z dniem 16 kwietnia 2019 r.;
- nie był zaopatrzony w oświadczenie/zastrzeżenie importera i producenta w/s nieodpłatnych modyfikacji urządzenia;
- stwierdzono rozbieżności, braki i uchybienia w ewidencjach magazynowo-księgowych dot. wymiany analizatora spalin AUTO 4-1 (z nr ewidencyjnym 11510158 na nowy analizator o nr ewidencyjnym 44111039) bez dokonania stosownych zapisów i zmian w dokumentacji;

b) Dymomierza DS2 PC nr fabr. D10 2953A – który nie posiadał pirometru TN-1, stanowiącego integralną część jego wyposażenia.

(akta kontroli str. 12-115 i 288)

Normatywy wyposażenia dotyczące sprzętu do pomiaru emisji spalin ustalane były w momencie skierowanego zapytania przez jednostkę nadrzędną, tj. Komendę Wojewódzką Policji w Łodzi. Powyższe wyliczenie norm wyposażenia techniki policyjnej dla pojazdów służbowych odbyło się w 2016 r. na podstawie Zarządzenia Nr 21 Komendanta Głównego Policji z dnia 16 lipca 2015 r. w sprawie określenia norm wyposażenia i szczegółowych zasad przyznawania i użytkowania sprzętu techniki policyjnej dla jednostek i komórek organizacyjnych Policji oraz policjantów. Na podstawie tych wytycznych Komendzie przysługiwał tylko jeden furgon ETDiE. Normatywy wyposażenia dotyczące sprzętu do pomiaru emisji spalin nie były aktualizowane w okresie objętym kontrolą (lata 2016-2019 I połowa). KMP nie była doposażana przez podmioty zewnętrzne w pojazdy lub w sprzęt techniczny do pomiaru emisji spalin.

(akta kontroli str. 12-115 i 210-215)

Urządzenia pomiarowe, stanowiące wyposażenie radiowozu ETDiE do emisji spalin pojazdów, spełniały wymagania prawnej kontroli metrologicznej. Zgodnie z aktualnym świadectwem legalizacji, analizator spalin spełniał wymagania rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 7 grudnia 2007 r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać analizatory spalin samochodowych oraz szczegółowego zakresu sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych¹³. Zgodnie z w/w aktem analizator spalin podlegał legalizacji ponownej. W przypadku urządzenia będącego na stanie KMP w Łodzi powyższa czynność została wykonana w dniu 02.05.2019 r., z obowiązującym okresem ważności do dnia 02.11.2019 r.

Dymomierz o numerze fabrycznym D10 2953 A podlegał obowiązkowej kalibracji okresowej, która została wykonana w dniu 14 marca 2019 r. przez autoryzowany

¹³ Dz. U. Nr 241 poz. 1765.

serwis producenta w Polsce [...] ¹⁴. Zgodnie z deklaracją ww. podmiotu certyfikat kalibracji stanowi poświadczenie pomyślnego dokonania obowiązkowej kalibracji (UKAS) dymomierza będącego w dyspozycji Wydziału Ruchu Drogowego KMP w Łodzi. Termin następnej kalibracji został określony na dzień 14 września 2019 r. Zgodnie z Europejską Deklaracją Zgodności producenta [...] ¹⁵ z dnia 27 czerwca 2011 r. (oraz ze Świadectwem Deklaracji Zgodności) analizator spalin samochodowych Auto 4-1 spełniał standardy europejskie (normatywy i certyfikaty) i w związku z tym podlegał także obowiązkowej okresowej kalibracji okresowej (UKAS). Jako jedynego upoważnionego przedstawiciela producenta (importera i autoryzowanego agenta serwisowego) w Polsce wskazano firmę [...] ¹⁶ Urządzenie nie posiadało aktualnego świadectwa kalibracji (wzorcowania urządzenia) – okres ważności świadectwa upłynął z dniem 16 kwietnia 2019 r.

