



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Krakowie

LKR.410.007.03.2019

P/19/031

Paweł Kucharczyk – Małopolski Wojewódzki Inspektor
Transportu Drogowego
Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego
w Krakowie
ul. Bratysławska 5, 31-201 Kraków

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Krakowie, ul. Bratysławska 5, 31-201 Kraków (dalej: <i>Inspektorat lub WITD</i>).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Paweł Kucharczyk, Małopolski Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego w Krakowie, od 14 stycznia 2016 r. (dalej: <i>Wojewódzki Inspektor</i>). Poprzednio funkcję kierownika jednostki pełnił Michał Pierzchała (od 19 marca 2010 r.).
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none">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	Lata 2016-2019 (I połowa), a także na potrzeby analiz porównawczych dokumenty z lat wcześniejszych.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹ .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Krakowie
Kontrolerzy	<ol style="list-style-type: none">1. Wiesław Matras, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKR/85/2019 z 14 maja 2019 r.2. Zbigniew Polak, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKR/84/2019 z 14 maja 2019 r.3. Mariusz Gorczyca, doradca ekonomiczny, legitymacja służbowa nr 19025². (akta kontroli str. 1-4, 27)

¹ Dz. U. z 2019 r. poz. 489, dalej: *ustawa o NIK*.

² Zgodnie z postanowieniami art. 30 ust. 2 i art. 66a pkt 4 ustawy o NIK doradca ekonomiczny NIK przeprowadza kontrolę na podstawie legitymacji służbowej.

II. Ocena ogólna³ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Zasoby kadrowe oraz wyposażenie WITD stwarzały możliwości do skutecznego prowadzenia kontroli emisji spalin i eliminowania z ruchu drogowego pojazdów niespełniających norm. Mając na uwadze inne ważne obszary działalności Inspektoratu (corocznie ustalane główne kierunki działania), NIK dostrzega jednak – na przykładzie gminy miejskiej Kraków – że działania kontrolne w zakresie emisji spalin dotyczyły nieznacznej części pojazdów poruszających się po drogach.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Wyniki kontroli wykazały, że przygotowanie kadrowe i techniczne Inspektoratu pozwalało na realizację zadań związanych z kontrolą emisji spalin. W kontrolowanym okresie funkcjonariusze uczestniczyli w corocznych szkoleniach prowadzonych przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego (dalej: GITD) z zakresu *kontroli stanu technicznego pojazdów oraz obsługi urządzeń diagnostycznych*, które uwzględniały kwestie związane z pomiarem emisji spalin. Tematyka związana z obsługą urządzeń kontrolno-pomiarowych wchodziła także w skład szkolenia z zakresu *Prawa o ruchu drogowym* realizowanego w ramach kursów specjalistycznych prowadzonych przez GITD dla aplikantów na stanowiska inspektorskie. Ponadto, aplikanci nabywali umiejętności praktyczne w ramach praktyk zawodowych w Inspektoracie, podczas których uczyli się obsługi urządzeń kontrolno-pomiarowych (dymomierze i analizatory spalin), a także podczas szkoleń organizowanych przez przedstawiciela producenta przy zakupie dymomierza.

Inspektorat zapewnił funkcjonariuszom ITD urządzenia specjalistyczne do pomiaru emisji spalin w pojazdach⁴ w liczbie siedmiu dymomierzy i dwóch analizatorów spalin. Analizatory spalin w czasie ich użycia posiadały aktualne dokumenty uprawniające do wykonywania badań.

W myśl przepisów⁵ wymaganiom obowiązkowej okresowej kontroli metrologicznej nie podlegały dymomierze. Wykorzystywane przez Inspektorat dymomierze były kalibrowane w badanym okresie, przy czym na potwierdzeniach z przeglądu kalibracji czterech dymomierzy MAHA MD0 2 LON serwisant tych urządzeń nie określał daty obowiązkowego następnego ich przeprowadzenia. Natomiast certyfikaty kalibracji trzech dymomierzy DS2 zobowiązywały do jej przeprowadzania co sześć miesięcy. NIK wykazała, że w badanym okresie (3,5 roku) dymomierze DS2 wykorzystywane do kontroli emisji spalin, wskutek nierzetelnego postępowania Inspektoratu, nie posiadały obowiązkowego przeglądu/kalibracji łącznie przez osiem miesięcy wbrew zaleceniom autoryzowanego serwisanta przedstawiciela producenta.

W badanym okresie Inspektorat spełnił – ustalone przez GITD – założenia w zakresie liczby kontroli dotyczących pomiaru emisji spalin. W okresie 2016-2019 (I półrocze) Inspektorat przeprowadził 1 246 kontroli pojazdów w zakresie emisji spalin (za pomocą dymomierza i analizatora spalin), co stanowiło 2,7% (planowano 1%) wykonanych kontroli drogowych. Podkreślić należy, że działania te na obszarze gminy miejskiej Kraków dotyczyły niewielkiej liczby pojazdów poruszających się po drogach (w okresie objętym kontrolą przeprowadzono na tym obszarze 144 kontrole, a dziennie na obszarze miasta porusza się ok. 75 tys. samochodów ciężarowych i autobusów).

³ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej. W niniejszym wystąpieniu pokontrolnym zastosowano ocenę opisową.

⁴ Dotyczy samochodów specjalnych typu furgon ze specjalistyczną zabudową.

⁵ Rozporządzenie Ministra Przedsiębiorczości i Technologii z dnia 22 marca 2019 r. w sprawie prawnej kontroli metrologicznej przyrządów pomiarowych (Dz. U. poz. 759) – weszło w życie 27 kwietnia 2019 r. Poprzednio obowiązywało rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 13 kwietnia 2017 r. w sprawie prawnej kontroli metrologicznej przyrządów pomiarowych (Dz. U. poz. 969).

III. Opis ustalonego stanu faktycznego kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Działania WITD w zakresie eliminacji z ruchu pojazdów, których stan techniczny narusza wymagania w zakresie emisji spalin

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

Opis stanu faktycznego

1.1.1 Organizację oraz szczegółowy zakres zadań wydziałów i samodzielnych stanowisk pracy w WITD określał regulamin organizacyjny Inspektoratu⁶ (dalej: regulamin organizacyjny). Stosownie do postanowień § 18 ust. 1 tego regulaminu do zakresu działania wydziału inspekcji⁷ (dalej: *WI*) należała kontrola m.in. przestrzegania przepisów ruchu drogowego w zakresie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym⁸ (dalej: *Prawo o rd*). Do zakresu czynności⁹ naczelnika *WI* oraz jego zastępcy należał m.in. nadzór nad prawidłowością prowadzenia działań kontrolnych przez inspektorów ITD.

