



KKT-4101-01/2011

Nr ewid.: 178/2011/P/11/061/KIN

Informacja o wynikach kontroli

WYKONYWANIE ZADAŃ PRZEZ ADMINISTRACJĘ PUBLICZNĄ W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA PRZEWOZU TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

MISJA

Najwyższej Izby Kontroli jest dbałość o gospodarność i skuteczność w służbie publicznej dla Rzeczypospolitej Polskiej

WIZJA

Najwyższej Izby Kontroli jest cieszący się powszechnym autorytetem najwyższy organ kontroli państwowej, którego raporty będą oczekiwanym i poszukiwanym źródłem informacji dla organów władzy i społeczeństwa

p.o. Dyrektor Departamentu Infrastruktury:
Stanisław Jarosz

Akceptuję:
Marian Cichosz

Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli

Zatwierdzam:
Jacek Jezierski

Prezes Najwyższej Izby Kontroli
dnia stycznia 2012 r.

Najwyższa Izba Kontroli
ul. Filtrowa 57
02-056 Warszawa
T/F +48 22 444 50 00

www.nik.gov.pl

1. WPROWADZENIE.....	7
1.1. Temat i numer kontroli	7
1.2. Ogólne tło badanej problematyki.....	7
1.3. Cel kontroli.....	7
1.4. Główne zagadnienia objęte tematyką kontroli.....	7
1.5. Okres objęty badaniami i czas przeprowadzenia kontroli	8
2. PODSUMOWANIE WYNIKÓW KONTROLI	9
2.1. Ogólna ocena kontrolowanej działalności.....	9
2.2. Synteza wyników kontroli	10
2.3. Uwagi końcowe i wnioski.....	15
3. WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI	19
3.1. Charakterystyka stanu prawnego oraz uwarunkowań ekonomicznych i organizacyjnych.....	19
3.1.1. Stan prawny	19
3.1.2. Uwarunkowania ekonomiczne i organizacyjne.....	19
3.2. Istotne ustalenia kontroli.....	22
3.2.1. Nadzór wojewodów nad przewozem towarów niebezpiecznych transportem drogowym.....	22
3.2.2. Nadzór Prezesa UTK nad przewozem towarów niebezpiecznych	28
3.2.3. Nadawanie uprawnień doradcy do spraw bezpieczeństwa w zakresie transportu drogowego towarów niebezpiecznych.....	30
3.2.4. Nadawanie uprawnień doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych.....	32
3.2.5. Wydawanie zaświadczeń (ADR) kierowcom wykonującym przewozy towarów niebezpiecznych.....	33
3.2.6. Wykonywanie zadań przez organy zarządzające ruchem na drogach	39
3.2.7. Wypełnianie zadań przez zarządców infrastruktury kolejowej związanych z przewozem towarów niebezpiecznych	49
3.2.8. Wypełnianie zadań przez przewoźników wykonujących kolejowe przewozy towarów niebezpiecznych.....	51
3.2.9. Skutki nieprzestrzegania zasad transportu towarów niebezpiecznych	52
4. INFORMACJE DODATKOWE.....	57
4.1. Przygotowanie kontroli.....	57
4.2. Postępowanie kontrolne i działania podjęte po zakończeniu kontroli	58
5. ZAŁĄCZNIKI.....	64

Słowniczek ważniejszych pojęć:

