



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Gdańsku

LGD.410.014.01.2015
P/15/088

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/15/088 – Wykonywanie zadań przez Transportowy Dozór Techniczny
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Gdańsku
Kontrolerzy	1. Anna Struzik, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 95469 z dnia 27.05.2015 r., nr 96962 z dnia 08.09.2015 r. 2. Monika Stępka, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 95466 z dnia 27.05.2015 r. (dowód: akta kontroli str. 1-4, 2128-2129)
Jednostka kontrolowana	Transportowy Dozór Techniczny w Warszawie, Oddział Terenowy w Gdańsku ul. Kętrzyńskiego 24 b, 80-376 Gdańsk
Kierownik jednostki kontrolowanej	Andrzej Kolasa, p.o. Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego w okresie od 14.01.2014 r. Jan Urbanowicz, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego w okresie od 01.01.2012 r. do 07.01.2014 r. (dowód: akta kontroli str. 5/1-5/4)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości¹ działalność Transportowego Dozoru Technicznego (dalej: TDT) – Oddziału Terenowego w Gdańsku (dalej: Oddział) w latach 2012-2015 (I półrocze), w zakresie zapewnienia bezpiecznej eksploatacji urządzeń technicznych oraz realizacji zadań dotyczących drogowego przewozu towarów niebezpiecznych.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Pozytywną ocenę uzasadniają w szczególności przygotowanie organizacyjne, stan i struktura zatrudnienia. Oddział podejmował działania w zakresie podnoszenia kwalifikacji inspektorów, adekwatne do realizacji zadań w zakresie dozoru technicznego nad eksploatowanymi urządzeniami oraz przewozu niektórych towarów niebezpiecznych. Prowadził ewidencję eksploatowanych urządzeń, obejmował dozorem urządzenia eksploatowane na terenie jego działania na wnioski użytkowników oraz reagował na wpływające zgłoszenia o prawdopodobnych nieprawidłowościach w zakresie eksploatacji urządzeń technicznych, wykonywał określone przepisami prawa czynności dozoru przed wydaniem decyzji zezwalającej na eksploatację oraz naliczał w sposób wynikający z przepisów opłaty z tytułu przeprowadzonych badań. Prawdłowo realizował zadania związane z wyznaczaniem inspektorów do przeprowadzenia badań poawaryjnych urządzeń oraz powoływaniem komisji ds. wypadku oraz komisji ds. analizy przyczyn awarii lub wypadku. Rzetelnie wykonywał obowiązki związane z uzgadnianiem programów szkolenia osób obsługujących urządzenia techniczne. Postępowania kwalifikacyjne prowadzone były na podstawie kompletnych wniosków o sprawdzenie kwalifikacji, w oparciu o ustalone przez komisje kwalifikacyjne odpowiednio do rodzaju i zakresu

¹ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

kwalifikacji, tematyki egzaminacyjne. Świadectwa kwalifikacyjne wydawane były wyłącznie na podstawie pozytywnego wyniku egzaminu. Terminowo realizowano zadania w zakresie wydawania świadectw dopuszczenia pojazdów do przewozu towarów niebezpiecznych oraz przedłużania ich ważności. Uzyskane w poszczególnych latach 2012-2014 przychody znacząco przewyższały koszty działalności Oddziału. Podejmowane czynności windykacyjne były zgodne z obowiązującą procedurą windykacji należności.

Stwierdzone w toku kontroli nieprawidłowości polegały w szczególności na:

- niepodejmowaniu wystarczających działań w zakresie wykonywania dozoru technicznego nad urządzeniami, dla których upłynął termin ważności decyzji zezwalających na eksploatację, polegających na braku bieżącego monitorowania terminu ważności decyzji zezwalających na eksploatację urządzeń technicznych, co skutkowało pozostawianiem urządzeń poza dozorem i mogło mieć wpływ na bezpieczeństwo ich pracy,
- niewydawaniu po przeprowadzonych badaniach doraźnych powypadkowych lub poawaryjnych oraz doraźnych eksploatacyjnych urządzeń transportowych do przewozu towarów niebezpiecznych (cysterny wykorzystywane w ruchu drogowym) decyzji zezwalających lub niezezwalających na ich eksploatację, co naruszało wymogi określone w art. 44 ust. 1 pkt 3 ustawy o dozorze technicznym² i odpowiednio art. 14 ust. 1 oraz art. 18 ust. 2 tej ustawy,
- nieprzeprowadzeniu przez powołaną komisję ds. wypadku oraz analizy przyczyn wypadku, badania powypadkowego, mającego na celu ustalenie stanu technicznego jednego z urządzeń uczestniczących w nieszczęśliwym wypadku, mimo że przedmiotem badania i analizy były dwa urządzenia, co było niezgodne z dyspozycją § 27 ust. 1 i 2 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych UTB³.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Przygotowanie organizacyjne Oddziału TDT do realizacji zadań

Opis stanu
faktycznego

Oddział Terenowy TDT w Gdańsku wykonywał zadania na obszarze trzech województw: pomorskiego, kujawsko-pomorskiego oraz warmińsko – mazurskiego. Zadania Oddziału zostały określone przez Dyrektora TDT w kolejnych regulaminach organizacyjnych⁴ i były zgodne z zakresem działania TDT wymienionym w art. 44 ust. 1 pkt 1 – 6 ustawy o dozorze technicznym. W Oddziale zatrudnionych było 39 pracowników w latach 2012-2013, 43 w 2014 r.⁵ oraz 41 w 2015 r.⁶, w tym odpowiednio: 32, 33, 37 i 35 inspektorów⁷ oraz 7 w 2012 r., i po 6 w pozostałych

² Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2015 r., poz. 1125).

³ Rozporządzenie Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 października 2003 r. w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie eksploatacji niektórych urządzeń transportu bliskiego (Dz. U. Nr 193, poz. 1890).

⁴ Zarządzenie Nr 48/2013 Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego z dnia 20 grudnia 2013 r. w sprawie utraty mocy obowiązującego regulaminu organizacyjnego z dnia 21 lipca 2010 r. ze zm. i wprowadzenia nowego regulaminu organizacyjnego w Transportowym Dozorze technicznym (obowiązywało od 1 stycznia 2014 r.) oraz Zarządzenie Nr 32/10 Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego z dnia 20 lipca 2010 r. (obowiązywało do 1 stycznia 2014 r.)

⁵ Stan na 31 grudnia każdego roku.

⁶ Stan na 15 czerwca 2015 r.

⁷ Aktualnie 18 inspektorów zatrudnionych jest w Gdańsku, 9 w Zespole Inspektorów w Bydgoszczy oraz 8 w Zespole Inspektorów w Olsztynie.

latach pracowników administracyjnych. Wykształcenie wyższe posiadało 35 pracowników w 2012 r., 37 w 2013 r. 40 w 2014 r. oraz 38 w 2015 r., natomiast wykształcenie średnie: odpowiednio 4, 2, 3 i 3 pracowników. Stan i struktura zatrudnienia były wystarczające do prawidłowej realizacji zadań w zakresie dozoru technicznego oraz przewozu niektórych towarów niebezpiecznych.

(dowód: akta kontroli str. 5-48)

Dla każdego z pracowników specjalistycznych, realizujących zadania związane z dozorem technicznym oraz przewozem towarów niebezpiecznych został opracowany zakres czynności. Zakresy czynności inspektorów obejmowały między innymi zadania związane z wykonywaniem dozoru technicznego, wydawaniem świadectw dopuszczenia pojazdów do przewozu niektórych materiałów niebezpiecznych, wydawaniem decyzji administracyjnych w sprawach wynikających z dozoru technicznego nad urządzeniami technicznymi, prowadzenie ewidencji eksploatowanych urządzeń technicznych.

(dowód: akta kontroli str. 49-127)

Zasady szkolenia personelu objęte zostały systemem jakości wdrożonym w TDT 30 sierpnia 2001 r. Określono w nim m. in., że pracownicy wykonujący czynności inspekcyjne obowiązani są do doskonalenia i podwyższania swoich kwalifikacji poprzez uczestniczenie w odpowiednich kursach, szkoleniach, seminariach, konferencjach i studiach podyplomowych. Do obowiązków Kierownika Oddziału należało m.in. opracowanie propozycji do rocznego planu szkoleń pracowników, kierowanie pracowników na egzaminy weryfikacyjne, organizowanie i prowadzenie szkoleń uzupełniających⁸. W okresie objętym badaniem wszyscy inspektorzy oraz Kierownik Oddziału uczestniczyli w szkoleniach, kursach lub konferencjach specjalistycznych (od jednego do 19 razy). Trzech inspektorów ukończyło studia podyplomowe. Szkoleniami obejmowano wszystkich pracowników.

Inspektorzy uzyskali łącznie 52 nowe specjalizacje dozоровe: w 2012 r. – 14 inspektorów w 14 specjalizacjach, w 2013 r. – 15 inspektorów w 24 specjalizacjach, w 2014 r. – dziewięciu inspektorów w 13 specjalizacjach, a w 2015 r. – jeden inspektor w jednej specjalizacji.

(dowód: akta kontroli str. 128-148)

Kierownik Oddziału posiadał upoważnienie wydane przez Dyrektora TDT do wydawania decyzji administracyjnych, postanowień i zaświadczeń oraz załatwiania spraw w imieniu Dyrektora TDT związanych z działalnością TDT na terenie działania Oddziału na podstawie ustawy o dozorcze technicznym oraz ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych⁹. Upoważnienia do wydawania decyzji administracyjnych w zakresie zgodnym z posiadanymi uprawnieniami na podstawie ustawy o dozorcze technicznym posiadali wszyscy inspektorzy, natomiast upoważnienia do wydawania na terenie działania Oddziału decyzji administracyjnych na podstawie ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych posiadało czterech inspektorów.

(dowód: akta kontroli str. 149-188)

Oddział był wyposażony w 496 urządzeń i przyrządów pomiarowych, umożliwiających wykonanie badań i pomiarów przed wydaniem decyzji zezwalających na eksploatację, m. in. w niwelatory, wzorce grubości, łańcuchy, dalmierze, manometry, eksplozometry, ciśnieniomierze. Urządzenia i przyrządy pomiarowe były okresowo poddawane wzorcowaniu lub sprawdzeniu przez laboratoria wzorcujące akredytowane przez Polskie Centrum Akredytacji. Wszystkie

⁸ Zasady organizacji szkoleń zostały określone w Procedurze Nr PJ-05-01 „Szkolenie pracowników”.

⁹ Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 227, poz. 1367 ze zm.).

pozostające w dyspozycji inspektorów urzędnika i przyrządy pomiarowe były dopuszczone do eksploatacji.

(dowód: akta kontroli str. 189-195)

Ustalone
nieprawidłowości

Ocena częściowa

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

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie przygotowania organizacyjnego Oddziału do realizacji zadań w latach 2012-2015 (I półrocze). Organizacja, stan i struktura zatrudnienia oraz podejmowane przez Oddział działania w zakresie podnoszenia kwalifikacji inspektorów były wystarczające do prawidłowej realizacji zadań w zakresie dozoru technicznego oraz przewozu niektórych towarów niebezpiecznych.

2. Wykonywanie dozoru technicznego i wydawanie decyzji związanych z dozorem technicznym

Opis stanu
faktycznego

1. Oddział prowadził ewidencję dozorowanych urządzeń technicznych w formie elektronicznej w programie Transdozór-TDT. W ewidencji ujętych było łącznie 43,0 tys. urządzeń objętych dozorem w 2012 r., 37,7 tys. w 2013 r., 38,8 tys. w 2014 r. oraz 40,0 tys. w 2015 r. Najliczniejszą grupę urządzeń stanowiły zbiorniki sprężonego powietrza w układzie hamulcowym – od 23,0 tys. zbiorników w 2013 r. i 2014 r. do 27,5 tys. w 2012 r. Według stanu na 3 czerwca 2015 r. Oddział sprawował dozór pełny albo ograniczony m. in. nad:

- 336 urządzeniami portowych baz przeładunkowych (w tym 288 przenośników),
- 2,3 tys. urządzeniami transportu bliskiego i linowego (w tym 531 suwnic, 451 żurawi i 424 wózków jezdniowych podnośnikowych),
- 37,0 tys. urządzeń ciśnieniowych i bezciśnieniowych (w tym 24,0 tys. zbiorników sprężonego powietrza w układzie hamulcowym i 4,0 tys. zbiorników cystern),
- 54 rurociągami,
- 269 urządzeniami służącymi do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu.

W okresie objętym badaniem przyjęto pod dozór łącznie 13,0 tys. urządzeń technicznych, skreślono 15,0 tys. urządzeń. Wyrejestrowanie następowało głównie na wniosek eksploatującego urządzenie. W okresie objętym badaniem skreślono z ewidencji 21 urządzeń z powodu powzięcia informacji, że eksploatujący lub właściciel urządzenia nie istniał lub nie prowadził działalności.