(akta kontroli str. 8-10, 15, 17, 28-33)

Stan zatrudnienia w Inspektoracie na koniec poszczególnych lat objętych kontrolą kształtował się na poziomie od 54 do 55 osób (przy stanie 58 etatów). Liczba inspektorów ITD pełniących służbę bezpośrednio na drogach, na koniec danego okresu wynosiła 34 osoby (w 2016 r.), 33 osoby (w 2017 r.) oraz 29 osób (w 2018 r. oraz w I półroczu 2019 r.).

(akta kontroli str. 57-73, 637, 641-645)

1.1.2. Wojewódzki Inspektor wyjaśnił, że stan kadrowy inspektorów ITD był adekwatny do realizacji zadań kontrolnych w zakresie emisji spalin.

(akta kontroli str. 5, 74)

1.1.3. Z treści rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie programów kursów specjalistycznych oraz kursów uzupełniających i przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych¹⁰ (załącznik nr 1-3) nie wynika wprost, czy programy ramowe tych kursów przewidują nabycia przez inspektorów WITD wiedzy i umiejętności niezbędnych do obsługi urządzeń kontrolno-pomiarowych wykorzystywanych podczas kontroli elementów wyposażenia pojazdów mających wpływ na zanieczyszczenie środowiska.

Wojewódzki Inspektor wyjaśnił, że ukończenie kursu specjalistycznego II stopnia stanowi przygotowanie pracownika do wykonywania zadań kontrolnych na stanowisku inspektora transportu drogowego zgodnie z posiadanymi kompetencjami. Organizacja kursów specjalistycznych oraz kursów uzupełniających dla inspektorów transportu drogowego w poszczególnych wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego należy do zadań Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Inspektorat nie posiada informacji czy w ramach omawianej

⁶ Regulamin organizacyjny ustalony zarządzeniem nr 17/2018 Wojewódzkiego Inspektora z 27 grudnia 2018 r. zatwierdzony został do stosowania Zarządzeniem Wojewody Małopolskiego z 31 grudnia 2018 r. Poprzednio obowiązywał regulamin organizacyjny zatwierdzony przez Wojewodę Małopolskiego Zarządzeniem nr 317/09 z 18 września 2009 r. ustalony zarządzeniem nr 11/09 Wojewódzkiego Inspektora z 28 lipca 2009 r. zmieniony następnie zarządzeniem nr 4/10 Wojewódzkiego Inspektora z 25 marca 2010 r.

⁷ W skład wydziału inspekcji Inspektoratu wchodziły 4 oddziały zamiejscowe (w Tarnowie, Nowym Sączu, Nowym Targu i Chrzanowie).

⁸ Dz. U. z 2018 r. poz. 1990 ze zm.

⁹ Zakres czynności, uprawnień i odpowiedzialności pracownika WITD.

¹⁰ Dz. U. z 2016 r., poz. 661 ze zm.

na poszczególnych blokach tematycznych powyższych szkoleń przygotowano inspektorów w zakresie wiedzy i umiejętności niezbędnych do obsługi urzędzeń kontrolno-pomiarowych wykorzystywanych podczas kontroli elementów wyposażenia pojazdów mających wpływ na zanieczyszczenie środowiska (spaliny).

(akta kontroli str. 5, 74, 308, 326)

Zastępca Dyrektora Biura Nadzoru Inspekcyjnego GITD wyjaśnił, że w programach kursów specjalistycznych dla aplikantów na stanowiska inspektorskie tematyka związana z obsługą urzędzeń kontrolno-pomiarowych wchodziła w skład szkolenia z zakresu *Prawa o ruchu drogowym*, w blokach tematycznych poświęconych *warunkom technicznym pojazdów oraz kontroli stanu technicznego*. Ponadto w ramach kursów specjalistycznych aplikanci odbywali praktyki zawodowe w macierzystych inspektoratach wojewódzkich, podczas których uczyli się również w sposób praktyczny obsługiwać urządzeniami kontrolno-pomiarowymi (w tym urządzeniami do kontroli emisji spalin) będącymi na wyposażeniu wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego.

(akta kontroli str. 551-553, 612)

Przy opisie celu i realizacji szkolenia *Prawo o ruchu drogowym* w bloku tematycznym, pn.:

- *warunki techniczne pojazdów* podano m.in. że zagadnienie to obejmuje treści z zakresu urzędzeń i wyposażenia zapewniającego bezpieczeństwo ruchu oraz ochronę środowiska (sposób realizacji obejmował wykład oraz prezentacje na punkcie kontrolnym);
- *kontrola stanu technicznego pojazdów przez inspektorów ITD* podano m.in., że zagadnienie to obejmuje treści z zakresu kontroli, sposobu jej przeprowadzania i przebiegu (sposób realizacji obejmował wykład i ćwiczenia).

(akta kontroli str. 551-553, 614)

Zasady prowadzenia szkoleń określone zostały zarządzeniem nr 53/2018 Głównego Inspektora Transportu Drogowego z dnia 16 listopada 2018 r. w sprawie *wprowadzenia regulaminu kursów specjalistycznych i szkoleń inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego oraz przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych organizowanych przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego*¹¹.

Wojewódzki Inspektor oraz Naczelnik WI wyjaśnili, że moduły szkoleniowe zostały zaplanowane i realizowane przez GITD. Natomiast w ramach rocznych planów szkoleń ustalanych przez GITD (na lata 2016-2019) szkolenie obejmuje zagadnienia związane ze stanem technicznym pojazdów, w skład którego wchodzi także kontrola i normy emisji spalin jako jeden z elementów kontroli stanu technicznego.

(akta kontroli str. 202, 205, 207, 293, 462, 468)

Zastępca Dyrektora Biura Nadzoru Inspekcyjnego GITD wyjaśnił, że szkolenia z zakresu *kontroli stanu technicznego pojazdów* (16 godzin szkolenia) oraz *obsługi urzędzeń diagnostycznych* (8 godzin szkolenia) prowadzone w latach 2016-2019 w celu podniesienia wiedzy fachowej inspektorów ITD uwzględniały kwestie związane z pomiarem emisji spalin.

(akta kontroli str. 551-553, 612-619)

W pismach GITD¹² informujących Inspektorat o rocznych planach szkoleń organizowanych dla inspektorów ITD podano m.in. nazwę szkolenia w podziale na

¹¹ Dz. Urz. GITD z 2018 r. poz. 53. Poprzednio obowiązywało zarządzenie Nr 8/2017 Głównego Inspektora Transportu Drogowego z dnia 6 lutego 2017 r. (Dz. Urz. GITD z 2017 r. poz.8), zmieniające zarządzenie nr 2/2015 Głównego Inspektora Transportu Drogowego z dnia 13 stycznia 2015 r. (Dz. Urz. GITD poz. 2).