- 1) **Ciśnieniowe urządzenia transportowe** – naczynia oraz cysterny, łącznie z cysternami odejmowalnymi, kontenerami–cysternami, pojazdami–bateriami, pojazdami cysternami, stosowane w transporcie gazów (klasy 2) oraz w transporcie określonych towarów niebezpiecznych innych klas, łącznie z ich zaworami i innym wyposażeniem zgodnie z umową ADR / regulaminem RID.
- 2) **Niektóre towary niebezpieczne** – wyodrębniona grupa towarów niebezpiecznych (określona w rozporządzeniu ministra transportu), której przewóz objęty jest obowiązkiem zgłoszenia do właściwych komendantów wojewódzkich Policji i Państwowej Straży Pożarnej.
- 3) **Numer UN** – czterocyfrowy numer rozpoznawczy służący do jednoznacznej identyfikacji towaru niebezpiecznego.
- 4) **Przewóz drogowy towarów niebezpiecznych** – każde przemieszczenie towarów niebezpiecznych pojazdem po drodze publicznej i po innych drogach ogólnodostępnych, z uwzględnieniem postojów wymaganych podczas tego przewozu oraz czynności związanych z tym przewozem.
- 5) **Przewóz koleją towarów niebezpiecznych** – każde przemieszczenie towarów niebezpiecznych wagonem, z uwzględnieniem postojów wymaganych podczas tego transportu oraz załadunek i rozładunek tych towarów, z wyłączeniem kolejowego transportu wewnątrzzakładowego.
- 6) **Regulamin RID** – Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych, stanowiący Aneks I do Przepisów ujednoliconych o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM), będących załącznikiem B do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (RID – z fr. *Règlement concernant le transport Internationale ferroviaire des marchandises Dangereuses*).
- 7) **Świadectwo ADR** – dokument „świadectwo dopuszczenia pojazdu do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych” wystawiany (lub przedłużany) przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego na podstawie pozytywnych wyników badań:
 - a) pojazdu w zakresie spełniania dodatkowych wymagań technicznych, określonych w umownie ADR dotyczących wyposażenia lub przystosowania pojazdu – dokonanych w okręgowej stacji kontroli pojazdów – potwierdzonego w zaświadczeniu o wyniku przeprowadzonego badania,
 - b) cysterny (lub elementów pojazdu–baterii) w zakresie spełniania postanowień umowy ADR – dokonanych przez inspektora Transportowego Dozoru Technicznego – potwierdzonego w protokole zaświadczającym o pozytywnym wyniku przeprowadzonego badania technicznego.
- 8) **Świadectwo doradcy** – „Świadectwo przeszkolenia doradcy do spraw bezpieczeństwa w zakresie transportu drogowego towarów niebezpiecznych” wydawane przez wojewódzkiego inspektora transportu drogowego oraz „Wspólnotowe świadectwo do-

radcy do spraw bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych” wydawane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

- 9) **Towary niebezpieczne** – materiały lub przedmioty, które zgodnie z umową ADR lub Regulaminem RID nie są dopuszczone, odpowiednio – do przewozu drogowego lub kolejowego albo są dopuszczone do takich przewozów wyłącznie na warunkach określonych w tych dokumentach.
- 10) **Towary niebezpieczne dużego ryzyka** – określone w tabeli Nr 1.10.5 umowy ADR towary, które mogą być użyte, niezgodnie ze swoim przeznaczeniem, w zamachach terrorystycznych i spowodować w ten sposób poważne następstwa w postaci licznych ofiar lub masowych zniszczeń.
- 11) **Uczestnicy przewozu towarów niebezpiecznych** – przewoźnicy drogowi lub kolejowi wykonujący przewóz towarów niebezpiecznych, nadawcy tych towarów, ich odbiorcy oraz inne podmioty wymienione w umowie ADR lub Regulaminie RID, biorące udział w przewozie towarów niebezpiecznych.
- 12) **Umowa ADR** – Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzoną w Genewie dnia 30 września 1957 r. (ADR – fr. *L' Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route*).
- 13) **Zaświadczenie ADR** – dokument potwierdzający ukończenie przez kierowcę kursu kształcącego początkowego lub kursu kształcącego doskonalącego i złożenie z wynikiem

pozytywnym egzaminu dla kierowców wykonujących przewóz drogowy towarów niebezpiecznych.

Wykaz skrótów aktów prawnych:

- 1) **ustawa o pdtn** – Ustawa z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 199, poz. 1671 ze zm.).
- 2) **ustawa o pktn** – Ustawa z dnia 31 marca 2004 r. o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 97, poz. 962 ze zm.).
- 3) **ustawa o sdzg** – Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2010 r. Nr 220, poz. 1447 ze zm.).
- 4) **ustawa Pord** – Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 ze zm.).
- 5) **ustawa o tk** – Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 ze zm.).
- 6) **ustawa o wojewodzie** – Ustawa z dnia 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej w województwie (Dz. U. Nr 39, poz. 206 ze zm.).
- 7) **rozporządzenie o kursach kształcących** – Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 września 2005 r. w sprawie kursów kształcących dla kierowców przewożących towary niebezpieczne (Dz. U. Nr 187, poz. 1571).
- 8) **rozporządzenie o liście kontrolnej** – Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2005 r. w sprawie formularza listy kontrolnej (Dz. U. Nr 201, poz. 1667).
- 9) **rozporządzenie o obowiązku zgłoszenia** – Rozporządzenie Ministra Trans-