(akta kontroli str. 12-115, 210-275 i 228)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Rozbieżności, braki i uchybienia formalne w ewidencjach magazynowo-księgowych dotyczących wymiany analizatora spalin AUTO 4-1. Przedmiotowy analizator o nr ewidencyjnym 11510158 został przekazany/przyjęty do eksploatacji Komendy w dniu 8 czerwca 2010 r., a następnie wymieniono go na nowy analizator o nr ewidencyjnym 44111039, który został przesłany przez firmę [...] ¹⁷ z pismem z dnia 8 lutego 2012 r. Na opisaną wymianę urządzenia nie poczyniono stosownych zapisów w ewidencji jednostki. Wydział Gospodarki Materiałowo Technicznej (GMT) KMP w Łodzi prowadził jedynie ewidencję pomocniczą sprzętów będących w użytkowaniu przez jednostki podległe KMP w Łodzi. Wszelkich zmian w prowadzonej ewidencji dokonywał na polecenie jednostki nadrzędnej, w tym przypadku Wydziału GMT Komendy Wojewódzkiej Policji w Łodzi. W związku z tym, iż do Wydziału GMT KMP w Łodzi nie dotarła żadna informacja o wymianie analizatora spalin na nowy o nowych numerach fabrycznych - powyższe zmiany ewidencyjne nie zostały dokonane. Z dokumentacji, jaka znajdowała się w KMP w Łodzi wynikało, że sprawą wymiany analizatora spalin samochodowych zajmował się pracownik WRD, specjalista ds. transportu. W związku z faktem, że nie wystąpiła żadna dekretna na dokumentach związanych z przekazaniem nowego urządzenia, a pracownik nie pamiętał ustnych dyspozycji przełożonych w tym zakresie, w czasie czynności kontrolnych trudno było ustalić, w jaki sposób ówczesny przełożony polecił załatwić powyższą sprawę. Po ujawnieniu nieprawidłowości podczas oględzin NIK wykonywanych w dniu 7 czerwca 2019 r. Komenda podjęła działania naprawcze. W celu uzupełnienia dokumentacji magazynowo – księgowej i usunięcia powstałych rozbieżności, dokumentacja związana

¹⁴ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2019 r., poz.1429 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2019 r. poz. 1010 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie danych autoryzowanego serwisu producenta w Polsce. Wyłączenia dokonano w interesie przedsiębiorcy.

¹⁵ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2019 r., poz.1429 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2019 r. poz. 1010 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie danych producenta analizatora spalin samochodowych Wyłączenia dokonano w interesie przedsiębiorcy.

¹⁶ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2019 r., poz.1429 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2019 r. poz. 1010 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie wskazania firmy. Wyłączenia dokonano w interesie przedsiębiorcy.

¹⁷ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2019 r., poz.1429 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2019 r. poz. 1010 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie wskazania firmy. Wyłączenia dokonano w interesie przedsiębiorcy.

z otrzymaniem nowego analizatora spalin została przekazana do Wydziału GMT KWP w Łodzi przy piśmie z dnia 10 lipca 2019 r.

(akta kontroli str. 68-69, 108-109 i 211-228)

2. Analizator Spalin Auto 4-1 nr fabr. 44111039 nie posiadał aktualnego świadectwa kalibracji (wzorcowania urządzenia) – okres ważności świadectwa upłynął z dniem 16 kwietnia 2019 r., a KMP w Łodzi nie podjęła stosownych działań w tym względzie. Komenda Miejska nie posiadała dowodów (dokumentów lub innych dowodów rzeczowych) potwierdzających wykonanie obowiązkowej kalibracji – wzorcowania urządzenia (innych niż świadectwo legalizacji¹⁸ z dnia 02.05.2019 r. wystawione przez firmę [...] ¹⁹), jak też do dnia zakończenia kontroli NIK (19.07.2019 r.) do Komendy nie wpłynął żaden inny dokument potwierdzający wykonanie kalibracji urządzenia. Zgodnie z Europejską Deklaracją Zgodności producenta [...] ²⁰ z dnia 27 czerwca 2011 r. (oraz ze Świadectwem Deklaracji Zgodności) analizator spalin samochodowych Auto 4-1 spełniał standardy europejskie (normatywy i certyfikaty) i w związku z tym podlegał także obowiązkowej okresowej kalibracji okresowej (UKAS). Jako jedyne upoważnionego przedstawiciela producenta (importera i autoryzowanego agenta serwisowego) w Polsce wskazano firmę [...] ²¹. Firma ta w imieniu producenta poinformowała nabywcę m.in. o tym, że (...) *analizatory spalin samochodowych jako urządzenia pomiarowe **powinny być poddawane okresowej kalibracji na gazach wzorcowych, nie rzadziej niż co 6 miesięcy (kalibracja jest usługą odpłatną). Kalibracji na gazach wzorcowych nie należy mylić z legalizacją ponowną** analizatorów spalin samochodowych wynikającą z ich prawnej ochrony metrologicznej.* W ocenie NIK ww. działanie należy uznać za nierzetelne.