¹² 1. Pismo z 29 kwietnia 2016 r. GITD; 2. Pismo z 5 kwietnia 2017 r. GITD; 3. Pismo z 29 marca 2018 r. GITD; 4. Pismo z 11 kwietnia 2019 r. GITD.

moduły tematyczne. Według informacji otrzymanej z GITD¹³ program ramowy szkolenia, pn.:

- *Kontrola stanu technicznego pojazdów* (z 2016 r.) obejmował m.in. zagadnienia z zakresu warunków dopuszczenia pojazdów do ruchu, oceny technicznej przydatności pojazdu do ruchu oraz kontroli pojazdu (zajęcia praktyczne na punkcie kontrolnym);
- *Stan techniczny pojazdów – teoria i praktyka*, (z 2017 r.) obejmował m.in. zagadnienia z zakresu budowy pojazdów, zakresu badań technicznych (w tym metod badania i występujące usterki techniczne) oraz praktyczne podejście do kontroli stanu technicznego (zajęcia praktyczne jw.);
- *Kontrola stanu technicznego* (z 2018 r.) obejmował m.in. jw.;
- *Kontrola stanu technicznego pojazdów – poziom zaawansowany* (z 2019 r.) obejmował m.in. zagadnienia z zakresu warunków technicznych pojazdów (w tym metody kontroli oraz występujące usterki) oraz kontrole stanu technicznego pojazdów na punkcie kontrolnym (zajęcia praktyczne jw.);
- *Obsługa urządzeń diagnostycznych* (z 2019 r.) obejmował zagadnienia z zakresu budowy urządzeń diagnostycznych, funkcji urządzeń diagnostycznych, diagnostyki wybranych systemów występujących w pojazdach, postępowania w przypadku uzyskania za pomocą testera *JALTEST* wybranych informacji oraz diagnostyki pojazdów (zajęcia praktyczne jw.).

(akta kontroli str. 74, 76-98, 202-207, 293, 552, 612, 615-619, 646-647)

Stosownie do postanowień art. 76 ust.3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym¹⁴ (dalej: *ustawy o TD*) inspektorzy ITD uczestniczyli, corocznie, w szkoleniu organizowanym przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego w celu podniesienia poziomu wiedzy fachowej.

Inspektorat składał corocznie zapotrzebowania na szkolenia organizowane przez GITD/COSITD¹⁵ po otrzymaniu z GITD tematyki szkoleń w podziale na moduły tematyczne (wraz z planowanym terminem ich przeprowadzenia)¹⁶. Na szkolenia z zakresu kontroli stanu technicznego oraz obsługi urządzeń diagnostycznych obejmujące kwestie związane z pomiarem emisji spalin (według informacji otrzymanej z GITD) złożono zapotrzebowanie na przeszkolenie odpowiednio: 20 osób (2016 r.) 17 osób (2017 r.) oraz 6 osób (w I półroczu 2019 r.).

(akta kontroli str. 528, 540-550, 555, 612)

Wojewódzki Inspektor oraz Naczelnik WI wyjaśnili, że:

- Po otrzymaniu planu szkoleń w podziale na moduły szkoleniowe Inspektorat ustalał i przysyłał do GITD nazwiska inspektorów ITD, którzy mieli uczestniczyć w zajęciach w ramach poszczególnych grup szkoleniowych (tematów szkoleń). Przypisując moduł szkolenia dla danej osoby brano pod uwagę osoby, które nie uczestniczyły w tym szkoleniu w poprzednich latach. Natomiast mając na uwadze okres pomiędzy wymogiem przesłania wykazu osób do GITD a rzeczywistą datą przeprowadzenia szkolenia, mogły pojawiać się przypadki losowe powodujące zmianę terminu szkolenia danego inspektora;
- Inspektorzy ITD nie zgłaszali potrzeb szkoleniowych z zakresu kontroli emisji spalin;
- W 2018 r. Inspektorat nie złożył zapotrzebowania na szkolenie w zakresie kontroli stanu technicznego. Wymienione szkolenie zgodnie z pismem z GITD

¹³ Informacje przekazane w trybie art. 29 ust.1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK.

¹⁴ Dz.U. z 2019 r. poz. 58 ze zm.

¹⁵ Centralny Ośrodek Szkolenia Inspekcji Transportu Drogowego w Radomiu (dalej: *COSITD*).

¹⁶ Inspektorat dokonał imiennych zgłoszeń w dniach 5 maja 2016 r.; 13 kwietnia 2017 r.; 4 kwietnia 2018 r. oraz 17 kwietnia 2019 r. osób przewidzianych do przeszkolenia.

z 29 marca 2018 r. było przeznaczone wyłącznie dla osób, które nie brały w nim udział w latach poprzednich i dotyczyło wyłącznie absolwentów *XVI edycji kursu specjalistycznego*.

(akta kontroli str. 87-88, 205, 208, 310, 462, 465-466, 468, 510)

W okresie objętym kontrolą szkolenia z zakresu kontroli stanu technicznego oraz obsługi urządzeń diagnostycznych ukończyło 15 osób (2016 r.), 17 osób (2017 r.) oraz 6 osób (w I półroczu 2019 r.). Przy czym liczba inspektorów ITD przeszkolonych do ogółu wykonujących czynności kontrolne na drodze kształtowała się na poziomie 44% (2016 r.), 82% (2017 r.), 79% (2018 r.) oraz 75%¹⁷ (I połowie 2019 r.).

(akta kontroli str. 64-67, 643-644, 646-647)

Inspektorzy ITD wyjaśnili¹⁸, że:

- na kursach specjalistycznych i uzupełniających nie było zajęć praktycznych z zakresu kontroli urządzeń pomiarowych (dot. analizatora spalin i dymomierza),
- wiedzę praktyczną w zakresie obsługi urządzeń do kontroli emisji spalin uzyskiwali w ramach praktyk odbywanych w Inspektoracie. Ponadto przy zakupie dymomierza przedstawiciel producenta, przeprowadzał szkolenie praktyczne i teoretyczne związane z jego wykorzystaniem przed przekazaniem do użytkowania,
- w ramach szkolenia z zakresu kontroli stanu technicznego przedstawiano teoretyczne kwestie związane z pomiarem emisji spalin (nie było zajęć praktycznych),
- w ramach szkolenia z zakresu obsługi urządzeń diagnostycznych prowadzono zajęcia teoretyczne i praktyczne związane z wykorzystaniem urządzenia diagnostycznego podłączonego do gniazda OBD¹⁹ pojazdu,
- sposobu obsługi analizatora spalin uczono się z pomocą dołączonej instrukcji obsługi tego urządzenia.