portu z dnia 4 czerwca 2007 r. w sprawie towarów niebezpiecznych, których przewóz drogowy podlega obowiązkowi zgłoszenia (Dz. U. Nr 107, poz. 742).

- 10) **rozporządzenie o parkingach** – Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 14 sierpnia 2003 r. w sprawie parkingów, na które są usuwane pojazdy przewożące towary niebezpieczne (Dz. U. Nr 161, poz. 1567).
- 11) **rozporządzenie o zarządzaniu ruchem** – Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729).
- 12) **rozporządzenie o świadectwie doradcy bpk** – Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 lipca 2004 r.

w sprawie egzaminu dla kandydatów na doradców i dla doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 164, poz. 1717 ze zm.).

- 13) **rozporządzenie o świadectwie doradcy btd** – Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 września 2005 r. w sprawie uzyskiwania świadectwa przeszkolenia doradcy do spraw bezpieczeństwa w zakresie transportu drogowego towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 200, poz. 1654).
- 14) **rozporządzenie o znakach** – Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393 ze zm.).

1.1 Temat i numer kontroli

- Wykonywanie zadań przez administrację publiczną w zakresie bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych
- P/11/061

1.2 Ogólne tło badanej problematyki

Towarami (materiałami) niebezpiecznymi nazywamy substancje, które ze względu na swoje właściwości chemiczne, fizyczne bądź biologiczne mogą w razie nieprawidłowego obchodzenia się z nimi w czasie przewozu lub magazynowania spowodować śmierć, olbrzymie straty materialne i skażenie środowiska naturalnego. Materiały odpowiadające powyższym kryteriom znajdują się w powszechnym użyciu, a ich transport stwarza duże zagrożenie dla ludzi i środowiska.

Udział towarów niebezpiecznych w ogólnej masie przewożonych ładunków transportem lądowym wynosi w Polsce ok. 10%. Główne szlaki przewozu towarów niebezpiecznych przecho-
dzą przez tereny wysoce zurbanizowane. Znaczącym odbiorcą niebezpiecznych związków chemicznych przewożonych głównie cysternami, są zakłady przemysłowe. Najwięcej towarów niebezpiecznych (tzw. toksycznych środków przemysłowych) przewozi się w okolicach Łodzi, Trójmiasta, Tarnowa, Bydgoszczy, Kielc i Czechowic–Dziedzic. Z ogólnej liczby 300 zakładów, w których produkuje się lub wykorzystuje w produkcji środki toksyczne, około 60 zalicza się do szczególnie groźnych. Poważnym zagrożeniem jest przewóz tych środków transportem samochodowym przez miasta. W ciągu doby przejeżdża przez nie około 40 ładunków samochodowych z niebezpiecz-

nymi substancjami od 5 – 20 ton każdy. Systematycznie rejestruje się w Polsce przypadki miejscowych zagrożeń chemiczno – ekologicznych będących wynikiem nieprzestrzegania zasad obowiązujących w drogowym transporcie towarów niebezpiecznych.

Zadania związane z organizacją, nadzorem i kontrolą przewozów towarów niebezpiecznych wykonują organy administracji publicznej (m.in.: Prezes UTK, wojewodowie, marszałkowie województw, Główny Inspektor Transportu Drogowego, Państwowa Straż Pożarna).

1.3 Cel kontroli

Ocena wykonywania zadań przez organy administracji publicznej oraz jednostki uczestniczące w procesie transportu towarów niebezpiecznych – w zakresie sprawowania nadzoru i kontroli nad tymi przewozami oraz ich organizacji i wykonywania, ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa przewozów.