(akta kontroli str. 15, 68-69, 108-114, 211-275 i 287-288)

3. Dokumentacja związana z analizatorem spalin Auto 4-1 nie zawierała oświadczenia/zastrzeżenia importera i producenta w/s nieodpłatnych modyfikacji urządzenia. Zgodnie z wykazem z protokołu przekazania oraz ze specyfikacją dokument ten stanowił jeden z dziewięciu dokumentów, które powinny znajdować się przy urządzeniu i został przekazany do KMP w Łodzi. W pozostającej w dyspozycji Komendy Miejskiej Policji w Łodzi dokumentacji dotyczącej urządzenia nie odnaleziono oświadczenia/zastrzeżenia importera i producenta w/s nieodpłatnych modyfikacji urządzenia. Komendantowi Miejskiemu Policji w Łodzi nie były znane przyczyny braku powyższego

¹⁸ Definicje określone w ustawie z dnia 11 maja 2001 r. „Prawo o miarach” (Dz. U. z 2019 r. poz. 541 ze zm.):

- legalizacja – zespół czynności obejmujących sprawdzenie i stwierdzenie w drodze decyzji, poświadczoną wyłącznie dowodem legalizacji, że przyrząd pomiarowy spełnia wymagania (określone w odpowiednich rozporządzeniach, a dowodem wykonania legalizacji jest świadectwo legalizacji, które potwierdza spełnienie tych wymagań),
- wzorcowanie – czynności ustalające relację między wartościami wielkości mierzonej wskazanymi przez przyrząd pomiarowy a odpowiednimi wartościami wielkości fizycznych, realizowanymi przez wzorzec jednostki miary (świadectwo wzorcowania to dokument, który potwierdza, że przyrząd spełnia określone właściwości metrologiczne, a tym samym pomiary wykonywane za pomocą tego przyrządu można uznać za wiarygodne i rzetelne).

¹⁹ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2019 r., poz.1429 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2019 r. poz. 1010 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie wskazania firmy. Wyłączenia dokonano w interesie przedsiębiorcy.

²⁰ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2019 r., poz.1429 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2019 r. poz. 1010 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie wskazania firmy. Wyłączenia dokonano w interesie przedsiębiorcy.

²¹ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2019 r., poz.1429 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2019 r. poz. 1010 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie wskazania firmy. Wyłączenia dokonano w interesie przedsiębiorcy.

dokumentu pośród innych, przekazanych wraz z urządzeniem dokumentów. Jednocześnie Komendant Miejski Policji w Łodzi zadeklarował, iż zwróci się niezwłocznie do producenta przedmiotowego urządzenia o wystawienie przedmiotowego pisma.

(akta kontroli str. 68-69, 109, 211-275 i 287)

4. W wyposażeniu urządzenia – Dymomierza DS2 C nr fabr. D10 2953A – brakowało pirometru TN-1, stanowiącego integralną część jego wyposażenia (jednego z siedmiu elementów kompletu). Uniemożliwiało to przy pomiarach zadymienia spalin, dla zapewnienia wymaganych warunków dotyczących temperatury pracy silnika, sprawdzenie temperatury oleju.

Pomimo podjętych działań przez Naczelnika WRD KMP w Łodzi nie zdołano wyjaśnić przyczyn i okoliczności takiego stanu rzeczy. Powyższe mogło mieć związek z faktem, iż użytkownikami radiowozu ETDiE, jak i całego jego wyposażenia w latach 2010 – 2018 r. byli funkcjonariusze, którzy obecnie nie pełnią już służby w Policji. Obecny skład funkcjonariuszy Zespołu I WRD KMP w Łodzi nie posiadał wiedzy w tym zakresie. W związku z powyższą sytuacją polecono wdrożyć w tej sprawie stosowne postępowanie wyjaśniające w KMP w Łodzi.

(akta kontroli str. 15-16 i 68-69)

OCENA CZĄSTKOWA

Stan przygotowania organizacyjno-kadrowego i technicznego Komendy Miejskiej Policji w Łodzi do wykonywania zadań w zakresie kontroli emisji spalin nie zapewniał skuteczności działań jednostki w ww. zakresie. W okresie kontroli podejmowane były przez Komendę działania mające na celu uzupełnienie stanu kadrowego pionu ruchu drogowego. Jednak stan osobowy tej formacji nie był w pełni adekwatny do potrzeb związanych z realizacją obowiązków w zakresie kontroli ruchu drogowego (19 wakatów w WRD KMP na koniec I półrocza 2019 r.).

Do badania poziomu emisji spalin (teoretycznie) przygotowanych było 66 (36,3 % stanu osobowego) osób posiadających przeszkolenie w zakresie ruchu drogowego – części szczególnej, zaś 46 (25,3 % stanu osobowego) funkcjonariuszy legitymowało się innym przeszkoleniem specjalistycznym w zakresie ruchu drogowego.

Zadania związane z pomiarem emisji spalin wykonywane były jedynie przez czterech funkcjonariuszy Zespołu I Wydziału Ruchu Drogowego KMP w Łodzi, którzy legitymowali się adekwatnym do realizacji tych zadań przeszkoleniem i stosownymi kompetencjami. Funkcjonariusze tego Zespołu zajmowali się przy tym głównie kontrolowaniem przestrzegania przepisów o transporcie drogowym, w tym przepisów określających zasady, obowiązki i warunki przewozu drogowego, np. przewozu osób, zwierząt, odpadów, towarów niebezpiecznych.