(akta kontroli str. 561-579)

1.1.4. W okresie badanym Inspektorat wykorzystywał specjalistyczny sprzęt do pomiaru emisji spalin w liczbie siedmiu dymomierzy²⁰ oraz dwóch analizatorów spalin. Wymienione urządzenia do pomiaru spalin stanowiły dodatkowe wyposażenie użytkowanych przez Inspektorat samochodów specjalnych typu furgon ze specjalistyczną zabudową. Liczba samochodów (specjalnych typu furgon) użytkowanych przez Inspektorat kształtowała się na poziomie 18 szt. (w 2016 r.) do 20 szt. (w 2018 r.). Natomiast na koniec I półrocza 2019 r. wynosiła 19 szt. (*Renault Master, Fiat Ducato, Ford Transit*).

Analizatory spalin oraz jeden dymomierz były przypisane na stałe do samochodów kontrolnych wykorzystywanych przez WI Inspektoratu oraz Oddział w Nowym Targu. Pozostałe sześć dymomierzy, nieprzypisane na stałe do samochodów kontrolnych Inspektoratu, według wyjaśnień Naczelnika WI były wykorzystywane rotacyjnie w ramach bieżącego zapotrzebowania. Inspektorat nie gromadził też danych w zakresie wykorzystania w okresie badanym dymomierzy i analizatorów spalin przez poszczególne oddziały zamiejscowe ITD.

Na podstawie prowadzonej przez WITD dokumentacji, w tym m.in. protokołów z kontroli, wykazu służb zaplanowanych/zrealizowanych, wydruków z systemu baz

¹⁷ Udział przeszkolonych inspektorów WITD przedstawiono w układzie narastającym.

¹⁸ Wyjaśnienia złożyło sześciu inspektorów ITD.

¹⁹ On-Board Diagnostics (dalej: OBD) – daje możliwość dostępu do danych dotyczących stanu poszczególnych układów pojazdu.

²⁰ Trzy dymomierze zakupiono w latach 2016, 2017.

danych stwierdzono, że w Inspektoracie nie odnotowywano numerów identyfikacyjnych dymomierzy wykorzystanych do kontroli emisji spalin.

WITD nie posiadał w okresie badanym pojazdów do pomiaru emisji spalin (mobilnych SKP²¹).

Na dzień kontroli (14 czerwca 2019 r.) trzy Oddziały ITD (w Nowym Sączu, Tarnowie i Chrzanowie) posiadały na stanie po jednym dymomierzu, Oddział ITD w Nowym Targu posiadał dwa dymomierze, natomiast WI posiadał dwa dymomierze oraz dwa analizatory spalin.

(akta kontroli str. 5, 34, 75, 99-131, 201, 205, 207, 303, 311-313, 327, 330-331, 383-386, 581-610, 612, 622, 631-636, 653, 689-690, 701-715)

1.1.5. Inspektorat nie posiadał opracowanych regulacji wewnętrznych dotyczących normatywu wyposażenia w sprzęt do pomiaru emisji spalin.

Wojewódzki Inspektor wyjaśnił, że liczba dymomierzy i analizatorów spalin będących na wyposażeniu Inspektoratu jest adekwatna do realizacji ilościowych założeń kontroli w tym zakresie wskazanych w ramowym planie kontroli przez GITD.

(akta kontroli str. 5, 74, 203, 293, 689-690)

1.1.6. Inspektorat przeprowadzał kalibracje i przegląd techniczny posiadanych siedmiu dymomierzy, przekazując je do wyspecjalizowanych jednostek kalibrujących (autoryzowanych serwisów). Przegląd i kalibracje czterech dymomierzy MAHA MD0 2 LON²² oraz trzech dymomierzy DS2²³ przeprowadzono w następujących terminach:

- W 2016 r. jednego dymomierza (MAHA MD0 2 LON) 25 sierpnia 2016 r. Na wystawionym potwierdzeniu z tego przeglądu nie określono daty następnej obowiązkowej kalibracji. Poprzednio kalibracje dymomierzy (MAHA MD0 2 LON) przeprowadzono 9 czerwca 2015 r. oraz 10 marca 2010 r. (na potwierdzeniach z przeglądu nie określono daty następnej obowiązkowej kalibracji);
- W 2017 r. trzech dymomierzy. Przegląd i kalibracje:
 - a) dwóch dymomierzy DS2 przeprowadzono 18 stycznia 2017 r.²⁴ Certyfikaty kalibracji określały datę następnego obowiązkowego przeglądu na 18 lipca 2017 r. Natomiast kalibrację przeprowadzono 4 września 2017 r. Według certyfikatu następny obowiązkowy przegląd określono na 4 marca 2018 r.;
 - b) jednego dymomierza DS2 26 czerwca 2017 r.²⁵. Według certyfikatu następny przegląd określono na 26 grudnia 2017 r.;
- W 2018 r. siedmiu dymomierzy. Przegląd i kalibracje:
 - a) trzech dymomierza DS2 przeprowadzono 22 czerwca 2018 r. Certyfikaty kalibracji określały następny obowiązkowy przegląd na 22 grudnia 2018 r.
 - b) czterech dymomierzy MAHA MD0 2 LON przeprowadzono 28 czerwca 2018 r. Na potwierdzeniu z kalibracji nie określono daty następnego obowiązkowego przeglądu;
- I półroczu 2019 r. czterech dymomierzy. Przegląd i kalibracje:
 - a) jednego dymomierza (MAHA MD0 2 LON) przeprowadzono 6 czerwca 2019 r. Na potwierdzeniu z kalibracji nie podano daty następnego obowiązkowego przeglądu;
 - b) trzech dymomierzy (DS2) przeprowadzono 27 czerwca 2019 r. Certyfikaty kalibracji ustalały termin następnego obowiązkowego przeglądu na 27 grudnia 2019 r.

(akta kontroli str. 201, 303, 348-356, 383-386, 529-530, 537, 628-630, 650-652, 688-690)

²¹ Stacji Kontroli Pojazdów.

²² Na potwierdzeniach z ich przeglądu serwisant urządzeń nie określał daty obowiązku następnego przeglądu.

²³ Certyfikaty kalibracji zobowiązywały do przeprowadzania kalibracji dymomierzy DS2 co sześć miesięcy.

²⁴ Dot. dwóch dymomierzy (DS2) przyjętych na stan Inspektoratu 30 grudnia 2016 r.

²⁵ Dot. dymomierza (DS2) przyjętego na stan Inspektoratu 24 sierpnia 2017 r.

Wymienione dymomierze DS2 były wykorzystywane przez Inspektorat do badania pomiaru emisji spalin pojazdów również w okresach braku aktualnych dla tych urządzeń poświadczeń (certyfikatów) do wykonywania badań²⁶. Z tego:

- dwa dymomierze DS2²⁷ wykorzystywano w sierpniu 2017 r.,
- trzy dymomierze DS2²⁸ wykorzystywano w trzech miesiącach (kwiecień, maj, czerwiec) 2018 r.,
- trzy dymomierze DS2²⁹ wykorzystywano w czterech miesiącach (marzec, kwiecień, maj, czerwiec) 2019 r.