Ewidencja zawierała m. in. dane charakteryzujące urządzenie, jego lokalizację, dane użytkownika, datę rejestracji i wyrejestrowania, formę dozoru oraz dane o przeprowadzonych badaniach. W ewidencji zamieszczano informację o dacie kolejnego badania, tożsamej co do zasady z datą ważności decyzji. Aktualizacja danych zawartych w ewidencji następowała po wykonaniu czynności dozorowych np.: rejestracji urządzenia czy wykonaniu badania.

W toku kontroli ustalono, że na poziomie Oddziału program Transdozór-TDT nie pozwalał na filtrowanie danych pod kątem ważności decyzji zezwalających na eksploatację urządzenia. Z informacji uzyskanej z Centrali TDT wynikało, że w ewidencji znajdowało się 4,9 tys. urządzeń eksploatowanych na terenie działania Oddziału, dla których upłynął termin ważności decyzji. Dane te wymagały jednak weryfikacji.

Badanie losowo wybranych przypadków 61 urządzeń, dla których upłynął termin ważności decyzji zezwalającej na eksploatację wykazało, że w przypadku 46

urządzeń (75%) przyczyną takiego stanu był brak zgłoszenia urządzenia do badania przez użytkownika, pozostałe 15 urządzeń (25%) posiadało ważne decyzje (11 z nich (18%) widniało jako nieposiadające ważnej decyzji z uwagi na błąd systemu Transdózor-TDT, cztery (7%) z powodu nieuzupełnienia ewidencji w Oddziale TDT). Kierownik Oddziału wyjaśnił m.in., że ewidencja urządzeń prowadzona w systemie Transdózor-TDT aktualizowana jest na bieżąco, na poziomie Oddziału brak jest jednak możliwości wskazania terminu wprowadzenia przez inspektora danych.

Działania dozоровe podjęte przez Oddział w odniesieniu do 20 urządzeń, dla których upłynął termin ważności decyzji zezwalającej na eksploatację, obejmowały (wg stanu na 14.09.2015 r.):

- wyrejestrowanie z ewidencji na wniosek użytkownika pięciu urządzeń (z 17.07.2015 r. – trzy urządzenia, z 06.08.2015 r. i 26.08.2015 r. – po jednym urządzeniu); w odniesieniu do kolejnych dwóch urządzeń wpłynęły do Oddziału wnioski o wyrejestrowanie z 01.09.2015 r. i 04.09.2015 r.;
- przeprowadzenie w toku kontroli badania okresowego jednego urządzenia¹⁰ oraz badań doraźnych kontrolnych czterech urządzeń (w trakcie przeprowadzonych badań ustalono, że urządzenia nie były eksploatowane);
- ustalenie czy urządzenia były eksploatowane mimo braku ważnej decyzji (w odniesieniu do ośmiu urządzeń, w tym do użytkowników trzech urządzeń wystosowano pisma w sprawie eksploatacji urządzeń bez ważnej decyzji zezwalającej na eksploatację).

(dowód: akta kontroli str. 196-271, 292-312, 600-623, 2142-2201, 2422-2425)

2. Urządzenia techniczne rejestrowane były w ewidencji eksploatowanych urządzeń na wniosek użytkownika, a w latach 2013 i 2014 także z pominięciem czynności złożenia wniosku, w związku z przerejestrowaniem urządzeń, nad którymi dozór uprzednio sprawował Urząd Dozoru Technicznego.

W okresie objętym badaniem do Oddziału wpłynęły informacje o trzech przypadkach eksploatacji urządzeń bez decyzji dopuszczającej urządzenie do eksploatacji. Zawiadomienia złożone przez Państwową Inspekcję Pracy Okręgowy Inspektorat Pracy w Olsztynie, Kujawsko-Pomorskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz anonimową osobę dotyczyły ośmiu urządzeń do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu zamontowanych na pojazdach drogowych, zbiornika do magazynowania oleju oraz urządzeń nalewczyc. Oddział po uzyskaniu informacji, prowadził postępowania wyjaśniające, w wyniku których jedna sprawa stała się bezprzedmiotowa, objął dozorem urządzenia do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu oraz sporządził pismo do Prokuratury Rejonowej w Nakle nad Notecią (do 04.08.2015 r. w trakcie konsultacji z Wydziałem Prawym TDT). Ponadto, pracownicy Oddziału ujawnili dwie próby wprowadzenia do obrotu zbiorników LPG wyprodukowanych przez tego samego przedsiębiorcę na podstawie nieuzgodnionej z TDT dokumentacji. W sprawach tych Oddział skierował w latach 2012 i 2013 do Prokuratora Rejonowego Prokuratury Rejonowej w Słupsku dwa zawiadomienia o podejrzeniu popełnienia przestępstwa polegającego na próbie wprowadzenia w błąd organu TDT poprzez przedstawienie do odbioru technicznego urządzeń technicznych, mimo ich wytworzenia bez uzgodnionej z TDT dokumentacji technicznej oraz wytworzeniu (z zamiarem wprowadzenia do eksploatacji) urządzeń technicznych podlegających dozorowi TDT bez uzgodnionej z TDT dokumentacji technicznej. W sprawie z zawiadomienia z 2013 r. wydane zostało postanowienie

¹⁰ Badanie przeprowadzono na wniosek użytkownika złożony po ponad ośmiu miesiącach od upływu terminu ważności decyzji wskutek telefonicznej interwencji TDT.

o odmowie wszczęcia śledztwa (wobec braku znamion czynu zabronionego art. 17 § 1 pkt 2 Kodeksu postępowania karnego¹¹).

Kierownik Oddziału wyjaśnił, że w celu objęcia dozorem wszystkich urządzeń eksploatowanych na terenie działania Oddziału inspektorzy przeprowadzając badania zarejestrowanych urządzeń informują użytkowników o konieczności rejestracji i wykonywania badań wszystkich urządzeń technicznych będących w ich posiadaniu i podlegających dozorowi technicznemu. Nie podejmowano innych działań mających na celu poszukiwanie urządzeń działających na terenie Oddziału.

(dowód: akta kontroli str. 501-550, 1160-1167)

3. W okresie objętym badaniem przeprowadzono łącznie¹² 5,6 tys. badań odbiorczych, 14,6 tys. badań okresowych oraz 16,7 tys. badań nadzwyczajnych tj. badań doraźnych: eksploatacyjnych, powypadkowych lub poawaryjnych oraz kontrolnych. Największą liczbę badań wykonano w grupie urządzeń ciśnieniowych i bezciśnieniowych, do której zaliczane były m. in. zbiorniki cystern drogowych do transportu towarów niebezpiecznych, stacjonarne zbiorniki magazynowe dla materiałów niebezpiecznych oraz urządzenia do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych.

Szczegółowej analizie poddano miesięczne ewidencje pracy (z maja 2015 r.) trzydziestu pięciu inspektorów TDT zatrudnionych w Oddziale. W jej wyniku ustalono:

- w maju 2015 r. inspektorzy wykonali łącznie 2064 badania (od jednego do 164 badań), przy czym najwięcej jednego dnia wykonano 68 badań zbiorników ZH¹³, najmniej jedno badanie,
- obciążenie inspektorów badaniami nie było równomierne,
- maksymalna liczba badań wykonanych jednego dnia przez jednego inspektora w przypadku dźwigników i żurawi wynosiła trzy, natomiast suwnic oraz wózków jezdniowych podnośnikowych – cztery,
- maksymalna liczba badań wykonanych jednego dnia przez jednego inspektora obejmujących dźwigniki, żurawie oraz wózki jezdniowe podnośnikowe wynosiła siedem (po dwa badania żurawi i wózków jezdniowych podnośnikowych oraz trzy dźwigników), przy czym tego dnia inspektor wykonał łącznie 14 badań¹⁴ – inspektor wyjaśnił, że badania zajęły mu łącznie 10 godzin, przy czym badanie żurawi – około trzy godziny i 15 minut, zaś badanie dźwigników, jezdniowych wózków podnośnikowych oraz zbiornika ZA¹⁵ – około cztery godziny.

(dowód: akta kontroli str. 49-127, 272-287, 313-332, 2202-2307, 2351-2352)

Spośród 31 losowo wybranych urządzeń technicznych¹⁶ wszystkie zostały przez Oddział objęte dozorem w 2013 r. na pisemny wniosek użytkownika. Do wniosków

¹¹ Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks postępowania karnego (Dz. U. Nr 89, poz. 555 ze zm.).

¹² Bez badań zbiorników sprężonego powietrza w układzie hamulcowym oraz zbiorników paliwa LPG w układach napędu pojazdów samochodowych gazem skroplonym.

¹³ Zbiorniki sprężonego powietrza w układzie hamulcowym, zbiorniki na pojazdach szynowych z własnym napędem (np. lokomotywy, wózki motorowe, jednostki trakcyjne, żurawie kolejowe itp.).

¹⁴ Oprócz dźwigników, żurawi oraz wózków jezdniowych podnośnikowych również zbiorniki sprężonego powietrza zainstalowane w kolejowych pojazdach szynowych (ZH) – sześć sztuk oraz jeden zbiornik sprężonego powietrza agregatu sprężarkowego (ZA).

¹⁵ Zbiorniki stałe (jak: wymienniki ciepła, hydrofory, zbiorniki stałe dla sprężonego powietrza, zbiorniki na wagonach towarowych do sterowania pneumatycznego).

¹⁶ 10 specjalistycznych urządzeń transportu ciągłego i bliskiego (dalej: „SUT”), 10 urządzeń transportu bliskiego (dalej: „UTB”), jedno urządzenie transportu linowego (dalej: „UTL”), osiem specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych (dalej: „SUC”) i dwa urządzenia do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych (dalej: „NO”).

dołączona była dokumentacja techniczna określona w rozporządzeniach w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego¹⁷ oraz, w przypadku urządzeń transportowych do przewozu towarów niebezpiecznych, w warunkach technicznych ustalonych przez TDT.

W przypadku UTB w aktach TDT pozostawały dokumenty określone w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych UTB. Katalog dokumentacji pozostającej w aktach nie został przez TDT ograniczony. W przypadku urządzeń montowanych w miejscu eksploatacji (dwie suwnice i siedem dźwigów) w dokumentacji rejestracyjnej znajdowały się protokoły odbioru części budowlanej.

W przypadku SUC nie wystąpiły przypadki zmiany zakresu dokumentacji załączonej do zgłoszenia.

Podczas badań odbiorczych SUT, UTB oraz UTL przeprowadzonych każdorazowo na wniosek eksploatującego, Inspektorzy sprawdzali prawidłowość zainstalowania urządzenia i jego przeznaczenia zgodnie z dokumentacją, przeprowadzali próby funkcjonowania urządzeń w zainstalowanej wersji montażowej, przeprowadzali próby z przeciążeniem lub próby równoważne (w przypadku SUT i UTB), co było zgodne z zakresem określonym w § 5 ust. 2 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych SUT, § 21 ust. 3 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych UTB oraz § 20 ust. 3 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych UTL. Wyniki badań, a także fakt sprawdzenia uprawnień operatorów lub konserwatorów obecnych podczas badania i protokołów pomiarów elektrycznych dokumentowali w protokołach i wydali decyzje zezwalające na eksploatację urządzeń, w których prawidłowo określili formę dozoru pełnego, a dla przenośników – dozoru ograniczonego.

W przypadku badań dwóch zbiorników CNG posiadających oznaczenia homologacyjne, inspektorzy przeprowadzili rewizję zewnętrzną oraz próbę szczelności zgodnie z przepisami dotyczącymi homologacji określonych elementów pojazdów silnikowych wykorzystujących w układach napędowych sprężony gaz ziemny CNG, pojazdów w odniesieniu do montażu określonych homologowanych elementów służących do wykorzystywania sprężonego gazu ziemnego w ich układach napędowych wprowadzonymi oświadczeniem rządowym z 18 maja 2001 r.¹⁸ oraz rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych SUC. Opis wykonanych czynności oraz wyniki badań dokumentowano w protokołach oraz wydano decyzje zezwalające na eksploatację urządzeń, w których zgodnie z ww. rozporządzeniem określono formę dozoru pełnego.