Komenda Miejska posiadała, na dzień kontroli, jeden pojazd ETDiE, który wyposażony był m. in. w jeden analizator spalin oraz w jeden dymomierz. Urządzenia pomiarowe, stanowiące wyposażenie radiowozu ETDiE do emisji spalin pojazdów, z punktu widzenia prawnej kontroli metrologicznej i wzorcowej, spełniały stawiane przed nimi wymagania, z wyjątkiem braku aktualnego świadectwa kalibracji analizatora spalin (wzorcowania urządzenia).

OBSZAR

2. Działania w zakresie eliminacji z ruchu drogowego pojazdów niespełniających wymagań w zakresie emisji spalin.

Opis stanu
faktycznego

Komenda Miejska Policji w Łodzi nie organizowała specjalnych „akcji” ukierunkowanych na prowadzenie kontroli emisji spalin. Poza prowadzonymi działaniami „Smog”, kiedy to funkcjonariusze w zadaniach do służby mieli wskazane przeprowadzenie jak największej liczby pomiarów emisji spalin, policjanci pełniący

służbę z wykorzystaniem radiowozu ETDiE dokonywali badań doraźnie, samodzielnie decydując o tym, kiedy urządzenia pomiarowe będą wykorzystane. Ponadto, pomiary z wykorzystaniem urządzeń kontrolnych prowadzone były w uzasadnionych przypadkach, kiedy zachodziło przypuszczenie, że kontrolowany pojazd może naruszać warunki ochrony środowiska.

(akta kontroli str. 22-210)

Przeprowadzanie pomiaru emisji spalin, z użyciem sprzętu specjalistycznego - pojazdu ETDiE, było planowane każdorazowo w ramach prowadzonych działań „Smog”. Pojazd ten wykorzystywany był w ramach codziennej służby przeważnie do innych celów, ponieważ jako jedyny pojazd pozostający w dyspozycji WRD KMP w Łodzi, posiadał oprogramowanie oraz sprzęt techniki policyjnej niezbędny do prowadzenia kontroli transportu drogowego, a zwłaszcza analizy czasu pracy kierowców. Było to priorytetem dla policjantów pełniących służbę z wykorzystaniem tego pojazdu. Niemniej jednak, w ramach zadań doraźnych realizowanych poza działaniami krajowymi „Smog”, funkcjonariusze mieli zlecać kontrole poziomu emisji spalin. Nie były to kontrole planowane systematycznie, w pewnych okresach czasowych, a ich częstotliwość uzależniona była od nałożenia innych zadań na funkcjonariuszy Zespołu I WRD KMP w Łodzi. Z uwagi na liczbę realizowanych zadań, zakres ich złożoności, a także fakt, że priorytetem w codziennej służbie była realizacja czynności zleconych przez specjalistę stanowiska kierowania, który dysponował załogami ruchu drogowego według bieżących potrzeb, liczba wyjazdów furgonu ETDiE do kontroli emisji spalin (poza akcjami „Smog”) była niewielka (w 2017 r. wynosiła 49 wyjazdów, w 2018 r. 13 wyjazdów, natomiast w I półroczu 2019 r. odnotowano tylko jeden taki wyjazd).

(akta kontroli str. 22-210)

Służba funkcjonariuszy realizujących zadania z wykorzystaniem radiowozu ETDiE planowana była w sposób zgodny z Zarządzeniem nr 30 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 września 2017 r. w sprawie pełnienia służby na drogach. Dobór rejonów pełnienia służby podyktowany był założeniami określonymi w § 4 przedmiotowego zarządzenia, a szczególnie z zastrzeżeniem ust. 1 pkt 2. Dyslokowanie sił Wydziału Ruchu Drogowego odbywało się z uwzględnieniem całości sił planowanych w danym dniu do służby, a nie indywidualnie dla każdego patrolu. Miało to na celu uniknięcie sytuacji, w której kilka patroli mogło poruszać się po jednej i tej samej trasie, podczas gdy inne trasy pozostawałyby bez nadzoru. W pierwszej kolejności patrole dyslokowane były na główne ciągi komunikacyjne miasta z uwzględnieniem stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego i porządku publicznego oraz zagrożenia przestępczością na tych drogach.