W prowadzonej przez Inspektorat dokumentacji nie odnotowywano numerów identyfikacyjnych dymomierzy wykorzystywanych do pomiaru emisji spalin w trakcie kontroli.

(akta kontroli str. 99-131, 201, 205, 207, 303, 350-356, 359-379, 537, 565, 581-610, 625, 628-636, 654, 659-660, 687-688, 701-715)

W instrukcji obsługi dymomierza DS2 oraz dymomierza MAHA MD0 2 LON nie określono terminów kalibracji obowiązujących dla tych urządzeń.

(akta kontroli str. 561-564)

Załącznik nr 5 do rozporządzenia Ministra Przedsiębiorczości i Technologii z dnia 22 marca 2019 r. w sprawie prawnej kontroli metrologicznej przyrządów pomiarowych stanowił, że legalizacja ponowna w przypadku analizatora spalin samochodowych wykonywana jest na okres 6 miesięcy.

Legalizacje ponowne posiadanych przez Inspektorat analizatorów spalin (dwóch) wykonywane były przez uprawniony zakład. W okresie objętym kontrolą przyrządy te posiadały ważne dokumenty kontroli metrologicznej za wyjątkiem dni od 1 maja do 6 i 7 czerwca 2017 r. W okresie braku aktualnych dokumentów uprawniających do wykonywania badań analizatory spalin nie były używane.

(akta kontroli str. 201, 303, 332-347, 383-386, 620, 649)

Naczelnik WI wyjaśnił, że niedokonanie ponownej legalizacji analizatorów spalin wynikało z terminu, jakim dysponował uprawniony podmiot przeprowadzający legalizację.

(akta kontroli str. 535-536, 580, 620)

1.1.7. W 2017 r. WITD otrzymał dofinansowanie z WFOŚiGW³⁰ w wysokości 175,2 tys. zł na zakup pojazdu wraz ze sprzętem m.in. do pomiaru spalin. Przedmiotem umowy z 14 lutego 2017 r.³¹ zawartej pomiędzy Inspektoratem a WFOŚiGW było przyznanie dofinansowania w wysokości 180 tys. zł na zaopatrzenie WITD w specjalistyczny sprzęt kontrolno-pomiarowy pozwalający zapobiegać poważnym zanieczyszczeniom środowiska naturalnego, tj. 70% faktycznego, kwalifikowanego kosztu zadania (266,7 tys. zł brutto). Celem zadania był zakup pojazdu ze specjalistyczną zabudową, wyposażonego w specjalistyczny sprzęt (dymomierz, endoskop, lusterko inspekcyjne, leżanka warsztatowa, odzież ochronną, latarkę, lornetkę, apteczka). Warunkiem otrzymania środków było złożenie przez WITD wniosku o uruchomienie środków z rezerwy celowej budżetu

²⁶ Dotyczy braku aktualnych dokumentów (certyfikatów) uprawniających do przeprowadzania badań w dniach:
– od 19 lipca 2017 r. do 3 września 2017 r. oraz od 5 marca 2018 r. do 21 czerwca 2018 r. dla dwóch dymomierzy DS2 (nr: A 17 7268 B, nr A 17 7262B),
– od 27 grudnia 2017 r. do 21 czerwca 2018 r. dla dymomierza DS2 o nr F 17 7679B,
– od 23 grudnia 2018 r. do 26 czerwca 2019 r. dla trzech dymomierzy DS2 (nr A 17 7268 B; nr A 17 7262B; nr F 17 7679 B).

²⁷ Dwa dymomierze o nr A 177268B, nr A17 72262B.

²⁸ Trzy dymomierze o nr (A 177268B; A17 72262B; F 17 7679B).

²⁹ Trzy dymomierze o nr (A 177268B; A17 72262B; F 17 7679B).

³⁰ Wojewódzki Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Krakowie (dalej: WFOŚiGW).

³¹ Umowa nr B/007/17/15.

państwa. Termin rozliczenia zadania i złożenia sprawozdania z realizacji zadania ustalono na 31 października 2017 r. Zadanie zostało wykonane w zakresie określonym w harmonogramie rzeczowo-finansowym. Inspektorat (25 lipca 2017 r.) zakupił samochód specjalistyczny marki Renault wraz z wnioskowanym wyposażeniem specjalistycznym za 259,5 tys. zł. Zakupu dokonano po przeprowadzeniu przetargu nieograniczonego. WITD złożył (25 września 2017 r.) do WFOŚiGW rozliczenie i sprawozdanie z realizacji tego zadania. Dzięki zakupionemu sprzętowi Inspektorat mógł podjąć m.in. kontrolę spalin samochodowych, wycieków płynów eksploatacyjnych z pojazdów oraz kompleksową kontrolę pojazdów przewożących towary niebezpieczne.

Ponadto również w okresie badanym Inspektorat złożył do WFOŚiGW dwa wnioski (21 marca 2017 r. oraz 1 marca 2018 r.) o dofinansowanie doposażenia w specjalistyczny sprzęt kontrolno-pomiarowy pozwalający zapobiegać poważnym zanieczyszczeniom środowiska naturalnego, z tego:

- wniosek z 2017 r. nie zakwalifikował się do realizacji w 2018 r.;
- wniosek z 2018 r. zakwalifikował się do realizacji w 2019 r. Według zawartej z WFOŚiGW umowy (5 lutego 2019 r.) o realizacji zadania pn. *Zaopatrzenie Inspekcji Transportu Drogowego w specjalistyczny sprzęt kontrolno-pomiarowy pozwalający zapobiegać poważnym zanieczyszczeniom środowiska naturalnego* dofinansowanie ma wynosić 100 tys. zł, tj. 37,9% faktycznych kosztów kwalifikowalnych. Aktualnie Inspektorat (na dzień kontroli, tj. 12 lipca 2019 r.) po udzieleniu zamówienia publicznego Inspektorat podpisał umowę (5 czerwca 2019 r.) z firmą (wykonawcą) na dostawę samochodu specjalnego ze specjalistyczną zabudową i wyposażonego w specjalistyczny sprzęt. Według tej umowy przedmiot zamówienia (za kwotę 260,7 tys. zł brutto) ma zostać dostarczony przez wykonawcę do 20 sierpnia 2019 r.

Inspektorat wraz z 15 wojewódzkimi inspektoratami transportu drogowego zawarł z GITD (6 grudnia 2017 r.) porozumienie o współpracy w ramach projektu dofinansowanego ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 *Wzmocnienie potencjału Inspekcji Transportu Drogowego*. Projekt ten dotyczył zakupu przez GITD i przekazanie w nieodpłatne użyczenie poszczególnym inspektoratom m.in. 64 samochodów typu furgon wyposażonych w przedział biurowy wraz ze specjalistycznym wyposażeniem oraz 16 Mobilnych Jednostek Diagnostycznych (dalej: *MJD*) wraz z pojazdem do przewożenia. Według danych otrzymanych GITD na dzień kontroli (3 czerwca 2019 r.) dostawę 64 furgonów planuje się w I półroczu 2020 r. natomiast dostawę wszystkich 16 MJD do końca 2021 r.