¹⁷ Mianowicie w rozporządzeniach:

- Ministra Transportu z dnia 20 września 2006 r. w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji specjalistycznych urządzeń transportu ciągłego i bliskiego¹⁷ (Dz. U. Nr 178, poz. 1320) (dalej: „rozporządzenie w sprawie warunków technicznych SUT”),
- w sprawie warunków technicznych UTB.
- Ministra Transportu z dnia 1 czerwca 2006 r. w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji urządzeń transportu linowego (Dz. U. Nr 106, poz. 717) (dalej: „rozporządzenie w sprawie warunków technicznych UTL”),
- Ministra Transportu z dnia 20 września 2006 r. w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego, jakim powinny odpowiadać urządzenia do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych (Dz. U. z 2015 poz. 34) (dalej: „rozporządzenie w sprawie warunków technicznych NO”),
- Ministra Transportu z dnia 20 października 2006 r. w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych (Dz. U. z 2014, poz. 1465) (dalej: rozporządzenie w sprawie warunków technicznych SUC”).

¹⁸ Oświadczenie rządowe z dnia 18 maja 2001 r. w sprawie mocy obowiązującej Porozumienia dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań, sporządzonego w Genewie dnia 20 marca 1958 r. (Dz. U. Nr 104 poz. 1136).

W trakcie badań przed pierwszym uruchomieniem dwóch urządzeń NO wykonano czynności określone w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych NO, które wraz z wynikami badań udokumentowane zostały w protokołach. Wydano decyzje zezwalające na eksploatację urządzeń, w których, zgodnie z ww. rozporządzeniem, określono formę dozoru pełnego.

Badania trzech urządzeń do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowanych na pojazdach drogowych przeprowadzone zostały przez Inspektorów w zakładzie posiadającym uprawnienie Dyrektora TDT do naprawy i modernizacji urządzeń służących do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowanych na pojazdach drogowych. Wykonane czynności oraz wyniki badań udokumentowane zostały w protokołach. Wydano decyzje zezwalające na eksploatację urządzeń, w których, zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych SUC, określono formę dozoru pełnego.

Badania odbiorcze trzech urządzeń transportowych do przewozu towarów niebezpiecznych zostały przeprowadzone na podstawie warunków technicznych określonych przez TDT. W dwóch przypadkach badania odbiorcze przeprowadzone zostały przez producenta lub podmioty uprawnione w krajach, w których urządzenia wytworzono, a do dokumentacji rejestracyjnej załączono protokoły z pozytywnie przeprowadzonych badań. W przypadku jednego urządzenia wytworzonego przez zakład produkcyjny mający siedzibę w Turcji, badania nieniszczące połączeń spawanych oraz pomiar pojemności zostały przeprowadzone przez producenta, a do dokumentacji technicznej załączono protokoły z pozytywnie przeprowadzonych badań, natomiast badania w pozostałym zakresie¹⁹ zostały przeprowadzone przez Inspektora TDT u wytwarzającego. W trakcie badań związanych z rejestracją wszystkich urządzeń, inspektorzy TDT sprawdzili zgodność urządzenia z dokumentacją i wykonali rewizję zewnętrzną, a także w jednym urządzeniu zostało sprawdzone wyposażenie. Wykonane czynności oraz wyniki badań udokumentowane zostały w protokołach. Nie wydano decyzji zezwalających na eksploatację urządzeń.

W okresie eksploatacji wszystkich opisanych wyżej urządzeń²⁰, nie zmieniono formy dozoru. Podczas przeprowadzanych przez inspektorów 22 badań okresowych ww. urządzeń wykonywane były czynności ustalone w rozporządzeniach w sprawie warunków technicznych dozoru SUT, UTB, UTL, SUC i NO, z wyjątkiem próby szczelności w przypadku urządzeń do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu zamontowanych na pojazdach drogowych. Wyniki badań zamieszczono w protokołach, w których odnotowano także sprawdzenie protokołów pomiarów elektrycznych (dot. SUT, UTB, UTL), zaświadczeń osób obsługujących lub konserwujących urządzenia obecnych podczas badania oraz zakres przeprowadzonych badań (dot. SUC i NO). W przypadku urządzeń, których obsługa lub konserwacja nie wymagała posiadania kwalifikacji określonych w rozporządzeniu w sprawie trybu sprawdzania kwalifikacji²¹, inspektorzy sprawdzili uprawnienia wydane przez pracodawcę i odnotowali ten fakt w protokołach.

Badania okresowe przeprowadzane były na pisemny lub ustny wniosek użytkownika. W 15 przypadkach przeprowadzano je w terminach określonych

¹⁹ Badania zgodności z przepisami i normami oraz z dokumentacją dla zatwierdzonego typu, rewizja wewnętrzna, próba ciśnieniowa hydrauliczna, rewizja zewnętrzna, próba szczelności zbiornika z jego wyposażeniem, sprawdzenie prawidłowości działania całego wyposażenia.

²⁰ Z wyjątkiem urządzeń transportowych do przewozu towarów niebezpiecznych, dla których nie określono formy dozoru.

²¹ Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 18 lipca 2001 r. w sprawie trybu sprawdzania kwalifikacji wymaganych przy obsłudze i konserwacji urządzeń technicznych (Dz. U. Nr 79, poz. 849 ze zm.).

w rozporządzeniach w sprawie warunków technicznych. Podczas badań okresowych SUT, UTB i UTL sprawdzano przestrzeganie przez użytkowników obowiązku dokonywania w określonych terminach przeglądów konserwacyjnych. Wynik sprawdzenia odnotowano w trzech z 16 zbadanych protokołów. W przypadku pozostałych, inspektorzy wyjaśnili, że wykonali wszystkie czynności określone w rozporządzeniach w sprawie warunków technicznych dozoru.

(dowód: akta kontroli str. 333-500)

W toku pięciu badań okresowych oraz jednego doraźnego eksploatacyjnego w związku z negatywnym wynikiem badania okresowego²² (cztery badania okresowe zostały wykonane w terminie wynikającym z warunków technicznych dozoru), inspektorzy wykonali wszystkie czynności zgodnie z warunkami technicznymi dozoru ustalonymi dla danego urządzenia, z wyjątkiem próby szczelności w przypadku urządzenia do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu zamontowanego na pojeździe drogowym. Badania trwały od dwóch do czterech godzin.

(dowód: akta kontroli str. 759-836)

Badania doraźne eksploatacyjne wykonywane były na pisemny wniosek użytkownika urządzenia m. in. w związku ze zmianą użytkownika, modernizacją urządzenia, negatywnym wynikiem badania okresowego. Zakres tych badań zgodny był z zakresem ustalonym w rozporządzeniach w sprawie warunków technicznych dozoru lub, w przypadku urządzeń transportowych do przewozu towarów niebezpiecznych, w warunkach technicznych ustalonych przez TDT. W siedmiu na 10 zbadanych protokołów z badań inspektorzy opisali wyczerpująco dokonane podczas badań czynności.

(dowód: akta kontroli str. 553-559)

W okresie objętym kontrolą nie stwierdzono przypadków niestosowania się do obowiązku zawiadomienia TDT o niebezpiecznym uszkodzeniu urządzenia technicznego lub nieszczęśliwym wypadku związanym z jego eksploatacją.

Badanie losowo wybranych 10 akt postępowań w sprawach awarii urządzeń technicznych i nieszczęśliwych wypadków związanych z ich eksploatacją wykazało, że powoływane komisje ds. awarii i wypadków ustalały zakres dokumentacji wymaganej do przeprowadzenia badań doraźnych poawaryjnych i powypadkowych oraz zakres tych badań w zależności od zastanego stanu faktycznego i potrzeb wynikłych z indywidualnych uwarunkowań zaistniałego uszkodzenia lub wypadku.

Komisje w każdym z poddanych badaniu zdarzeń przeprowadziły badanie doraźne poawaryjne lub powypadkowe urządzenia, ustaliły stan techniczny oraz zakres i istotę uszkodzeń urządzenia, a także podjęły działania w kierunku ustalenia przyczyn niebezpiecznego uszkodzenia lub nieszczęśliwego wypadku. Czynności wykonane podczas badania doraźnego poawaryjnego lub powypadkowego urządzenia opisywano w protokole z tych badań.

(dowód: akta kontroli str. 680-683, 996-997)

Badania doraźne kontrolne w latach 2012 – 2015 (I półrocze) podejmowane były przez Oddział głównie w przypadku SUT i UTB, dla których określono formę dozoru technicznego ograniczonego. Ponadto, badanie losowo wybranych 10 badań wykazało, że przeprowadzano je z własnej inicjatywy: podczas badań innych urządzeń u eksploatującego, w celu sprawdzenia realizacji zaleceń z poprzednich badań, a także po otrzymaniu przez Oddział informacji o nieprawidłowościach w pracy tych urządzeń. W 2013 r. przeprowadzano także badania kontrolne cystern

²² Trzy UTB, jedno SUC, jedno SUT poddane oględzinom.

wytworzonych przez producenta z Turcji w związku ze zgłoszeniami użytkowników dotyczącymi uszkodzeń konstrukcji, a także w związku z możliwym użytkowaniem wyposażenia cystern nieposiadającego wymaganej homologacji. Zakres badań ustalany był w zależności od przyczyny podjęcia badania. Czynności dokonane podczas badań zostały opisane w protokołach.

(dowód: akta kontroli str. 600-623)

W kontrolowanym okresie odnotowano w Oddziale jeden przypadek utrudniania inspektorom TDT wykonywania badań i czynności sprawdzających poprzedzających wydanie decyzji zezwalającej na eksploatację urządzenia technicznego. W 2013 r. uniemożliwiono inspektorom przeprowadzenie badania doraźnego dwóch cystern drogowych LPG, w związku z czym Oddział skierował zawiadomienie o podejrzeniu popełnienia przestępstwa do Prokuratora Rejonowego Prokuratury Rejonowej Gdańsk – Śródmieście w Gdańsku. W sprawie wydane zostało postanowienie o odmowie wszczęcia dochodzenia z uwagi na brak znamion czynu zabronionego.

(dowód: akta kontroli str. 680-756)

4. We wszystkich 14 analizowanych rachunkach, wystawionych w 2015 r. za przeprowadzone badania okresowe lub doraźne kontrolne, Oddział naliczył opłaty w wysokości określonej w załączniku do rozporządzenia w sprawie opłat²³. Opłaty za badania kontrolne pobrano w odniesieniu do dziewięciu urządzeń ZA i 38 urządzeń ZE²⁴. W jednym z rachunków opłaty za czynności jednostek dozoru technicznego naliczono w wysokości określonej w załączniku w pkt 1, podpunkt a, tabela a.4, część C do tego rozporządzenia w odniesieniu do wszystkich objętych badaniami 41 urządzeń ZE, przy czym 38 z nich poddanych zostało badaniom doraźnym kontrolnym, a trzy badaniom doraźnym eksploatacyjnym. Kierownik Oddziału wyjaśnił, że zakres badań doraźnych eksploatacyjnych obejmował rewizję zewnętrzną, próbę szczelności i funkcjonowania osprzętu w wyznaczeniu nowych terminów następnych badań od dnia wykonania badań doraźnych i dostosowania do terminu przeglądu okresowego pojazdów szynowych (tj. pełen zakres badań wskazanych w poz. 5 załącznika do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego SUC), co uzasadniało naliczenie opłaty zgodnie z ww. rozporządzeniem w sprawie opłat. Kierownik Oddziału wskazał ponadto, że w przypadku badań doraźnych kontrolnych SUC, istnieją dwie możliwości ich przeprowadzania, mianowicie zgodnie z dyspozycją § 25 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego SUC (którego przeprowadzenie, jako podejmowanego w inicjatywy organu, nie rodzi konieczności ponoszenia związanych z tym kosztów przez użytkownika) oraz zgodnie z wyznaczonymi terminami badań SUC²⁵ (w tym przypadku użytkownik urządzenia ponosi opłaty w wysokości określonej w załączniku do rozporządzenia w sprawie opłat).

W przypadku 11 rachunków wystawionych w tym samym roku za przeprowadzone badania doraźne eksploatacyjne, Oddział naliczył opłaty według stawki godzinowej pomnożonej przez liczbę godzin zużytych w celu wykonania czynności (wraz z czasem dojazdu) oraz w przypadku konieczności dojazdu do eksploatującego doliczył koszty podróży służbowych, co było zgodne z § 5 ust. 3 rozporządzenia w sprawie opłat. W każdym rachunku obliczono opłatę za nie mniej niż dwie godziny, czym wypełniono dyspozycję określoną w § 5 ust. 5 ww. rozporządzenia.

²³ Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 26 listopada 2010 r. w sprawie wysokości opłat za czynności jednostek dozoru technicznego (Dz. U. Nr 229 poz. 1502 ze zm.).

²⁴ Urządzenia ZE (zbiorniki sprężonego powietrza zamontowane na stałe w pojazdach kolejowych bez własnego napędu, o iloczynie nadciśnienia i pojemności $PS \times V > 200 \text{ bar} \times \text{dm}^3$) stanowią urządzenia techniczne objęte, zgodnie z postanowieniami poz. 5 załącznika do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego SUC, formą dozoru technicznego – ograniczoną.

²⁵ Zgodnie z postanowieniami załącznika do w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego SUC.