(akta kontroli str. 22-210)

Pojazd ETDiE, z uwagi na zadania realizowane przez funkcjonariuszy pełniących służbę z jego wykorzystaniem, dyslokowany był na główne ciągi komunikacyjne miasta Łodzi o największym natężeniu ruchu. Przesłanki, jakie brane były pod uwagę przy jego dyslokowaniu to między innymi:

- ciągi komunikacyjne, po których poruszają się pojazdy realizujące przewozy osób oraz rzeczy,
- drogi wjazdowe/wyjazdowe obszaru administracyjnego miasta Łodzi (z uwagi na obowiązujący zakaz wjazdu dla pojazdów ciężarowych na teren miasta Łodzi, a co za tym idzie potrzebę bieżącego monitorowania tej kwestii),
- ciągi komunikacyjne, z wykorzystaniem których realizowane były konkretne rodzaje przewozów, jak np. przewóz towarów niebezpiecznych, przewóz odpadów, przewóz zwierząt.

Ponadto, z uwagi na szereg czynności realizowanych w wyniku zgłoszeń ze strony społeczeństwa, z wykorzystaniem Krajowej Mapy Zagrożeń Bezpieczeństwa lub podczas organizowanych debat społecznych, patrol ETDiE dyslokowany był w ramach zadań doraźnych w obszary miasta Łodzi, gdzie stwierdzono naruszenia ustawy o transporcie drogowym (bądź zgłoszono podejrzenie zaistnienia takich naruszeń), dochodziło do naruszania przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym (w szczególności przez kierujących pojazdami ciężarowymi) lub gdy wykonywany był transport drogowy na szczególnych warunkach. W codziennej służbie miejsca kontroli prowadzonych przez załogi ETDiE dobierane były w taki sposób, aby policjanci mieli możliwość prowadzenia bezpiecznej kontroli drogowej, uwzględniając gabaryty pojazdów kontrolowanych. Dobór miejsca prowadzonych kontroli nie mógł powodować niepotrzebnych utrudnień w ruchu, a przede wszystkim musiał zagwarantować, że prowadzona w takim miejscu kontrola nie stwarzała zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

(akta kontroli str. 22-210)

Wprowadzenie działań „Smog” do „Planu działań kontrolno-prewencyjnych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2017 r.” nie miało znaczącego wpływu na zwiększenie poziomu kontroli emisji spalin. Po wprowadzeniu do „Planu Działań Krajowych Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji (BRD KGP) działań pn. „Smog”, w 2018 r. nastąpił wyraźny spadek liczby wykonanych kontroli z użyciem urządzeń pomiarowych; w kolejnym roku (2019) trwania działań nastąpił wzrost liczby przeprowadzonych kontroli z użyciem analizatora spalin i dymomierza (2017 r. – 118 kontroli (w tym okresie działania „Smog” nie były realizowane); 2018 r. – 63 kontrole (działania „Smog” prowadzone w całym okresie); 2019 r. (I półrocze) – 87 kontroli (działania „Smog” realizowane w całym okresie).

W przypadku Wydziału Ruchu Drogowego KMP w Łodzi sytuacja ta wynikała ze zmian kadrowych w komórce, która zajmowała się kwestią badania emisji spalin z użyciem urządzeń pomiarowych. W okresie od stycznia do maja 2018 r. wszyscy funkcjonariusze Zespołu I WRD KMP w Łodzi zostali zawieszeni w czynnościach służbowych. Miało to wpływ na liczbę badań, jakie były przeprowadzone z wykorzystaniem sprzętu techniki policyjnej. Policjanci, którym powierzono pełnienie obowiązków w Zespole I WRD KMP w Łodzi, realizowanych wcześniej przez zawieszonych w czynnościach służbowych funkcjonariuszy, nie mieli doświadczenia w wykorzystaniu analizatora spalin i dymomierza znajdującego się na wyposażeniu radiowozu ETDiE.

(akta kontroli str. 22-210)

Działania „Smog” realizowane były raz w miesiącu, co daje w sumie 12 takich przedsięwzięć w skali roku. Miernikiem oceny brany pod uwagę w dniu prowadzonych działań „Smog” jest miernik nr 16, który wskazywał na procentowy udział policjantów ruchu drogowego w ogólnopolskich działaniach kontrolno-prewencyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym²².

Nie przewidziano mierników związanych z eliminacją z ruchu drogowego pojazdów zagrażających środowisku. Funkcjonariuszom w ramach zadań doraźnych, podczas pełnienia służby, zlecano przeprowadzanie kontroli stanu technicznego (w tym poziomu emisji spalin) kontrolowanych pojazdów w celu eliminacji z ruchu drogowego pojazdów nadmiernie emitujących substancje szkodliwe.

(akta kontroli str. 22-210)

²² Mianem tego miernika była średnia arytmetyczna „procentowego udziału” policjantów ruchu drogowego z udziałów we wszystkich działaniach jednodniowych oraz działaniach „Znicz” realizowanych w oparciu o „Plan działań kontrolno-prewencyjnych w ruchu drogowym w 2019 roku”.