(akta kontroli str. 35-56, 209-292, 294, 315-325, 329, 692-695)

Wojewódzki Inspektor wyjaśnił, że w ramach powyższego projektu zostaną zakupione dla potrzeb WITD cztery samochody specjalistyczne oraz jedna MJD.

(akta kontroli str. 6, 35)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono nieprawidłowość polegającą na nierzetelnym postępowaniu Inspektoratu, skutkującym wykorzystywaniem trzech dymomierzy DS2 do pomiaru emisji spalin pojazdów łącznie przez osiem miesięcy³² pomimo nieprzeprowadzenia ich przeglądu/kalibracji według zaleceń autoryzowanego serwisu (przedstawiciela producenta).

(akta kontroli str. 112-131, 201, 207, 303, 350-356, 359-379, 537, 565, 581-610, 625, 628-630, 654, 660, 687-688)

³² Dotyczy ośmiu miesięcy w latach 2017-2019 (I półrocze).

Osoby odpowiedzialne za nadzór nad działalnością Inspektoratu (Wojewódzki Inspektor) oraz załatwianie spraw związanych z serwisowaniem sprzętu (Starszy Referent SAT³³) wyjaśnili, że brak regulacji w przepisach prawa o obowiązku okresowej kontroli metrologicznej dymomierza daje możliwość przeprowadzania kalibracji i przeglądu technicznego tych urządzeń w terminach dogodnych dla Inspektoratu. Termin ten, nawet na dokumentach opracowywanych i wystawianych przez wyspecjalizowane jednostki dokonujące kalibracji, jest różnie przedstawiany. Jednostka kalibrująca dymomierza MAHA MD0 2 LON nie wskazywała w ogóle terminów kolejnej kalibracji. Natomiast na wystawianych certyfikatach kalibracji urządzeń DS2 określano następne terminy kalibracji, co sześć miesięcy. Do 2018 r. kalibracje dokonywane były w miarę potrzeb oraz dysponowania środkami budżetowymi. Inspektorat od 2018 r. przyjął zasadę, że kalibracje wszystkich dymomierzy wykonywane będą średnio, co 12 miesięcy lub wcześniej, w chwili awarii urządzenia.

(akta kontroli str. 13, 305-307, 537, 659-660, 686)

Kalibracja jest czynnością serwisową pozwalającą wykluczyć ewentualne usterki, wady proceduralne i techniczne urządzenia. Polega ona przede wszystkim na regulacji urządzenia w celu uzyskania jak najlepszej dokładności pomiarowej. Zdaniem NIK, brak obowiązkowych okresowych kalibracji dymomierzy DS2 wykorzystywanych przez inspektorów WITD stwarza ryzyko, że wyniki pomiaru emisji spalin będą niepoprawne, tzn. nie będzie możliwe jednoznaczne stwierdzenie, czy przekroczona została norma zadymienia spalin.

Opis stanu
faktycznego

1.2. Działania w zakresie eliminacji z ruchu drogowego pojazdów niespełniających europejskich i krajowych wymagań w zakresie emisji spalin

1.2.1. Organizację i realizację działań na drogach (w tym m.in. metody i formy) Główny Inspektor Transportu Drogowego określił zarządzeniem nr 28/2014 w sprawie zasad planowania, prowadzenia oraz dokumentowania kontroli przewozów drogowych przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego³⁴. W myśl § 6 ust. 1 tego zarządzenia plany kontroli na okres co najmniej 2 tygodni opracowane odpowiednio przez naczelnika WI zatwierdza Wojewódzki Inspektor.

W okresie badanym GITD przekazał do Inspektoratu Ramowy Plan Kontroli (dalej: *RPK*), w których określano na danym rok zakres oraz założenia ilościowe kontroli pojazdów. Na lata 2016 – 2019 zaplanowano ogółem 48 315 kontroli pojazdów. W okresie objętym kontrolą wykonano 46 744 kontroli pojazdów. Z tego przeprowadzono 1 246 kontroli pojazdów w zakresie emisji spalin (co stanowiło 2,7% wykonanych kontroli drogowych pojazdów).

(akta kontroli str. 6, 74, 132-135, 294, 358, 637, 648-649, 691)

Plan kontroli inspektorów ITD zawierał m.in. datę kontroli, kod miejsca jej przeprowadzenia oraz zakres, kod pojazdu oraz nr służbowy inspektora wyznaczonego do jej przeprowadzenia. Kontrole emisji spalin z użyciem dymomierza/analizatora spalin były zaplanowane oraz zrealizowane w wybranych dniach danego miesiąca, tj.:

- w 2016 r. w siedmiu miesiącach (od marca do września);
- w 2017 r. w dziewięciu miesiącach (od marca do listopada);
- w 2018 r. w ośmiu miesiącach (od kwietnia do listopada);
- w I półroczu 2019 r. w czterech miesiącach (od marca do czerwca).

(akta kontroli str. 99-131, 565, 654)

³³ Samodzielne stanowisko do spraw administracyjno-technicznych (dalej: SAT).

³⁴ Zarządzenie nr 28/2014 Głównego Inspektora Transportu Drogowego z dnia 17 września 2014 r. (Dz. Urz. GITD z 2014 r. poz. 14 ze zm.).

Naczelnik WI wyjaśnił, że:

- okres planowania kontroli z użyciem dymomierza lub analizatora spalin wynikał z obowiązujących przepisów prawa, które pozwalały na przeprowadzanie takich badań wyłącznie wtedy, kiedy temperatura otoczenia jest wyższa niż 5° C;
- akcje zaplanowane na kontrole emisji spalin określane były jako *Akcja Dymomierz*;
- kontrola emisji spalin była prowadzona nie tylko w dniach, kiedy została zaplanowana, ale również w każdy inny dzień podczas rutynowych codziennych działań (o ile warunki atmosferyczne na to pozwalały). W przypadku gdy podczas kontroli inspektor ITD miał podejrzenie, że kontrolowany pojazd może nie spełnić norm emisji spalin (przeprowadzono 55 takich kontroli);
- zgodnie z posiadanymi kompetencjami wynikającymi z ustawy o transporcie drogowym inspekcja ma uprawnienia wyłącznie do kontroli pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t oraz pojazdów wykonujących zarobkowy przewóz osób. Ww. pojazdy są wyposażone w silniki diesla, dla których pomiary norm emisji spalin wykonuje się dymomierzem;
- przy planowaniu miejsca prowadzenia kontroli uwzględniano bezpieczeństwo inspektorów przeprowadzających kontrole emisji spalin, bezpieczeństwo innych uczestników ruchu drogowego, główne szlaki komunikacyjne oraz wielkość parkingu, gdzie można przeprowadzić kontrolę.