Ilość godzin przeznaczonych na badanie, będąca podstawą naliczenia opłaty, oraz koszty dojazdu dokumentowane były we wnioskach dotyczących wystawienia rachunku.

Kierownik Oddziału wyjaśnił, że w TDT nie wprowadzono do stosowania jednolitych zasad obliczania kosztów dojazdu. Kwota powinna być naliczona zgodnie z faktycznie poniesionymi kosztami. Inspektorzy najczęściej realizowali przejazdy samochodami służbowymi lub prywatnymi²⁶ z uwagi na konieczność przewozu środków ochrony osobistej (BHP) oraz innego sprzętu. Kierownik wyjaśnił również, że w Oddziale nie prowadzi się rejestrów dotyczących czasów trwania badań, dojazdów do użytkownika oraz czynności przygotowawczych. Czas przeznaczony na wykonywanie czynności jest weryfikowany przez użytkownika, który otrzymuje rachunek. W okresie objętym badaniem w Oddziale nie zostały odnotowane skargi klientów na niewłaściwe obciążanie ich kwotami wynikającymi z przeliczenia czasu badań i kosztów dojazdu.

(dowód: akta kontroli str. 563-587, 2426-2514)

Z tytułu działalności dozorowej Oddział uzyskał przychody w łącznej wysokości 32.534,5 tys. zł, z czego 9.344,8 tys. zł w 2012 r., 9.279,4 tys. zł w 2013 r., 9.106,1 tys. zł w 2014 r. oraz 4.804,2 tys. zł w I połowie 2015 r. Największe przychody uzyskano z tytułu pobierania opłat rocznych odpowiednio 80%, 81% i 77% łącznych przychodów osiągniętych z tytułu działalności dozorowej. W pierwszej połowie 2015 r. Oddział uzyskał przychody w wysokości porównywalnej do analogicznego okresu roku ubiegłego.

(dowód: akta kontroli str. 588-589)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. W latach 2012 – 2015 (I półrocze) Oddział nie monitorował na bieżąco terminu ważności decyzji zezwalających na eksploatację urządzeń technicznych, pomimo iż ewidencja zawierała dane dotyczące terminu kolejnego badania. Skutkowało to pozostawianiem urządzeń poza rzeczywistym dozorem i mogło mieć wpływ na bezpieczeństwo ich pracy. NIK zauważa, że dla rzetelnego wykonywania zadań dozoru nad zarejestrowanymi urządzeniami TDT posiada wystarczające instrumenty prawne, tj. np. możliwość przeprowadzania – z inicjatywy TDT – badań doraźnych kontrolnych przedmiotowych urządzeń. NIK wskazuje ponadto, że wprowadzie wykorzystywany przez Oddział program do prowadzenia ewidencji urządzeń nie pozwalał na filtrowanie zapisów pod kątem ważności decyzji, to jednak istniały możliwości organizacyjne bieżącego śledzenia aplikacji, gdyż zawierała ona dane dotyczące terminu ważności badań technicznych.

(dowód: akta kontroli str. 333-334, 336-338, 342, 370- 374, 380-382, 393, 398, 405, 414, 471-473, 501-506, 630-636, 647-648, 655-659, 661-662, 668-669)

2. Niewydanie decyzji zezwalających na eksploatację urządzeń po przeprowadzonych badaniach doraźnych eksploatacyjnych urządzeń transportowych do przewozu towarów niebezpiecznych (cysterny wykorzystywane w ruchu drogowym) o numerach ewidencyjnych TDT: 51ZB-1992, 51ZB-1929, 51ZB-1934, 52ZB-1552, 53ZB-1177, zakończonych wynikiem pozytywnym, co było niezgodne z art. 14 ust. 1 i art. 44 ust. 1 pkt 3

²⁶ Stawka opłaty była zgodna z określoną w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 25 marca 2002 r. w sprawie warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotu kosztów używania do celów służbowych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy (Dz.U. nr 27, poz. 271 ze zm.).

ustawy o dozorcze technicznym. Zgodnie z art. 14 ust. 1 urządzenia techniczne objęte dozorem technicznym, z wyjątkiem urządzeń, o których mowa w art. 15 ust. 1, mogą być eksploatowane tylko na podstawie decyzji zezwalającej na ich eksploatację, wydanej przez organ właściwej jednostki dozoru technicznego. W art. 44 ust. 1 pkt 3 ustawy o dozorcze technicznym określono, że do zakresu działania TDT należy wydawanie decyzji w sprawach wynikających z wykonywania dozoru technicznego nad urządzeniami technicznymi, o których mowa w pkt 1, tj. m.in. zbiornikami, w tym cysternami wykorzystywanymi w ruchu kolejowym, drogowym i żegludze śródlądowej.

Z wyjaśnień Kierownika Oddziału oraz inspektorów przeprowadzających badania wynikało m.in., że zgodnie z przyjętą w TDT zasadą, świadectwo ADR traktowane było jako decyzja zezwalająca na eksploatację urządzeń transportowych do przewozu towarów niebezpiecznych ADR.

Dyrektor TDT wyjaśnił m.in., że do grupy zbiorników, o których mowa w art. 44 ust. 1 pkt 1 lit. c ustawy o dozorcze technicznym, nie zalicza się cystern drogowych do przewozu towarów niebezpiecznych, dla których, zgodnie z Umową ADR²⁷, należy uzyskać świadectwo dopuszczenia pojazdu ADR, tj. cystern stałych, które przez to, że są trwale połączone z pojazdem, stają się pojazdami-cysternami. Wskazał ponadto, że zgodnie z definicją zawartą w rozdziale 1.2.1 Umowy ADR, cysterna stała oznacza „cysternę o pojemności większej niż 1000 litrów, która jest trwale połączona z pojazdem, który w tym wypadku staje się pojazdem-cysterną, lub stanowi integralną część ramy takiego pojazdu”. Uzyskanie decyzji zezwalającej na eksploatację, o której mowa w art. 14 ust. 1 ustawy o dozorcze technicznym, wymagane jest w przypadku eksploatacji wszystkich pozostałych cystern.

NIK nie podziela przedstawionych argumentów i stoi na stanowisku, że przepisy art. 14 ustawy o dozorcze technicznym mają zastosowanie m.in. do wszystkich cystern, bez względu na ich rodzaj, właściwości czy sposób zamontowania na pojeździe. W ustawie o dozorcze technicznym brak jest bowiem wyłączenia wymogu uzyskania decyzji o zezwoleniu na eksploatację w stosunku do określonej kategorii cystern (w tym cystern-pojazdów, co do których w opinii Dyrektora TDT nie ma obowiązku uzyskiwania decyzji zezwalającej na eksploatację, o której mowa w art. 14 ust. 1). Jakkolwiek ustawodawca wprowadził wyjątek od wymogu uzyskania decyzji zezwalającej na eksploatację w odniesieniu do urządzeń, o których mowa w art. 15 ust. 1, to nie dotyczy on cystern wykorzystywanych w ruchu drogowym.

(dowód: akta kontroli str. 482-483, 553-554, 649-650, 664-667, 674-679, 1898-1916)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

1. W toku kontroli stwierdzono, że cztery (z 61, tj. 6,5%) urządzenia, posiadające ważne decyzje zezwalające na eksploatację, widniały w ewidencji jako urządzenia, dla których upłynął termin ważności decyzji. Przyczyną powyższego było nieterminowe uzupełnienie ewidencji w Oddziale TDT, którą – mimo, że badania urządzeń wykonano w 2014 r. – uzupełniono dopiero w trakcie kontroli (10 i 11.09.2015 r.).

(dowód: akta kontroli str. 600-623, 2142-2201)

²⁷ Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, stanowiąca załącznik do oświadczenia rządowego z dnia 26 marca 2015 r. w sprawie wejścia w życie zmian do załączników A i B do Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. z 2015 r., poz. 882).

2. Inspektorzy TDT w 31 protokołach z badań urządzeń SUT, UTB oraz UTL zakończonych wynikiem pozytywnym²⁸ z 42 zbadanych, nie udokumentowali zakresu przeprowadzonych badań odbiorczych, okresowych lub doraźnych eksploatacyjnych, z wyjątkiem sprawdzenia uprawnień osób obsługujących lub konserwujących obecnych podczas badania lub weryfikacji protokołów pomiarów elektrycznych.

W wyjaśnieniach podali, że wskazanie w protokole wyniku badania i przywołanie rozporządzenia w sprawie warunków dozoru, w którym określony został zakres badania było jednoznaczne z potwierdzeniem wykonania wszystkich niezbędnych czynności.

Inspektorzy stosowali wzory protokołów, które określono w procedurach²⁹ dotyczących trybu i sposobu przeprowadzania i dokumentowania badań. W procedurach tych, odmiennie niż w procedurach dotyczących przeprowadzania i dokumentowania m. in. badań urządzeń ciśnieniowych i urządzeń do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych, nie został określony obowiązek dokumentowania zakresu przeprowadzonego badania. Dyrektor TDT wyjaśnił m. in., że ze względu na dużą liczbę różnego rodzaju urządzeń i ich typów oraz wynikającą z tego różnorodność przeprowadzanych czynności nie było możliwe zunifikowanie protokołu z badań. Ponadto wskazał, że w druku protokołu jest miejsce na opisanie wszystkich czynności dozoru technicznego, które wynikają z ustawy o dozorze, z aktów wykonawczych do tej ustawy oraz z Księgi Jakości obowiązującej w TDT.

Zdaniem NIK protokół z badania – jako dokument potwierdzający wykonanie określonej czynności – powinien zawierać opis wszystkich czynności dozoru technicznego, które wynikają z ustawy o dozorze technicznym oraz aktów wykonawczych do tej ustawy.

(dowód: akta kontroli str. 341-399, 406-428, 556-558, 782, 624-638, 647-648)

3. W Instrukcji IJ-06-09-01³⁰, której przedmiotem było określenie zasad postępowania przez inspektorów podczas przeprowadzania badań, Dyrektor TDT uregulował odmiennie niż w § 17 ust. 2 pkt 4 w zw. z § 22 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych SUC, zakres badań urządzeń służących do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu zamontowanych na pojazdach drogowych.

Zgodnie z dyspozycją § 17 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych SUC, badania okresowe i doraźne specjalistyczne urządzeń ciśnieniowych, do których należą urządzenia służące do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu zamontowane na pojazdach drogowych, są wykonywane m. in. jako próby szczelności. Zgodnie z § 22 ww. rozporządzenia, próba szczelności polega na sprawdzeniu szczelności wyposażenia obsługowego oraz osprzętu. Przeprowadzana jest jako próba wodna lub pneumatyczna. Po uzyskaniu zgody TDT, próba szczelności może być przeprowadzona z zastosowaniem przewożonego towaru. Ponadto,

²⁸ Protokoły nr: TDT-546/342/13, TDT-546/343/13, TDT-546/272/13, TDT-546/79/13, TDT-546/78/13, TDT-546/259/13, TDT-546/274/14, TDT-546/362/13, TDT-555/61/13, TDT-555/145/13, TDT-555/159/14, TDT-555/215/14, TDT-555/88/14, TDT-555/130/15, TDT-555/87/14, TDT-555/129/15, TDT-555/169/14, TDT-555/217/14, TDT-555/183/14, TDT-501/393/13, TDT-521/482/15, TDT-541/253/13, TDT-541/317/13, TDT-541/4/14, TDT-541/456/13, TDT-541/166/14, TDT-541/495/13, TDT-541/246/13, TDT-541/2/14, TDT-541/463/13, TDT-544/12/15.

²⁹ Procedura PJ-06-02 „Przeprowadzanie badań urządzeń transportu linowego” oraz PJ-06-03 „Przeprowadzanie badań urządzeń transportu bliskiego”.

³⁰ Instrukcja nr IJ-06-09-01 „Badania urządzeń służących do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu zamontowanych na pojazdach drogowych”, obowiązująca w TDT od 8 maja 2013 r.

w załączniku do ww. rozporządzenia (w poz. 20) określono, że przy urządzeniach służących do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowanych na pojazdach drogowych, próbę szczelności i funkcjonowania osprzętu przeprowadza się corocznie.

Tymczasem, Instrukcja IJ-06-09-01 nie przewidywała wykonania próby szczelności, którą zastąpiono przeprowadzeniem oględzin zewnętrznych rurociągu oraz wykonaniem pomiaru grubości ścianek rurociągu lub badaniem innego rodzaju po uzgodnieniu z TDT.