Funkcjonariusze wykonujący zadania na drogach formułowali uwagi i propozycje w zakresie poprawy skuteczności, a przede wszystkim efektywności kontroli emisji spalin. Dotyczyły one m.in. awarii urządzeń, problemów z ich eksploatacją wynikające z samej specyfiki urządzeń (czas potrzebny do wykonania badania, ograniczenia urządzeń czy niedostosowanie ich do obecnych realiów). Funkcjonariusze, którzy byli wyznaczani w ramach pełnienia służby na drogach do kontroli emisji spalin, mieli ukończony kurs specjalistyczny ruchu drogowego, w ramach którego byli przeszkoleni również z użycia urządzeń do kontroli emisji spalin pojazdów. Taki kurs powinien zagwarantować, że funkcjonariusze uzyskali zarówno wiedzę teoretyczną jak i umiejętności praktyczne wymagane do wykorzystywania urządzeń pomiarowych w służbie. Zgodnie z zarządzeniem nr 30 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 września 2017 r. w sprawie pełnienia służby na drogach, kontrola stanu technicznego pojazdu silnikowego, jaką była kontrola poziomu emisji spalin wymagała specjalistycznej wiedzy oraz umiejętności funkcjonariusza dokonującego takiej kontroli.

(akta kontroli str. 22-210)

Układy pojazdu ograniczające emisję substancji szkodliwych, takie jak układ recyrkulacji spalin (EGR), filtr cząstek stałych (DPF) czy reaktory katalityczne odpowiedzialne za poziom emisji substancji szkodliwych przez układy wylotowe pojazdów, były poza przedmiotem kontroli, ponieważ KMP w Łodzi nie dysponowała żadnym urządzeniem pomiarowym przeznaczonym do analizy takich układów. Funkcjonariusze wykorzystujący w służbie analizator spalin, jak również dymomierz nie mieli fizycznej możliwości dokonywania kontroli poprawności działania, a nawet samej obecności takich układów. Wykrycie modyfikacji systemu oczyszczania spalin w trakcie rutynowej kontroli drogowej było w zasadzie niemożliwe. W opinii Zastępcy Komendanta, wyrażonej w wyjaśnieniach złożonych w trakcie kontroli, tego typu zmiany konstrukcyjne pojazdu powinny i mogły być wykrywane podczas okresowych badań technicznych wykonywanych na stacjach diagnostycznych. Użycie dymomierza lub analizatora spalin nie dawało podstaw do ujawnienia modyfikacji. Policjanci uzyskiwali jedynie informację o przekroczeniu dopuszczalnych norm emisji spalin, ale nie mogli stwierdzić przyczyn takiego stanu rzeczy. Funkcjonariusze KMP nie mieli możliwości technicznych, aby zweryfikować przyczyny ujawnionych nieprawidłowości.

(akta kontroli str. 22-210)

Funkcjonariuszom pełniącym służbę na drogach nie narzucano liczby pojazdów, które miały zostać poddane kontroli emisji spalin. Pomijając działania krajowe „Smog”, częstotliwość takich kontroli również nie była odgórnie planowana. Nie określano liczby przeprowadzanych pomiarów czy kontrolowanych pojazdów. Same działania „Smog” realizowane były od 2017 r. raz w miesiącu. Poza tymi działaniami, policjanci pełniący służbę na drogach mieli obowiązek reagować na ujawnione wykroczenia oraz eliminować z ruchu pojazdy, które między innymi naruszały wymagania ochrony środowiska bądź w stosunku do których istniało takie uzasadnione przypuszczenie. Policjanci Zespołu I WRD KMP w Łodzi przeprowadzali kontrole emisji spalin z wykorzystaniem urządzeń pomiarowych poza planowanymi działaniami krajowymi „Smog” w ramach realizacji zadań doraźnych służby.

(akta kontroli str. 22-210)

Liczba kontroli emisji spalin, przeprowadzonych w ramach działań krajowych „Smog”, wynosiła:

- w 2017 r. – 1086 kontroli, w tym z wykorzystaniem specjalistycznego sprzętu dokonano 76 kontroli (7,0%);
- w 2018 r. – 1315 kontroli, w tym z wykorzystaniem specjalistycznego sprzętu przeprowadzono 73 kontrole (5,5%);

- w 2019 r. – 844 kontrole, w tym z wykorzystaniem specjalistycznego sprzętu przeprowadzono 34 kontrole (4,0%).

W poszczególnych latach z wykorzystaniem specjalistycznych urządzeń do pomiaru emisji spalin znajdujących się na furgonie ETDiE zrealizowano następujące liczby badań kontrolnych:

- w 2017 r. – skontrolowano 351 pojazdów, w tym 60 z użyciem analizatora spalin i 162 z użyciem dymomierza, w których ujawniono nieprawidłowości i zatrzymano 51 dowodów rejestracyjnych;
- w 2018 r. – skontrolowano 151 pojazdów, w tym 30 z użyciem analizatora spalin i 89 z użyciem dymomierza, w których ujawniono nieprawidłowości i zatrzymano 24 dowody rejestracyjne;
- w 2019 r. (I półrocze) – skontrolowano 82 pojazdy, w tym 41 z użyciem analizatora spalin i 41 z użyciem dymomierza, w których ujawniono nieprawidłowości i zatrzymano 6 dowodów rejestracyjnych.