(akta kontroli str. 625-626, 638-640)

1.2.2. Wojewódzki Inspektor wyznaczając kierunki działań WITD w latach 2016-2019 dla celu *Ochrona środowiska naturalnego* w dokumentach sporządzonych na dany rok, pn. *Kierunki działania Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego* określił, że jego realizacja zostanie zapewniona m.in. poprzez kontrolę stanu technicznego pojazdów, ze szczególnym uwzględnieniem kontroli m.in. emisji spalin.

(akta kontroli str. 136-200)

Wojewódzki Inspektor w sprawie priorytetów związanych z eliminacją z ruchu drogowego pojazdów zagrażających ochronie środowiska (w tym mierników ich realizacji) wyjaśnił, że wykonanie Ramowego Planu Kontroli (ustalonego przez GITD) zapewniało wszystkie założenia kontrolne związane z użyciem sprzętu do kontroli emisji spalin pojazdów (np. mierniki z wykorzystaniem dymomierzy).

(akta kontroli str. 6, 74, 203, 293)

1.2.3. Wojewódzki Inspektor wyjaśnił, że inspektorzy ITD nie formułowali uwag i propozycji w zakresie poprawy skuteczności emisji spalin.

(akta kontroli str. 6, 74)

W sprawie uwag i propozycji, które wpłynęłyby na poprawę skuteczności kontroli emisji spalin inspektorzy ITD wskazali w trakcie kontroli NIK³⁵ na konieczność zmiany przepisów prawa w zakresie mierzenia zadymienia spalin pojazdu, poprzez obniżenie wartości dopuszczalnego współczynnika pochłaniania światła określonego w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia³⁶.

(akta kontroli str. 567-577)

³⁵ Wyjaśnienia złożyło dwóch inspektorów ITD.

³⁶ Dz. U. z 2016 r. poz. 2022 ze zm. Zgodnie z §9 ust 1 pkt 3 i pkt 3a tego rozporządzenia pojazd powinien być tak zbudowany, wyposażony i utrzymany, aby (...) zadymienie spalin pojazdu z silnikiem o zapłonie samoczynnym, mierzone przy swobodnym przyspieszaniu silnika w zakresie od prędkości obrotowej biegu jałowego do maksymalnej prędkości obrotowej, wyrażone w postaci współczynnika pochłaniania światła, nie przekraczało wartości umieszczonej na tabliczce znamionowej pojazdu (...) w przypadku braku określenia na tabliczce znamionowej wartości, o której mowa w pkt 3, zadymienie spalin pojazdu z silnikiem o zapłonie samoczynnym, mierzone przy swobodnym przyspieszeniu silnika w zakresie od prędkości obrotowej biegu jałowego do maksymalnej prędkości obrotowej, wyrażone w postaci współczynnika pochłaniania światła, nie przekraczało: 2,5 m⁻¹, 3,0 m⁻¹ – w przypadku pojazdów wyposażonych w silnik z turbodoładowaniem, 1,5 m⁻¹ – w przypadku pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy po dniu 30 czerwca 2008 r.

1.2.4. Kontrole emisji spalin z użyciem dymomierza/analizatora spalin były wykonywane również przez inspektorów ITD nieuczestniczących w okresie badanym w szkoleniach z zakresu kontroli stanu technicznego pojazdów i obsługi urządzeń diagnostycznych. Z tego:

- a) w 2016 r. na 30 inspektorów ITD wyznaczonych w ramach pełnienia służby na drogach do kontroli emisji spalin 17 osób nie uczestniczyło w ww. szkoleniach (57%),
- b) w 2017 r. na 33 inspektorów ITD wyznaczonych w ramach pełnienia służby (jw.) siedem osób nie uczestniczyło w ww. szkoleniach (21%),
- c) w 2018 r. na 28 inspektorów ITD wyznaczonych w ramach pełnienia służby (jw.) pięć osób nie uczestniczyło w ww. szkoleniach (18%),
- d) w I półroczu 2019 r. na 28 inspektorów ITD wyznaczonych w ramach pełnienia służby (jw.) sześć osób nie uczestniczyło w ww. szkoleniach (21%).

(akta kontroli str. 99-100, 295-302, 531-534, plik od 1 do 27,538,539,557,626,637,658,662-685)

Naczelnik WI wyjaśnił, że ukończenie kursu specjalistycznego II stopnia stanowi przygotowanie pracownika do wykonywania zadań kontrolnych na stanowisku inspektora transportu drogowego zgodnie z posiadanymi kompetencjami. Program szkoleniowy obejmuje zagadnienia związane z stanem technicznym pojazdów, w skład którego wchodzi także kontrola i normy emisji spalin, jako jeden z elementów kontroli stanu technicznego. Po ukończeniu kursu specjalistycznego II stopnia inspektor ITD posiada umiejętności obsługi dymomierzem/analizatorem spalin. W związku z powyższym, do kontroli norm emisji spalin w pojazdach, kierowani są wszyscy inspektorzy ITD Inspektoratu.

(akta kontroli str. 626-627, 640)

1.2.5. Załącznik nr 1a do rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego³⁷ (§ 6 ust. 4) określa sposób identyfikowania pojazdu, zakres i metody badania jego stanu technicznego oraz kryteria oceny usterek stwierdzonych podczas tego badania³⁸.

Inspektorzy ITD w sprawie czynności jakie wykonywali przy pomiarze emisji spalin przy udziale dymomierza wyjaśnili³⁹ m.in., że:

- temperatura otoczenia powinna być wyższa niż 5° C⁴⁰,
- po zatrzymaniu pojazdu przeprowadzali wizualnie oględziny układu wydechowego pojazdu (weryfikowano temperaturę silnika, która była istotna dla przeprowadzenia badania),
- sprawdzano temperaturę oleju lub cieczy chłodzącej oraz szczelność układu wydechowego pojazdu. Następnie instruowano kierowcę o procedurze oraz konieczności przedmuchiania układu wydechowego pojazdu przystępującego do pomiaru,
- uruchomiano oprogramowanie urządzenia (dymomierza) oraz podłączano sondę dymomierza do układu wydechowego pojazdu. Przeprowadzano trzykrotnie badania i wyciągano średnią,

³⁷ Dz. U. Nr 132, poz. 841 ze zm.

³⁸ W części dotyczącej kontroli układów pojazdu załącznika nr 1a (pkt 8 *Uciążliwość*) zgodnie z poz. 8.2.1.1. i 8.2.2.1. kontrolę urządzeń do redukcji emisji spalin, w tym również katalizatora (silniki z zapłonem iskrowym) i filtra cząstek stałych (silniki z zapłonem samoczynnym), przeprowadza się metodą organoleptyczną. Natomiast zgodnie z poz. 8.2.1.2 i 8.2.2.2. emisję zanieczyszczeń gazowych (silniki z zapłonem iskrowym) oraz zadymienie spalin (silniki z zapłonem samoczynnym) sprawdza się odpowiednimi urządzeniami.