Dyrektor TDT wyjaśnił, że brak jest technicznego uzasadnienia wykonywania prób szczelności, gdyż element urządzenia, jakim jest rurociąg przesyłowy, służący do podawania mieszanki betonowej (który mógłby podlegać próbie szczelności), nie jest zamkniętym zbiornikiem ciśnieniowym, w którym medium pracowałoby pod jednolitym ciśnieniem w przestrzeni zamkniętej. Ponadto, w zależności od pozycji pracy urządzenia (różne ustawienie wysięgnika z zamontowanym rurociągiem tłocznym) poszczególne odcinki rurociągu poddawane są działaniu różnego ciśnienia wewnętrznego, które może się zmieniać w zależności od zmiany ustawienia wysięgnika, przez co nie jest także możliwym ustalenie jednej wartości ciśnienia próby szczelności dla całego rurociągu. Nadto, medium robocze (płynna mieszanka betonowa) charakteryzuje się dużym ciężarem właściwym (gęstością), niską „lotnością” i małymi zdolnościami penetracyjnymi, co oznacza, że próba szczelności mogłaby być wykonywana tylko z zastosowaniem płynnej mieszanki betonowej, co wiąże się ze znacznym podniesieniem kosztów badania. Dodatkowo Dyrektor przywołał fakt, że sami producenci tych urządzeń, jako kryterium oceny przydatności urządzenia do pracy podają stan rurociągu tj.: właściwa średnica rur, ich grubość, stopień zużycia, właściwe połączenia, a tym samym w dokumentacjach technicznych nie przewidują wykonywania prób szczelności.

Skutkiem takiego uregulowania sposobu prowadzenia badań tych urządzeń, było niewykonanie przez inspektorów TDT próby szczelności m. in. w trakcie badań okresowych czterech urządzeń do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowanych na pojazdach drogowych o numerach ewidencyjnych 51RB-6, 51RB-10, 51RB-20 i 51RB-30.

NIK zauważa, że pomimo przywołanych argumentów Dyrektora TDT wskazujących na trudności w przeprowadzaniu prób szczelności i znaczne obciążenie kosztami eksploatujących przedmiotowe urządzenia, nieuprawnione ograniczenie w Instrukcji IJ-06-09-01 zakresu badań przedmiotowych urządzeń stało w sprzeczności z obowiązującymi przepisami.

(dowód: akta kontroli str. 450-465, 641-642, 651-654, 674-679, 759-778, 837-858, 1898-1916)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność kontrolowanej jednostki zakresie wykonywania dozoru technicznego i wydawania decyzji związanych z dozorem technicznym w latach 2012-2015 (I półrocze). W okresie objętym kontrolą Oddział prowadził ewidencję eksploatowanych urządzeń, obejmował dozorem urządzenia eksploatowane na terenie jego działania na wniosek użytkowników oraz reagował na wpływające zgłoszenia o prawdopodobnych nieprawidłowościach w zakresie eksploatacji urządzeń technicznych, wykonywał określone przepisami prawa czynności dozoru przed wydaniem decyzji zezwalających na eksploatację, z wyjątkiem przeprowadzania prób szczelności w przypadku urządzeń do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu zamontowanych na pojazdach drogowych. Naliczał w sposób wynikający z przepisów opłaty z tytułu przeprowadzonych badań. Nie

podejmował jednak wystarczających działań w celu zapewnienia bezpiecznego funkcjonowania wszystkich urządzeń, dla których upłynął termin ważności decyzji zezwalających na eksploatację. Po przeprowadzonych badaniach doraźnych eksploatacyjnych urządzeń transportowych do przewozu towarów niebezpiecznych (cysterny wykorzystywane w ruchu drogowym) o numerach ewidencyjnych TDT: 51ZB-1992, 51ZB-1929, 51ZB-1934, 52ZB-1552, 53ZB-1177 zakończonych wynikiem pozytywnym, nie wydano decyzji zezwalających na ich eksploatację.

3. Działania Oddziału TDT na rzecz bezpiecznej pracy eksploatowanych urządzeń technicznych

Opis stanu
faktycznego

Z uwagi na organizację obsługi spraw dotyczących niebezpiecznych uszkodzeń urządzeń technicznych oraz nieszczęśliwych wypadków związanych z eksploatacją tych urządzeń w TDT, w okresie objętym kontrolą w Oddziale nie prowadzono analizy przyczyn i skutków awarii i wypadków. Kierownik Oddziału wyjaśnił, że przedmiotowe analizy prowadzone były w TDT w Warszawie.

Oddział uczestniczył w działaniach na rzecz podnoszenia kwalifikacji użytkowników w zakresie bezpiecznej pracy urządzeń. Polegały one w szczególności na organizacji lub udziale w organizacji szkoleń i konferencji, poświęconych m.in. zagadnieniom dotyczącym dozoru technicznego. W toku bieżącej pracy pracownicy Oddziału oraz inspektorzy TDT informowali użytkowników urządzeń o kwestiach bezpiecznej eksploatacji urządzeń technicznych.

Informacje o niebezpiecznych uszkodzeniach urządzeń podlegających dozorowi Oddział pozyskiwał przede wszystkim od użytkowników tych urządzeń, a także ze środków masowego przekazu. Oddział współpracował z krajowymi inspekcjami, organami nadzoru oraz kontroli w zakresie zapewnienia bezpiecznej pracy urządzeń technicznych podlegających dozorowi. Współpraca polegała m.in. na wymianie informacji dotyczących przykładowo: wydanych świadectw dopuszczenia pojazdów ADR do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych (dalej: świadectwa ADR)³¹, przeprowadzanych badań urządzeń technicznych oraz ich zakresu, naruszeń przez użytkowników urządzeń technicznych przepisów o dozorze technicznym, a także na podejmowaniu wspólnych przedsięwzięć w zakresie działalności eksperckiej w wypadkach z udziałem pojazdów przewożących materiały niebezpieczne oraz mających na celu określenie zasad współpracy pomiędzy poszczególnymi organami dozoru technicznego i Państwowej Inspekcji Pracy.

Wyniki współpracy wykorzystywano w szczególności w działalności inspekcyjnej Oddziału (np.: wykonywano stosowne badania urządzeń podlegających dozorowi) oraz na potrzeby cofania lub zawieszania wydanych zaświadczeń kwalifikacyjnych.

(dowód: akta kontroli str. 501-506, 680-749, 860-925, 1149-1165)

W okresie objętym kontrolą, eksploatujący urządzenia techniczne powiadomili Oddział łącznie o 64 zdarzeniach z udziałem tych urządzeń – 48 polegających na niebezpiecznym uszkodzeniu urządzeń technicznych (w 2012 r. zgłoszono 11 zdarzeń, w 2013 r. – 18, w 2014 r. – 13, w I połowie 2015 r. – sześć) oraz 16 polegających na nieszczęśliwym wypadku związanym z eksploatacją tych urządzeń (po cztery zgłoszone w 2012 r. i 2014 r., pięć w 2013 r. oraz trzy w I połowie 2015 r.). Oddział podejmował działania mające na celu ustalenie przyczyn niebezpiecznego uszkodzenia lub nieszczęśliwego wypadku związanego z eksploatacją urządzenia technicznego, w zakresie przewidzianym Procedurą

³¹ Udostępnianie wykazów przedsiębiorców, którzy uzyskali świadectwo ADR dla pojazdów dopuszczające do przewozu towarów niebezpiecznych, na wnioski zainteresowanych służb/ jednostek.

nr PJ-06-12³². W wyniku przeprowadzonych badań poawaryjnych lub powypadkowych wstrzymano pracę łącznie 63 urządzeń (15 w 2012 r., 21 w 2013 r., 18 w 2014 r. i dziewięciu w I połowie 2015 r.).

W badaniu losowo wybranych 14 zdarzeń (po siedem polegających na niebezpiecznych uszkodzeniach urządzeń oraz nieszczęśliwych wypadkach) dotyczących łącznie 20 urządzeń stwierdzono, że:

- postępowanie Oddziału było każdorazowo zgodne z odpowiednimi postanowieniami Procedury nr PJ-06-12 w zakresie rejestracji zgłoszenia i przekazania informacji o zdarzeniu do Dyrektora TDT lub specjalisty w TDT, wyznaczenia inspektora do przeprowadzenia badań poawaryjnych lub powołania komisji ds. wypadku oraz powołania komisji ds. analizy przyczyn awarii lub wypadku,
- w przypadku jednego zdarzenia (awaria dwóch urządzeń – wagonów cystern) badania poawaryjne zakończyły się wynikiem pozytywnym i wydaniem przez Inspektora TDT decyzji zezwalającej na eksploatację urządzeń, w pozostałych 13 zdarzeniach badania poawaryjne lub powypadkowe 17 urządzeń zakończyły się wynikiem negatywnym,
- w przypadku 13 z 19 urządzeń wydano decyzje administracyjne niezezwalające na eksploatację urządzeń; uzasadnieniem braku zezwolenia na eksploatację urządzeń był w szczególności stan techniczny urządzeń stwarzający zagrożenie dla bezpieczeństwa życia i zdrowia ludzkiego oraz mienia i środowiska,
- wyznaczeni inspektorzy oraz powołane komisje ds. wypadku przeprowadziły badania 19 z 20 urządzeń,
- wyznaczone komisje ds. analizy przyczyn awarii lub wypadków ustaliły przyczyny 13 z 14 badanych zdarzeń, w jednym przypadku komisja ds. analizy przyczyn wypadku z uwagi na miejsce postoju urządzenia oraz warunki przeprowadzania badania powypadkowego, nie była w stanie ustalić przyczyn wypadku.

(dowód: akta kontroli str. 949-1191)

W okresie objętym kontrolą do Oddziału wpłynęło łącznie 21 wniosków w sprawie uzgodnienia programów szkolenia osób obsługujących urządzenia techniczne (osiem w 2012 r., pięć w 2013 r., siedem w 2014 r. i jeden w I połowie 2015 r.).

Uzgadnianie programów szkolenia w Oddziale prowadzone było w oparciu o postanowienia Procedury nr PJ-06-10³³, w której określono m.in. ramowy zakres tematyki egzaminu, stanowiący punkt odniesienia dla oceny programu szkolenia przygotowującego kandydatów do egzaminu.

Kierownik Oddziału uzgodnił łącznie 18 programów szkolenia (osiem w 2012 r., trzy w 2013 r., sześć w 2014 r. i jeden w I połowie 2015 r.) m.in. dla operatorów wozów wysięgnikowych oraz suwnic placowych do przeładunku kontenerów, operatorów torowych suwnic nabrzeżowych oraz żurawi samojezdnych o napędzie spalinowym do przeładunku kontenerów i drobnicy, operatorów ruchomych podestów przejezdnych, samojezdnych montowanych na pojeździe, wolnobieżnych i przewoźnych, osób obsługujących urządzenia do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych, osób napełniających zbiorniki LPG, CNG, LNG zamontowane w instalacjach zasilania pojazdów, operatorów wózków jezdniowych podnośnikowych z mechanicznym napędem podnoszenia z bezpieczną wymianą

³² Procedura nr PJ-06-12 „Postępowanie w przypadku awarii oraz nieszczęśliwych wypadków przy eksploatacji urządzeń technicznych”.

³³ Procedura PJ-06-10 „Kwalifikowanie osób obsługujących i konserwujących urządzenia techniczne”.

butli LPG. W każdym z uzgodnionych programów szkolenia uwzględnione były zagadnienia dotyczące bezpiecznej eksploatacji urządzeń.

Trzech programów szkolenia nie uzgodniono z uwagi na stwierdzone braki obejmujące m.in. opracowanie programu w sposób zbyt ogólny, nieuwzględnienie specyfiki budowy i eksploatacji urządzeń, których szkolenie miało dotyczyć, nieuwzględnienie w programie informacji dotyczących celu szkolenia, wymagań wobec uczestników (lub niewłaściwe ich określenie), skutków jego zakończenia, brak informacji o sposobie organizacji zajęć praktycznych i niewłaściwą liczbę godzin tych zajęć, brak przywołania aktów prawnych i norm będących podstawą opracowania programu. Odmowa uzgodnienia dotyczyła programów szkolenia z zakresu obsługi żurawi pływających (dwa przypadki w 2013 r.) oraz obsługi wózków jezdniowych podnośnikowych i unoszących z napędem elektrycznym i spalinowym z wymianą buli gazowej (w 2014 r.).

Z uwagi na fakt, że program szkolenia stanowi własność wnioskodawcy, który dokonał jego zgłoszenia do uzgodnienia, uzgodnione programy nie były udostępniane osobom trzecim.

(dowód: akta kontroli str. 1192-1198)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Niewydanie decyzji niezezwalających na eksploatację po przeprowadzonych badaniach doraźnych powypadkowych urządzeń transportowych do przewozu towarów niebezpiecznych (cysterny wykorzystywane w ruchu drogowym) o numerach ewid. TDT: 52ZB-1607, 52ZB-1476, 53ZB-1197 i 53ZB-1044³⁴ oraz badań doraźnych poawaryjnych urządzeń o numerach ewid. TDT: 51ZB-1667 i 53ZB-1086³⁵, mimo negatywnych wyników badań. Wyniki badań urządzeń zostały udokumentowane w stosownych protokołach z badań.