Komendant Miejski Policji w Łodzi nie dysponował danymi, na podstawie których można byłoby określić, ile kontroli emisji spalin przeprowadzili funkcjonariusze niekorzystający z analizatora spalin czy dymomierza w ramach codziennych czynności.

Pojazd ETDiE był wykorzystywany w ramach codziennej służby przez funkcjonariuszy Zespołu I WRD KMP w Łodzi dla realizacji przede wszystkim kontroli transportu drogowego. Furgon wykorzystywany był również do zabezpieczeń realizowanych przez funkcjonariuszy WRD KMP w Łodzi, lecz ze względu na jego specjalistyczne wyposażenie kierowany był do tego typu służb w ostatniej kolejności. Ponadto, policjanci pełniący służbę z wykorzystaniem radiowozu ETDiE brali udział w różnego rodzaju innych czynnościach, jak np. obsługa zdarzeń drogowych, regulacja ruchem czy zabezpieczanie miejsc zdarzeń drogowych.

(akta kontroli str. 22-210)

Funkcjonariusze Komendy Miejskiej Policji w Łodzi nie podejmowali czynności wobec podmiotów wykonujących usługi polegające na usuwaniu z pojazdów urządzeń redukujących ze spalin substancje szkodliwe. Działania takie nie były podejmowane, gdyż Komendant Miejski Policji w Łodzi nie dysponował wiedzą identyfikującą podmioty wykonujące czynności polegające na usuwaniu z pojazdów urządzeń redukujących ze spalin substancje szkodliwe. Do Komendy Miejskiej Policji w Łodzi nie wpływały jakiegokolwiek informacje, których następstwem mogłoby być podjęcie działań kontrolnych w stosunku do takich podmiotów. W okresie objętym kontrolą do KMP w Łodzi nie wpływały wnioski (lub skargi w tym od jednostek samorządowych sprawujących nadzór nad dopuszczaniem pojazdów do ruchu drogowego, prokuratury, organizacji społecznych, obywateli) o przeprowadzenie postępowań w związku z oferowaniem i wykonywaniem zabiegów polegających na usuwaniu z pojazdów urządzeń redukujących ze spalin substancje szkodliwe. Kontrole w warsztatach samochodowych oferujących niedozwolone przeróbki układów kontroli emisji spalin nie były planowane ani tym samym realizowane.

(akta kontroli str. 22-210)

W okresie objętym kontrolą NIK działania funkcjonariuszy KMP w Łodzi dotyczące przeprowadzania kontroli emisji spalin nie podlegały badaniom, audytowi bądź kontroli wewnętrznej i zewnętrznej. Nadzór nad działaniami krajowymi z zakresu ruchu drogowego, każdorazowo był pełniony przez wyznaczonych funkcjonariuszy kadry kierowniczej WRD KMP w Łodzi lub bezpośrednio przez Naczelnika Wydziału

lub jego zastępców. W zakresie funkcjonowania systemu kontroli i audytu oraz kwestii procedur opracowanych i przyjętych w KMP w Łodzi, kontrole prowadzone były zgodnie z rocznymi planami kontroli zatwierdzanymi przez zarządzającego kontrolę, tj. Komendanta Miejskiego Policji w Łodzi. Niezależnie od powyższego - zgodnie z poleceniami Kierownictwa KMP w Łodzi - przeprowadzane były także doraźne kontrole w trybie uproszczonym niewynikające z przywołanych planów. Kontroli w trybie zwykłym, jak też uproszczonym nie podlegały kwestie dotyczące emisji spalin. W sprawie wprowadzania programu zapewnienia jakości w komórce kontroli instytucjonalnej KMP w Łodzi, była stosowana Decyzja Komendanta Miejskiego Policji nr 315/2015 z dnia 30 grudnia 2015 r.