³⁹ Wyjaśnienia złożyło sześciu inspektorów ITD.

⁴⁰ W instrukcji stanowiskowej dymomierza DS2 PC zapisano, że pomiaru zadymienia spalin nie powinno się dokonywać w warunkach atmosferycznych niekorzystnych w stopniu mogącym wpływać na wyniki pomiarów. Temperatura otoczenia powinna być wyższa niż 5° C.

- w przypadku przekroczenia norm zadymienia zatrzymywano dowód rejestracyjny samochodu.

(akta kontroli str. 562, 568, 571, 573, 575, 577, 579)

Inspektorat wykonał⁴¹:

- 184 kontrole emisji spalin w 2016 r. (zaplanowano 129 kontroli) w tym 16 kontroli za pomocą analizatora spalin natomiast 168 kontroli za pomocą dymomierza,
- 327 kontroli (jw.) w 2017 r. (zaplanowano 133 kontrole) w tym 7 kontroli za pomocą analizatora spalin natomiast 320 kontroli za pomocą dymomierza,
- 479 kontroli (jw.) w 2018 r. (zaplanowano 119 kontroli) w tym 2 kontrole za pomocą analizatora spalin natomiast 477 kontroli za pomocą dymomierza,
- 256 kontroli (jw.) w 2019 r. (I półroczu) (zaplanowano 103 kontrole) za pomocą dymomierza.

(akta kontroli str. 6, 74, 132-135, 294, 311-313, 330-331, 581-610, 612, 622, 631-637, 648-649, 691, 696-697, 701-715)

Działania kontrolne w ramach ww. kontroli emisji spalin Inspektorat prowadził również na terenie Miasta Krakowa. W okresie badanym przeprowadzono ogółem 144 kontrole pojazdów przy użyciu dymomierza i analizatora spalin.

(akta kontroli str. 359-381, 658)

Zgodnie z danymi zawartymi w *Raporcie z pomiarów natężenia ruchu kołowego na wlotach do miasta Krakowa, ze szczególnym uwzględnieniem ruchu tranzytowego*, opracowanym w 2017 r. na zamówienie Gminy Miejskiej Kraków, w ciągu prowadzonego pomiaru (24 godziny) zliczono łącznie 925 876 pojazdów, w tym: 70 331 lekkich samochodów ciężarowych (dostawczych), 60 189 samochodów ciężarowych oraz 14 988 autobusów.

(akta kontroli str. 698-700)

W wyniku ujawnionych przez inspektorów ITD przypadków przekroczenia norm emisji spalin przez kontrolowane pojazdy zatrzymano w okresie badanym 18 dowodów rejestracyjnych z powodu nieodpowiedniego stanu technicznego pojazdu (m.in. nadmiernego zadymienia) oraz nałożono mandaty karne na kwotę 6,2 tys. zł.

(akta kontroli str. 294, 581-610, 621-622, 631-637)

1.2.6. Działania inspektorów ITD w okresie badanym w zakresie kontroli emisji spalin, nie były przedmiotem badań, audytu bądź kontroli zewnętrznej.

Zarządzeniem nr 24/17 Wojewódzkiego Inspektora z 28 grudnia 2017 r.⁴² ustalono procedury zarządzania ryzykiem w WITD. Zgodnie z obowiązującą procedurą Naczelnik WI na 2018 r. i 2019 r. dla celu *Realizacji ramowego planu kontroli (...)* dokonał identyfikacji ryzyka w kategorii dotyczącej zasobów ludzkich (*personelu*). Według sporządzonego przez Naczelnika WI *Arkusza identyfikacji, oceny oraz określenia metody przeciwdziałaniu ryzyku*⁴³ wpływ tego ryzyka określono jako niski, a prawdopodobieństwo wystąpienia jako małe, tym samym poziom istotności został ustalony jako nieznaczny.

⁴¹ Według danych z systemu ITD Support oraz systemu ITD Centralnej Ewidencji Naruszeń. Szczegółową weryfikacją objęto dane z kontroli pojazdów, dotyczące 20 protokołów z kontroli dymomierzem oraz 25 protokołów z kontroli analizatorem spalin.

⁴² Zarządzenie nr 24/17 Małopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego z dnia 28 grudnia 2017 r. w sprawie ustalenia procedur określających proces zarządzania ryzykiem w WITD.

⁴³ Arkusze identyfikacji, oceny oraz określenia metody przeciwdziałaniu ryzyk sporządzono na 2018 r. i 2019 r.

W przyjętych procedurach kontroli zarządczej⁴⁴ ustalono plan kontroli wewnętrznej, który określał m.in. nazwę kontrolowanej komórki, zakres i termin kontroli.

Inspektorat przedstawił dwa protokoły z przeprowadzonej kontroli zarządczej Wydziału Inspekcji w latach 2017 – 2018. Zakres przedmiotowy wymienionych kontroli dotyczył terminowości wydawanej dokumentacji w trakcie prowadzonych przez inspektorów postępowań administracyjnych oraz prawidłowość podejmowania podczas kontroli drogowych rozstrzygnięć pod względem zakończenia postępowania kontrolnego wystawieniem mandatu karnego z jednoczesnym odstępniem od wszczęcia postępowania administracyjnego. Ustalenia z tych kontroli nie wykazały nieprawidłowości.

Naczelnik WI wyjaśnił, że nadzór nad realizacją prowadzonych czynności kontrolnych przez inspektorów ITD (w tym kontroli emisji spalin) prowadzony był na bieżąco poprzez codzienną analizę kontroli z dnia poprzedniego, jak również poprzez prowadzenie kontroli terenowych. Nadzór ten nie wykazał nieprawidłowości.

(akta kontroli str. 204, 294, 328, 382, 387, 388, 390-397, 464, 469-509)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

IV. Wnioski

W związku ze stwierdzoną nieprawidłowością, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następujący wniosek:

Podjęcie działań zapewniających przeprowadzenie certyfikacji dla dymomierzy DS2 według zaleceń autoryzowanego serwisanta producenta.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do Dyrektora Delegatury NIK w Krakowie. 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 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosku 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.

Kraków, dnia lipca 2019 r.

Kontroler
Wiesław Matras
główny specjalista kontroli państwowej

⁴⁴ Zarządzeniem Małopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego z 18 kwietnia 2011 r. w sprawie wprowadzenia kontroli zarządczej wraz z kolejnymi zmianami o nr 17/13 z 15 lipca 2013 r.; nr 1/15 z 23 stycznia 2015 r.; nr 8/16 z 14 kwietnia 2016 r.