Powyższe naruszało dyspozycję art. 18 ust. 2 i art. 44 ust. 1 pkt 3 ustawy o dozorcze technicznym. Zgodnie z art. 18 ust. 2 ww. ustawy, w razie stwierdzenia zagrożenia dla życia lub zdrowia ludzkiego oraz mienia i środowiska organ właściwej jednostki dozoru technicznego wydaje decyzję o wstrzymaniu eksploatacji urządzenia. W art. 44 ust. 1 pkt 3 ustawy o dozorcze technicznym określono, że do zakresu działania TDT należy wydawanie decyzji w sprawach wynikających z wykonywania dozoru technicznego nad urządzeniami technicznymi, o których mowa w pkt 1, tj. m.in. zbiornikami, w tym cysternami wykorzystywanymi w ruchu kolejowym, drogowym i żegludze śródlądowej.

Z wyjaśnień Kierownika Oddziału oraz Inspektora przeprowadzającego badania ww. urządzeń wynikało, że zgodnie z przyjętą w TDT zasadą, świadectwo ADR traktowane było jako decyzja dopuszczająca urządzenie transportowe do przewozu towarów niebezpiecznych ADR do eksploatacji. W konsekwencji, w przypadku zakończonych wynikiem negatywnym badań urządzeń transportowych (cystern drogowych) do przewozu towarów niebezpiecznych nie wydawano decyzji niezezwalających na eksploatację tych urządzeń, o których

³⁴ O zdarzeniach z udziałem urządzeń technicznych o numerach ewid. TDT: 52ZB-1607, 52ZB-1476, 53ZB-1197 i 53ZB-1044, TDT został poinformowany przez eksploatujących przedmiotowe urządzenia. Wypadek z udziałem cystern drogowych o numerach 52ZB-1607 i 52ZB-1476 miał miejsce 01.09.2014 r. w miejscowości Żółdowo (droga krajowa nr 5), wypadek z udziałem cysterny drogowej nr 53ZB-1197 miał miejsce 08.01.2015 r. w terminalu paliwowym w Łęgajnach, wypadek z udziałem cysterny drogowej nr 53ZB-1044 – 21.04.2015 r. w miejscowości Guty.

³⁵ O awariach z udziałem przedmiotowych urządzeń TDT został poinformowany przez eksploatujących urządzenia techniczne. Awarie obydwu urządzeń miały miejsce poza granicami kraju (na Litwie) – w przypadku urządzenia 53ZB-1086 – 15.12.2012 r., w odniesieniu do urządzenia 51ZB-1667 – 29.09.2012 r.

mowa w art. 18 ustawy o dozorze technicznym. Informacje o wynikach badań doraźnych powypadkowych oraz poawaryjnych nie były przez Oddział przekazywane innym inspekcjom, organom, służbom odpowiedzialnym za bezpieczeństwo w ruchu.

Wyjaśnienia Dyrektora TDT w sprawie przyczyn niewydawania decyzji niezezwalających na eksploatację były tożsame z wyjaśnieniami dotyczącymi niewydawania decyzji zezwalających na eksploatację tych urządzeń, zaprezentowanymi w rozdziale 2 niniejszego wystąpienia w pkt 2 części „Ustalone nieprawidłowości”.

NIK nie podziela przedstawionych argumentów i stoi na stanowisku, że przepisy art. 18 ustawy o dozorze technicznym mają zastosowanie do urządzeń transportowych do przewozu towarów niebezpiecznych (cysterny wykorzystywane w ruchu drogowym), jako urządzeń podlegających dozorowi technicznemu.

W związku z powyższym, w przypadku negatywnego wyniku badań poawaryjnych lub powypadkowych przedmiotowych urządzeń, na podstawie art. 18 ust. 2 i art. 44 ust. 1 pkt 3 tej ustawy, powinny zostać wydane decyzje niezezwalające na ich eksploatację.

(dowód: akta kontroli str. 992-993, 998-1041, 1120-1122, 1143-1145, 1898-1916, 2132-2136)

2. Nieprzeprowadzenie przez Komisję ds. wypadku oraz analizy przyczyn wypadku z 12.11.2013 r. (dalej: Komisja) (śmiertelny wypadek wskutek zerwania się liny mechanizmu podnoszenia żurawia o numerze ewid. 54DC-674, podczas zespołowej pracy z drugim żurawiem o numerze ewid. 54DC-695 – żurawie wspólnie podnosiły z naczepy kontener z rudą), badania powypadkowego mającego na celu ustalenie stanu technicznego żurawia o nr ewid. 54DC-695 mimo, że przedmiot badania i analizy, określony został jako „Żurawie samojezdne o nr ewid. TDT: 54DC-674 i 54DC-695”. Badaniem powypadkowym Komisja objęła wyłącznie żuraw o numerze ewid. 54DC-674.

Działanie Komisji naruszało przepis § 27 ust. 1 i 2 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych UTB, zgodnie z którymi, celem badania doraźnego powypadkowego jest określenie stanu urządzenia technicznego UTB oraz przyczyn nieszczęśliwego wypadku, a badanie to TDT przeprowadza po otrzymaniu zawiadomienia lub informacji dotyczącej nieszczęśliwego wypadku związanego z eksploatacją UTB.

Przewodniczący i członek Komisji wyjaśnili, że na podstawie analizy przyczyn wypadku oraz stanu technicznego żurawia o numerze ewid. 54DC-674 (zerwanie się liny mechanizmu podnoszenia żurawia; przyczyn zerwania się liny Komisji nie udało się ustalić), Komisja stwierdziła, że stan techniczny żurawia o numerze ewid. 54DC-695 nie miał wpływu na przebieg zdarzenia. Ponadto, że działania wyjaśniające prowadzone były 18.11.2013 r., podczas gdy sam wypadek miał miejsce 12.11.2013 r., w związku z czym Komisja nie zastała miejsca wypadku w stanie, w jakim było bezpośrednio po nim.

NIK nie podziela przedstawionych argumentów i stoi na stanowisku, że wobec niewyjaśnienia przyczyn zerwania liny mechanizmu podnoszenia żurawia o numerze ewid. 54DC-674 podczas pracy z drugim żurawiem o numerze ewid. 54DC-695, a także w obliczu faktu, że badanie nie było przeprowadzone bezpośrednio po zdarzeniu, lecz sześć dni po nim, dla pełnej realizacji dyspozycji § 27 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych UTB, tj. dla rzetelnego wyjaśnienia przyczyn wypadku oraz określenia stanu urządzenia

technicznego UTB, należało wykonać badania powypadkowe obydwu żurawi biorących udział w zdarzeniu.

(dowód: akta kontroli str. 630-638, 992-993, 1042-1061, 1146-1148, 2409)

Uwaga dotycząca
badanej działalności

W okresie objętym kontrolą w TDT nie określono i nie wdrożono ramowych programów szkolenia osób obsługujących i konserwujących urządzenia techniczne w zakresie urządzeń określonych w pkt 1 ww. art. 44 ust. 1 ustawy o dozorze technicznym oraz jednolitych zasad uzgadniania tych programów.

Dyrektor TDT wskazał, że wprowadzając TDT nie ustalił obowiązujących ramowych programów szkolenia dla poszczególnych typów urządzeń technicznych, jednak w obowiązującej procedurze nr PJ-06-10 określił wymagania egzaminacyjne, które stanowią jednocześnie jednolite ramy dla wszystkich Oddziałów TDT przy uzgadnianiu programów szkolenia. Podniósł, że zasadniczo programy szkoleń w zakresie obsługi i konserwacji urządzeń technicznych uzgadniane są przez Oddziały TDT, jednak w przypadku ośrodków szkoleniowych o zasięgu ponadlokalnym lub ogólnokrajowym, odnośne programy szkolenia uzgadniane są centralnie przez TDT w Warszawie, co – zdaniem Dyrektora TDT – zapewnia jednolitość postępowania na obszarze działania tych podmiotów. Ponadto wskazał, że w TDT podjęto prace nad wprowadzeniem i opublikowaniem ramowych programów szkolenia dla wszystkich rodzajów urządzeń, dla których obsługi bądź konserwacji niezbędne są uprawnienia kwalifikacyjne wydawane przez TDT. Prace w tym zakresie powinny zakończyć się do końca sierpnia 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 1192-1198, 1898-2099)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości działania podejmowane na rzecz bezpiecznej pracy eksploatowanych urządzeń. W okresie objętym kontrolą Oddział prawidłowo realizował zadania związane z wyznaczaniem inspektorów do przeprowadzenia badań poawaryjnych urządzeń oraz powoływaniem komisji ds. wypadku oraz komisji ds. analizy przyczyn awarii lub wypadku. Rzetelnie wykonywał obowiązki związane z uzgadnianiem programów szkolenia osób obsługujących urządzenia techniczne. Jednak po przeprowadzonych badaniach doraźnych powypadkowych lub poawaryjnych urządzeń transportowych do przewozu towarów niebezpiecznych (cysterny wykorzystywane w ruchu drogowym) o numerach ewid. TDT: 52ZB-1607, 52ZB-1476, 53ZB-1197 i 53ZB-1044, 51ZB-1667 i 53ZB-1086, mimo negatywnych wyników badań, nie wydano decyzji niezezwalających na eksploatację ww. urządzeń, co naruszało dyspozycję art. 18 ust. 2 i art. 44 ust. 1 pkt 3 ustawy o dozorze technicznym. Ponadto, powołana przez Dyrektora TDT Komisja ds. wypadku oraz analizy przyczyn wypadku z udziałem żurawi samojezdnych o nr ewid. TDT: 54DC-674 i 54DC-695 z 12.11.2013 r. nie przeprowadziła badania powypadkowego mającego na celu ustalenie stanu technicznego żurawia o nr ewid. 54DC-695, a objęła badaniem powypadkowym wyłącznie żuraw o numerze ewid. 54DC-674, czym naruszyła wymóg określony w art. 27 ust. 1 i 2 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych UTB.

4. Sprawdzanie kwalifikacji osób obsługujących i konserwujących urządzenia techniczne

Opis stanu
faktycznego

Zasady powoływania i pracy komisji kwalifikacyjnych sprawdzających kwalifikacje osób obsługujących i konserwujących urządzenia techniczne określone zostały w procedurze nr PJ-06-10.

W latach 2012-2015 (I półrocze) w Oddziale zorganizowano i przeprowadzono łącznie 403 egzaminy sprawdzające kwalifikacje osób obsługujących i konserwujących urządzenia techniczne (110 w 2012 r., 113 w 2013 r., 114 w 2014

r. i 66 w I połowie 2015 r.), z czego 335 (83%) stanowiły egzaminy dla osób obsługujących.

Do egzaminów przystąpiło łącznie 5251 osób (1837 w 2012 r., 1449 w 2013 r., 1349 w 2014 r. i 616 w I połowie 2015 r.), 5093 osób (97%) zakończyło je z wynikiem pozytywnym (1830 w 2012 r., 1374 w 2013 r., 1294 w 2014 r. i 595 w I połowie 2015 r.).

Miejsca i terminy egzaminów ustalane były elastycznie, z zapewnieniem możliwości pisemnego poinformowania wnioskodawcy o tematyce egzaminu nie później niż 14 dni przed zaplanowanym terminem egzaminu. Z uwagi na dobre warunki lokalowe, egzaminy teoretyczne najczęściej przeprowadzane były w siedzibie Oddziału. Egzaminy praktyczne przeprowadzane były z wykorzystaniem sprzętu i w miejscu wskazanym we wniosku o przeprowadzenie egzaminu.

(dowód: akta kontroli str. 1199-1298, 1417-1422)

W badaniu 10 losowo wybranych egzaminów (po pięć w zakresie obsługi oraz konserwacji urządzeń technicznych) stwierdzono, że:

- wszystkie złożone wnioski o sprawdzenie kwalifikacji spełniały wymogi określone w rozporządzeniu w sprawie trybu sprawdzania kwalifikacji, były kompletne i odpowiadały odnośnym wymogom ww. procedury,
- egzaminy organizowane były od 17 do 43 dni od dnia wpływu wniosku o sprawdzenie kwalifikacji do Oddziału, w dziewięciu na 10 sprawach powiadomienie o terminie egzaminu przekazane zostało wnioskodawcom nie później niż w ciągu 14 dni od złożenia wniosku,
- komisje kwalifikacyjne każdorazowo ustalały tematykę egzaminacyjną odpowiednio do rodzaju i zakresu kwalifikacji, o których sprawdzenie ubiegały się osoby zainteresowane i powiadamiały o niej pisemnie wnioskodawców na 27 do 16 dni przed przez terminem egzaminu,
- szczegółowe tematyki egzaminów zawierały w szczególności zagadnienia bezpiecznej eksploatacji urządzeń,
- z przebiegu każdego z egzaminów komisja kwalifikacyjna sporządziła protokół ze sprawdzenia kwalifikacji,
- kryteria oceny wyniku egzaminu ustalały każdorazowo powołane komisje kwalifikacyjne,
- przystępujący do egzaminu byli informowani o wyniku egzaminu przez komisję kwalifikacyjną (z pisemnym potwierdzeniem tego faktu), zaświadczenia kwalifikacyjne były przysyłane do osób, które zdały egzamin z wynikiem pozytywnym od trzech do 20 dni od dnia zakończenia egzaminu, w przypadku osób, które złożyły egzamin z wynikiem negatywnym – Kierownik Oddziału przekazywał im pisemnie informację o zasadach ponownego przystąpienia do egzaminu.