(akta kontroli str. 22-210)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

W okresie objętym kontrolą NIK wystąpiły przypadki braku zachowania ciągłości wymaganych kontroli metrologicznych, legalizacji lub wzorcowania urządzeń do pomiaru emisji spalin znajdujących się na wyposażeniu Komendy Miejskiej Policji w Łodzi, tj. w latach 2016 – 2019 (I półrocze) nie dokonywano sprawdzeń w następujących odstępach czasowych:

- Dymomierz DS2 PC nr fabr. D10 2953A brak kalibracji (wzorcowania): 361 dni – w okresie od dnia 19.05.2016 r. do dnia 15.05.2017 r., 5 dni – w okresie od dnia 15.11.2017 r. do dnia 20.11.2017 r., 14 dni – w okresie od dnia 20.05.2018 r. do dnia 04.06.2018 r. i 10 dni – w okresie od dnia 04.12.2018 r. do dnia 14.12.2018 r.;
- Analizator Spalin Auto 4-1 nr fabr. 44111039 brak kalibracji (wzorcowania): 347 dni – w okresie od dnia 30.04.2016 r. do dnia 12.04.2017 r., 366 dni – w okresie od dnia 15.10.2017 r. do dnia 16.10.2018 r. i 71 dni – w okresie od dnia 16.04.2019 r. do dnia 30.06.2019 r. (nadal do dnia zakończenia kontroli);
- brak legalizacji: 347 dni – w okresie od dnia 30.04.2016 r. do dnia 12.04.2017 r., 152 dni – w okresie od dnia 30.09.2017 r. do dnia 01.03.2018 r., 47 dni – w okresie od dnia 31.08.2018 r. do dnia 17.10.2018 r. i 32 dni – w okresie od dnia 31.03.2019 r. do dnia 02.05.2019 r.

Ponadto, jak wynika z zapisów w rejestrach pracy-użycia urządzeń do pomiarów emisji spalin oraz sporządzonego wykazu dokonywanych pomiarów-kontroli emisji spalin z wykorzystaniem urządzeń ETDiE (nr 4.8 – kontrole emisji spalin), w następujących przypadkach używano wyżej wymienionych urządzeń pomimo braku aktualnych świadectw sprawności/przeglądów:

- analizatora spalin – wykonano 10 pomiarów przy braku legalizacji urządzenia (w dniach 04, 12, 17 i 23 października 2017 r.);
- analizatora spalin – wykonano 12 pomiarów przy braku kalibracji (wzorcowania) urządzenia (w dniu 27 czerwca 2018 r.);
- dymomierza – wykonano 3 pomiary przy braku kalibracji (wzorcowania) urządzenia (w dniu 20 listopada 2017 r.).

NIK zwraca uwagę, iż urządzenia, które nie posiadały wymaganych świadectw sprawności lub legalizacji, mogły być w tym czasie niesprawnymi, a wyniki dokonywanych pomiarów nie w pełni wiarygodne i adekwatne do zakresu czynności.

(akta kontroli str. 22-32 i 107-115)

OCENA CZĄSTKOWA

Działania KMP w Łodzi z zakresu eliminacji z ruchu drogowego pojazdów niespełniających europejskich i krajowych wymagań w zakresie emisji spalin nie stanowiły priorytetu w obszarze dbałości o porządek oraz zapewnienie

bezpieczeństwa w ruchu drogowym, jak też nie były realizowane w wystarczającym stopniu.

IV. Uwagi i wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następujące uwagi i wnioski:

Uwagi NIK zwraca uwagę, iż posługiwanie się urządzeniami do pomiaru emisji spalin, które nie posiadały wymaganych świadectw wzorcowania, sprawności lub legalizacji oznacza, że wyniki dokonywanych pomiarów mogą nie być w pełni wiarygodne i adekwatne do zakresu czynności.

- Wnioski
1. Przeprowadzanie okresowych weryfikacji i aktualizowania ewidencji magazynowo – księgowej posiadanych urządzeń do pomiaru emisji spalin.
 2. Przeprowadzanie okresowych weryfikacji i sprawdzanie aktualizacji wszystkich wymaganych kontroli metrologicznych, legalizacji lub wzorcowania urządzeń do pomiaru emisji spalin, znajdujących się na wyposażeniu Komendy Miejskiej Policji w Łodzi, z uwzględnieniem terminowości przeprowadzania wymaganych badań.
 3. Wykonanie obowiązkowej kalibracji (wzorcowania urządzenia) analizatora spalin Auto 4-1 wraz z udokumentowaniem tej czynności, zgodnie z normatywnymi i certyfikatami oraz posiadaną dokumentacją w tym zakresie.
 4. Uzupełnienie dokumentacji dotyczącej analizatora spalin Auto 4-1 o „oświadczenie/zastrzeżenia importera i producenta w/s nieodpłatnych modyfikacji urządzenia”.
 5. Wyposażenie urządzenia – dymomierza DS2 C w pirometr TN-1, stanowiący integralną część jego wyposażenia.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Warszawa, sierpnia 2019 r.

Kontrolerzy
Miroslaw Brzeziński
Główny specjalista k.p.

/ - /

.....
podpis

Mariusz Rzyski
Doradca techniczny

/ - /

.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Infrastruktury
Dyrektor
Tomasz Emiljan

/ - /

.....
podpis