Dokumentacja zakończonych spraw egzaminów przechowywana była w archiwum Oddziału, spraw niezakończonych w pomieszczeniu wyznaczonego pracownika zajmującego się sporządzaniem m.in. zaświadczeń kwalifikacyjnych, w warunkach zapewniających brak dostępu osób nieuprawnionych.

Stwierdzono, że egzaminy przeprowadzane były przez komisje w różnym składzie, na podstawie tematyki egzaminu ustalonej w zależności od rodzaju i zakresu kwalifikacji, o których sprawdzenie ubiega się zainteresowana osoba, wg kryteriów określonych indywidualnie przez komisje. W TDT nie uregulowano systemowo zasad oceny wyników egzaminu.

Dyrektor TDT wyjaśnił m.in., że określenie w Procedurze nr PJ-06-10 ramowego zakresu tematyki egzaminacyjnej, stanowiącego podstawę opracowania przez

komisje egzaminacyjne szczegółowych tematyk egzaminacyjnych, zapewnia jednolitość postępowania w zakresie sprawdzania kwalifikacji wymaganych przy obsłudze i konserwacji urządzeń technicznych. Wskazał ponadto, że, z uwagi na szeroką gamę urządzeń technicznych tzw. specjalistycznych oraz fakt, że egzamin przeprowadzany jest pod kątem konkretnego urządzenia technicznego, nie jest możliwe opracowanie jednej – uniwersalnej tematyki egzaminacyjnej, która mogłaby być stosowana w wielu przypadkach.

(dowód: akta kontroli str. 624-625, 627-628, 630-636, 651-654, 670-673, 1299-1428, 1898-1916)

Wysokość wpływów z tytułu egzaminów sprawdzających kwalifikacje osób obsługujących i konserwujących urządzenia techniczne, które przystąpiły do egzaminów w okresie 2012-I półrocze 2015, wyniosła łącznie 798,2 tys. zł, odpowiednio 279,2 tys. zł w 2012 r., 220,2 tys. zł w 2013 r., 205 tys. zł w 2014 r. oraz 93,6 tys. zł w I połowie 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 1453)

Ustalona
nieprawidłowość

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

W dwóch (na 10 zbadanych) egzaminach sprawdzających kwalifikacje osób obsługujących i konserwujących urządzenia techniczne³⁶, organ właściwej jednostki dozoru technicznego powiadomił zdającego o wyniku egzaminu poprzez przesłanie wydanego zaświadczenia kwalifikacyjnego po upływie 14 dni od dnia przeprowadzenia egzaminu (odpowiednio 20 i 18 dni od dnia przeprowadzenia egzaminu), co stanowiło naruszenie § 4 ust. 1 rozporządzenia w sprawie trybu sprawdzania kwalifikacji, zgodnie z którym powiadomienie osoby zainteresowanej o wyniku egzaminu powinno nastąpić w terminie 14 dni od dnia jego przeprowadzenia, a także postanowień pkt 6.6 procedury nr PJ-06-10, która stanowi, że w przypadku zdanego egzaminu, Kierownik Oddziału TDT w ciągu 14 dni od daty zakończenia egzaminu, przesyła zaświadczenie kwalifikacyjne do wnioskodawcy.

Kierownik Oddziału wyjaśnił, że przyczyną przekroczenia terminu przesłania zaświadczeń o odpowiednio sześć i cztery dni, było opóźnienie w przekazaniu przez przewodniczących komisji egzaminacyjnych dokumentacji egzaminacyjnej pracownikowi odpowiedzialnemu za przygotowanie zaświadczeń kwalifikacyjnych, spowodowane wykonywaniem przez nich, oprócz prowadzenia egzaminów, także badań urządzeń.

(dowód: akta kontroli str. 1300, 1336-1344, 1392-1403, 1417-1422)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

1. W latach 2012-2015 (I półrocze) komisje kwalifikacyjne stosowały niejednolite kryteria oceniania wyników egzaminów sprawdzających kwalifikacje osób obsługujących i konserwujących urządzenia techniczne.

Stwierdzono, że kryteria oceny wyniku egzaminu ustalały każdorazowo powołane komisje kwalifikacyjne, przykładowo: w przypadku egzaminu teoretycznego, dla pozytywnego zaliczenia komisje wymagały uzyskania 10 z 15 pkt (67%) lub 11 z 18 pkt (61%)³⁷, zaś pozytywny wynik egzaminu praktycznego wymagał

³⁶ Sprawy znak: TDT.508-5912-28-2606/15 oraz TDT.516-5912-141-7242/12.

³⁷ Przykładowo podczas egzaminu dla osób obsługujących w zakresie obsługi urządzeń do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych do materiałów niebezpiecznych kl. 2 i 3 wg ADR/RID z 08.06.2015 r., egzaminu dla osób konserwujących suwnice placowe i nabrzeże do przeładunku kontenerów z 25-26.05.2015 r. oraz egzaminu dla osób konserwujących dźwigniki – podnośniki pojazdów kat. M-E z 20.03.2015 r.

poprawnego wykonania czterech z sześciu zadań praktycznych lub wszystkich zadań (z dopuszczeniem tylko niektórych małych nieścisłości)³⁸.

Zdaniem NIK, przyczyną powyższego był brak wdrożonych w TDT jednolitych kryteriów oceniania wyników egzaminów.

Kierownik Oddziału wyjaśnił, że wobec nieuregulowania przedmiotowej kwestii w Procedurze nr PJ-06-10, przewodniczący komisji kwalifikacyjnej ustala kryteria oceny zgodnie ze swoją wiedzą i doświadczeniem.

W ocenie NIK, brak jednolitych kryteriów mógł sprzyjać dowolności postępowania, przejawiającej się w tym, że komisje kwalifikacyjne nie działały według jednoznacznie przyjętych zasad, zapewniających równe traktowanie zdających. Decyzja w sprawie oceny egzaminu wydana w warunkach uznania administracyjnego nie może być decyzją dowolną, ale powinna opierać się na jednolitych kryteriach ich oceny.

(dowód: akta kontroli str. 624-628, 630-636, 651-654, 670-673, 1299-1428, 1447-1448)

2. W jednym z 10 poddanych badaniu postępowań kwalifikacyjnych stwierdzono, że Kierownik Oddziału przesłał wnioskującemu o sprawdzenie kwalifikacji informację o terminie egzaminu 18 dni po dacie złożenia wniosku, co naruszało postanowienia pkt 6.1 procedury nr PJ-06-10, zgodnie z którą wnioskodawca powinien zostać powiadomiony o terminie egzaminu nie później niż w ciągu 14 dni od daty złożenia wniosku.

Kierownik Oddziału wyjaśnił, że prawdopodobną przyczyną przekroczenia terminu przesłania informacji o terminie egzaminu o cztery dni była zbyt duża ilość spraw do realizacji.

Nie stwierdzono, by wyżej opisana nieprawidłowość miała negatywny wpływ na wynik postępowania kwalifikacyjnego.

(dowód: akta kontroli str. 1300, 1383-1391, 1417-1422)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonej nieprawidłowości działalność Oddziału w zakresie sprawdzania kwalifikacji osób obsługujących i konserwujących urządzenia techniczne w latach 2012-2015 (I półrocze). W okresie objętym kontrolą postępowania kwalifikacyjne prowadzono na podstawie spełniających wymogi określone w rozporządzeniu w sprawie trybu sprawdzania kwalifikacji, kompletnych i odpowiadających odpowiednim wymogom procedury nr PJ-06-10, wniosków o sprawdzenie kwalifikacji, w oparciu o ustalone przez komisje kwalifikacyjne odpowiednio do rodzaju i zakresu kwalifikacji, tematyki egzaminacyjne. Komisje kwalifikacyjne sporządzały z przebiegu każdego z egzaminów stosowne protokoły. Świadectwa kwalifikacyjne wydawane były wyłącznie na podstawie pozytywnego wyniku egzaminu. Jednak Oddział nie zawsze terminowo powiadamiał zdającego o wyniku egzaminu.

5. Ocena rzetelności i terminowości wykonywania przez Oddział TDT czynności w zakresie wydawania świadectw dopuszczenia pojazdów do przewozu towarów niebezpiecznych

Opis stanu faktycznego

³⁸ Przykładowo podczas egzaminu dla osób konserwujących dźwigniki – podnośniki pojazdów kat. M-E z 20.03.2015 r. oraz egzaminu dla osób konserwujących urządzenia elektryczne dźwignic typu DSK 0101 i Sennebogen o udźwigu do 10,0t kat E z 02.07.2012 r.

Szczegółowe warunki, tryb wydawania i przedłużania ważności świadectw ADR oraz wydawania wtórników tych świadectw, a także ich ewidencjonowania określone zostały w „Instrukcji dotyczącej trybu wystawiania/ przedłużania ważności świadectwa (oraz wystawiania wtórnika świadectwa) dopuszczenia pojazdów do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych oraz wymaganych dokumentów”.

Dane dotyczące wydanych w Oddziale świadectw ADR były gromadzone i ewidencjonowane w wersji elektronicznej za pośrednictwem bazy danych programu Access, służącej również do wystawiania nowych świadectw ADR. Baza umożliwiała m.in. tworzenie tabel zestawieniowych oraz monitorowanie wydanych świadectw ADR pod kątem ich aktualności. W bazie gromadzone były dane obejmujące m.in.: numer świadectwa ADR oraz prolongaty świadectwa, numer identyfikacyjny pojazdu VIN, numer rejestracyjny pojazdu, nazwę oraz dane adresowe i NIP firmy, datę złożenia wniosku, datę wystawienia świadectwa ADR, datę ważności, opis pojazdu.

Wg stanu na 09.07.2015 r. w bazie znajdowało się 2.381 pozycji ważnych świadectw ADR.

(dowód: akta kontroli str. 1456-1536, 1608-1619, 1661, 2515-2517)

W okresie objętym kontrolą w Oddziale wydano łącznie 4.619 świadectw ADR, w tym 17 dla pojazdów Sił Zbrojnych RP, z czego 948 świadectw w 2012 r., 1.079 (w tym sześć dla Sił Zbrojnych RP) w 2013 r., 1.500 (w tym osiem dla Sił Zbrojnych RP) w 2014 r. oraz 1.092 (w tym trzy dla Sił Zbrojnych RP) w I półroczu 2015 r.

W tym okresie przedłużono ważność 3.545 świadectw ADR (nie przedłużano ważności świadectw wydanych dla pojazdów Sił Zbrojnych RP), z czego 1.144 w 2012 r., 1.192 w 2013 r., 998 w 2014 r. i 211 w I połowie 2015 r.

Badanie 20 losowo wybranych akt postępowań w sprawie wydania (dziewięć spraw) lub przedłużenia ważności (11 spraw) świadectwa ADR wykazało, że:

- 18 z 20 wniosków o wydanie świadectwa ADR lub przedłużenie ważności dotychczasowego świadectwa spełniało wymogi określone w rozporządzeniu w sprawie świadectwa dopuszczenia pojazdu ADR³⁹,
- w dwóch sprawach wezwano wnioskującego do uzupełnienia braków formalnych we wniosku; braki formalne wniosku uzupełniono w jednej sprawie, drugą – z uwagi na wycofanie wniosku – pozostawiono bez rozpatrzenia,
- wszystkie świadectwa wydane zostały według wzoru określonego w rozporządzeniu w sprawie świadectwa dopuszczenia pojazdu ADR,
- w 18 z 19 spraw świadectwa ADR wydano lub przedłużono ważność dotychczasowego świadectwa w dniu wpływu stosownego wniosku do Oddziału; w jednej sprawie świadectwo ADR wydano w ciągu 10 dni od daty wpływu wniosku (z uwagi na konieczność uzupełnienia przez wnioskującego braków wniosku).

(dowód: akta kontroli str. 1538, 1540-1541)

Kierownik Oddziału wyjaśnił, że sprawdzenie obowiązku wynikającego z art. 60 ust. 3 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych, zgodnie z którym TDT dokonuje na zasadach określonych w ustawie sprawdzenia, czy nadwozie pojazdu do przewozu luzem towarów niebezpiecznych, pojazd MEMU lub cysterny spełniają

³⁹ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 lutego 2012 r. w sprawie świadectwa dopuszczenia pojazdu ADR (Dz. U. z 2015 r. poz. 320).

postanowienia ADR, następowało na podstawie instrukcji nr IJ-06-01-01⁴⁰. Ponadto, Inspektorzy TDT dokonywali sprawdzenia zbiorników cystern, ich osprzętu oraz ich zamocowań do podwozia, co było równoznaczne ze sprawdzeniem nadwozia pojazdu.

(dowód: akta kontroli str. 1620-1627)

Wysokość wpływów z tytułu opłat za wydawanie świadectw ADR oraz przedłużanie ważności dotychczasowych świadectw w okresie 2012-I półrocze 2015, wyniosła łącznie 1.222,1 tys. zł, z tego 142,2 tys. zł z tytułu wydania świadectw ADR i 171,6 tys. zł z tytułu przedłużenia ważności dotychczasowych świadectw w 2012 r., w 2013 r. odpowiednio 161 tys. zł i 178,8 tys. zł, w 2014 r. odpowiednio 223,8 tys. zł i 149,7 tys. zł, w I połowie 2015 r. odpowiednio 163,4 tys. zł i 31,7 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 1539)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie terminową realizację zadań w zakresie wydawania świadectw dopuszczenia pojazdów do przewozu towarów niebezpiecznych oraz przedłużania ich ważności.

6. Gospodarka finansowa Oddziału TDT, w kontekście zapewnienia bezpiecznej eksploatacji urządzeń technicznych oraz realizacji zadań dotyczących drogowego przewozu towarów niebezpiecznych

Opis stanu faktycznego

Planowanie finansowe w Oddziale odbywało się corocznie. W ramach przygotowania danych do planu finansowego TDT, w Oddziale opracowywano materiały pomocnicze niezbędne do złożenia zapotrzebowania na środki finansowe na pokrycie kosztów m.in. zużycia materiałów i energii, kosztów podróży, zakupu środków majątku trwałego i wyposażenia, szkoleń dla pracowników Oddziału. Planowaniem objęte były również obszary zatrudnienia i planowanych przychodów z działalności Oddziału. Po przygotowaniu niezbędnych danych, odpowiednie informacje przekazywane były do TDT w Warszawie. Plan finansowy w części dotyczącej Oddziału, po jego zatwierdzeniu przez Dyrektora TD, przekazywany był do Oddziału.

W ustalonym na rok 2015 planie finansowym Oddziału przewidziano przychody ze sprzedaży na poziomie 9.147 tys. zł (z czego przychody z dozoru technicznego stanowiły 8.463 tys. zł (93%) oraz pozostałe przychody – 684 tys. zł (7%)), natomiast koszty rodzajowe zaplanowano w wysokości 5.802 tys. zł, co stanowiło 63% planowanych do osiągnięcia przychodów (z czego 70% stanowiły koszty wynagrodzeń i składek ZUS w łącznej wysokości 4.089 tys. zł, 9% pozostałe koszty funkcjonowania – 549 tys. zł, 6% koszty materiałów i energii – 327 tys. zł oraz 4% amortyzacja – 238 tys. zł).

W latach poprzednich zaplanowano:

- w 2014 r. – przychody w kwocie 10.500 tys. zł, z czego 93% stanowiły przychody z działalności dozorowej w wysokości 9.816 tys. zł, 1% z działalności odbiorczej – 84 tys. zł oraz 6% przychody z pozostałej działalności – 600 tys. zł oraz koszty rodzajowe w kwocie 5.377 tys. zł (co stanowiło 51% planowanych przychodów), z czego 74% stanowiły koszty wynagrodzeń i składek ZUS w łącznej wysokości 3.988 tys. zł, 9% koszty pozostałych usług obcych – 465 tys. zł, 8% amortyzacja – 420 tys. zł oraz 6% koszty materiałów i energii – 301 tys. zł;

⁴⁰ Instrukcja IJ-06-01-01 „Badania zbiorników w tym cystern do transportu towarów niebezpiecznych”, stanowiąca załącznik do procedury nr PJ-06-01 „Przeprowadzanie badań zbiorników w tym cystern do transportu towarów niebezpiecznych”.

- w 2013 r. – przychody w kwocie 10.266 tys. zł, z czego 95% stanowiły przychody z działalności dozorowej w wysokości 9.746 tys. zł, 0,5% przychody z działalności odbiorczej – 48 tys. zł i 4,5% przychody z pozostałej działalności – 472 tys. zł, oraz koszty rodzajowe w kwocie 5.053 tys. zł (49% planowanych przychodów);
- w 2012 r. – przychody w kwocie 9.188 tys. zł, z czego 99% stanowiły przychody z działalności dozorowej – 9.100 tys. zł, 1% przychody z działalności odbiorczej – 88 tys. zł, oraz koszty rodzajowe w kwocie 5.338 tys. zł (58% planowanych przychodów), z czego 69% stanowiły koszty wynagrodzeń, składek ZUS i na Fundusz Pracy w łącznej wysokości 3.708 tys. zł, 12% pozostałe koszty w kwocie 619 tys. zł, 7% amortyzacja – 380 tys. zł, 7% koszty materiałów, energii i remontów w łącznej kwocie 359 tys. zł oraz 5% koszty pozostałych usług obcych w kwocie 273 tys. zł.

W 2014 r. Oddział zrealizował przychody w kwocie 9.834 tys. zł (tj. o 676 tys. zł (6%) mniejszej od zaplanowanej) i poniósł koszty w łącznej kwocie 5.692 tys. zł (tj. o 315 tys. zł (6%) większej od określonych w odnośnym planie).

W 2013 r. zrealizowano przychody w kwocie 10.330 tys. zł (tj. o 64 tys. zł (0,6%) większej od zaplanowanej). Poniesiono koszty w łącznej kwocie 4.912 tys. zł (tj. o 141 tys. zł (3%) mniejszej od określonych w odnośnym planie).

W 2012 r. przychody osiągnęły poziom 10.330 tys. zł i były o 1.142 tys. zł (12%) większe od planowanych. Poniesione koszty wyniosły 5.091 tys. zł i były 248 tys. zł (5%) mniejszej od określonych w odnośnym planie.

Uzyskane w poszczególnych latach 2012-2014 przychody były odpowiednio o 42%, 52% i 51% większe od poniesionych w tych latach kosztów i zapewniały wystarczające finansowanie kosztów działalności Oddziału.

Kierownik Oddziału wyjaśnił, że nie posiada informacji o znaczącym zmniejszeniu w latach 2012-2015 przewidywanych kosztów na potrzeby zadań związanych bezpośrednio z działalnością inspekcyjną Oddziału. Ewentualne korekty wydatków dotyczyły zakupu samochodów służbowych lub wyposażenia biurowego.

(dowód: akta kontroli str. 1663-1672)

W okresie objętym kontrolą liczba podmiotów zalegających z płatnościami oraz kwoty przeterminowanych należności z tytułu opłat za czynności dozoru technicznego wynosiły (wg stanu na 31 grudnia):

- 141 podmiotów – łączna kwota przeterminowanych należności – 225,8 tys. zł w 2012 r. (co stanowiło 2,5% przychodów z tytułu opłat za czynności dozoru technicznego),
- w 2013 r. odpowiednio 134 podmioty i 183,4 tys. zł (1,9%),
- w 2014 r. odpowiednio 137 podmiotów i 178,9 tys. zł (1,8%),
- w I połowie 2015 r. odpowiednio 96 podmiotów i 294,3 tys. zł (3,5%) przeterminowanych należności (wg stanu na 30.06.2015 r.).

Zasady windykacji wierzytelności określone zostały zarządzeniami Dyrektora TDT w sprawie „Procedury procesu windykacji należności, zasad i trybu umarzania wierzytelności TDT”⁴¹.

Zgodnie z aktualnie obowiązującą „Procedurą procesu windykacji należności, zasad i trybu umarzania wierzytelności TDT”, podejmowane w TDT czynności windykacyjne realizowane powinny być w trzech etapach: bezpośredniego kontaktu

⁴¹ Zarządzenie nr 34 Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego z dnia 27 października 2014 r. w sprawie „Procedury procesu windykacji należności, zasad i trybu umarzania wierzytelności TDT” oraz poprzedzające je zarządzenie nr 46 z dnia 25 września 2012 r. i zarządzenie nr 17 z dnia 20 kwietnia 2010 r.

z dłużnikiem poprzez monitoring telefoniczny i elektroniczny lub osobisty (na tym etapie w podejmowanych czynnościach windykacyjnych brali udział m.in. inspektorzy), monitoringu korespondencyjnego oraz przekazania sprawy na drogę postępowania sądowego.

Badanie trzech dłużników o największych zaległościach, których łączna kwota stanowiła 35,5% ogólnej kwoty przeterminowanych płatności za opłaty z tytułu dozoru technicznego i, wg stanu na 31.12.2014 r., wynosiła łącznie 63,6 tys. zł wykazało, że:

- w odniesieniu do dwóch dłużników w upadłości, których łączna kwota zaległości wynosiła 50 tys. zł, nastąpiło zgłoszenie wierzytelności (odpowiednio w 2000 r. i 2004 r.),
- pracownik, któremu powierzono w Oddziale wykonywanie czynności windykacyjnych, przekazał informacje o aktualnym poziomie zadłużenia podmiotów inspektorom wykonującym badania, w celu poinformowania dłużników podczas badań o powstałych zaległościach w płatnościach za opłaty z tytułu dozoru technicznego,
- inspektor w trakcie badania u trzeciego dłużnika, poinformował go o powstałym zadłużeniu (wynoszącym 13,5 tys. zł) – należność została uregulowana.

(dowód: akta kontroli str. 1834-1897)

Badanie pięciu dłużników o największych zaległościach, których łączna kwota stanowiła 37,3% ogólnej kwoty przeterminowanych płatności za opłaty z tytułu dozoru technicznego i, wg stanu na 30.06.2015 r., wynosiła łącznie 109,8 tys. zł wykazało, że:

- łączna kwota zaległości dwóch dłużników w stanie upadłości, w odniesieniu do których nastąpiło zgłoszenie wierzytelności (o których mowa wyżej), nie uległa zmianie i wynosiła 50 tys. zł,
- pracownik, któremu powierzono w Oddziale wykonywanie czynności windykacyjnych, przekazał informacje o aktualnym poziomie zadłużenia podmiotów inspektorom wykonującym badania, w celu poinformowania dłużników podczas badań o powstałych zaległościach w płatnościach za opłaty z tytułu dozoru technicznego,
- inspektorzy wykonujący badania u dwóch kolejnych dłużników, poinformowali przedstawicieli dłużników o powstałym zadłużeniu (wynoszącym odpowiednio 44,8 tys. zł i 12,8 tys. zł) – pierwsza należność została uregulowana, drugi dłużnik nie uregulował należności,
- pracownik, któremu powierzono w Oddziale wykonywanie czynności windykacyjnych, telefonicznie kontaktował się z przedstawicielem piątego dłużnika, którego kwota zadłużenia wynosiła 2,2 tys. zł w celu poinformowania o zadłużeniu; dłużnik zadeklarował częściową zapłatę zadłużenia we wskazanym terminie; po jego upływie dokonano wpisu do Krajowego Rejestru Długów.

(dowód: akta kontroli str. 1842-1848)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie prowadzenie gospodarki finansowej Oddziału, w kontekście zapewnienia bezpiecznej eksploatacji urządzeń technicznych oraz realizacji zadań dotyczących drogowego przewozu towarów niebezpiecznych. Uzyskane w poszczególnych latach 2012-2014 przychody zapewniały wystarczające finansowanie kosztów działalności Oddziału.

Podejmowane w Oddziale czynności windykacyjne były zgodne z obowiązującą procedurą windykacji należności.

IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli⁴², wnosi o:

1. zapewnienie bieżącego monitorowania ważności decyzji zezwalających na eksploatację urządzeń,
2. dostosowanie trybu zezwalania lub niezezwalania na eksploatację urządzeń transportowych do przewozu towarów niebezpiecznych (cysterny wykorzystywane w ruchu drogowym) do wymogów ustawy o dozorze technicznym,
3. terminowe powiadamianie zdających o wynikach egzaminów sprawdzających kwalifikacje osób obsługujących i konserwujących urządzenia techniczne.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

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 Gdańsku.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 21 dni 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.

Gdańsk, dnia 05 października 2015 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Gdańsku

Dyrektor

p.o. Dyrektora
Joanna Wójcikowska

⁴² Dz. U. z 2015 r. poz. 1096