1.4 Główne zagadnienia objęte tematyką kontroli

Główne zagadnienia objęte tematyką kontroli to:

- Sprawowanie nadzoru nad przewozem towarów niebezpiecznych przez wojewodów¹⁾ oraz przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego²⁾.
- Nadawanie uprawnień doradcom do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych.

¹⁾ Na podstawie art. 20 ustawy z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 199, poz. 1671 ze zm.).

²⁾ Na podstawie art. 8 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 31 marca 2004 r. o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 97, poz. 962 ze zm.).

3. Wydawanie kierowcom świadectw kwalifikacyjnych upoważniających do wykonywania przewozów towarów niebezpiecznych.
4. Sprawowanie przez marszałków województw³⁾ nadzoru nad jednostkami prowadzącymi kursy doszkalające dla kierowców przewożących towary niebezpieczne.
5. Przeprowadzanie kontroli pojazdów samochodowych przewożących towary niebezpieczne.
6. Wykonywanie zadań przez wybranych zarządców dróg publicznych, wybrane organy zarządzające ruchem drogowym oraz sprawujące nadzór nad tym zarządzaniem, zarządców infrastruktury kolejowej oraz przewoźników kolejowych, dotyczących zapewnienia bezpieczeństwa przy przewozie przesyłek zawierających towary niebezpieczne.
7. Funkcjonowanie systemu rejestracji wypadków, wydarzeń i nieprawidłowości zaistniałych w trakcie przewozu towarów niebezpiecznych.

Kontrole przeprowadzono w Urzędzie Transportu Kolejowego w Warszawie oraz 2 oddziałach terenowych (w Warszawie i Krakowie) w 4 urzędach wojewódzkich,

4 urzędach marszałkowskich, 4 wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego, 4 komendach wojewódzkich Państwowej Straży Pożarnej, PKP Cargo S.A. w Warszawie oraz 4 zakładach terenowych, w PKP PLK S.A. w Warszawie oraz 4 zakładach terenowych. Kontrole (poza urzędami marszałkowskimi) zostały przeprowadzone pod względem legalności, gospodarności, celowości i rzetelności, stosownie do przepisu art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli⁴⁾, zwanej dalej „ustawą o NIK”. Natomiast kontrole urzędów marszałkowskich zostały przeprowadzone z uwzględnieniem kryteriów legalności, gospodarności i rzetelności (art. 5. ust. 2 ww. ustawy).

Wykaz skontrolowanych podmiotów oraz jednostek organizacyjnych NIK, które przeprowadziły w nich kontrole, stanowi załącznik Nr 1 do Informacji.

1.5 Okres objęty badaniami i czas przeprowadzenia kontroli

Kontrolą objęto lata 2010–2011 (I kwartał). Kontrolę przeprowadzono w dniach od 14 kwietnia do 25 sierpnia 2011 r.

³⁾ Na podstawie art. 15 ustawy o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych.

⁴⁾ Dz. U. z 2007 r. Nr 231, poz. 1701 ze zm.).

2.1 Ogólna ocena kontrolowanej działalności

Wyniki kontroli dały podstawę do negatywnej oceny działalności wojewodów i marszałków województw w skontrolowanym zakresie. Powyższa ocena wynika z niewykonywania bądź nierzetelnego wykonywania zadań polegających na sprawowaniu nadzoru nad przewozem drogowym towarów niebezpiecznych; nierzetelnego sprawowania nadzoru nad prowadzeniem kursów upoważniających kierowców do przewożenia towarów niebezpiecznych oraz nienależytego dostosowania dróg i organizacji ruchu na tych drogach do wymogów bezpiecznego przemieszczania pojazdów z towarami niebezpiecznymi.

Wojewodowie nie zapewnili także współdziałania wszystkich organów administracji rządowej i samorządowej, działających w województwie w zakresie zapobiegania zagrożeniom związanym z przewozem towarów niebezpiecznych. Stwierdzono nieprawidłowości w nadzorowanych przez wojewodów Wojewódzkich Inspektoratach Transportu Drogowego (nadawanie z naruszeniem prawa uprawnień doradcom do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych) oraz Komendach Państwowej Straży Pożarnej (nieegzekwowanie wykonywania obowiązków od doradców ds. bezpieczeństwa oraz uczestników przewozu).

Zasygnalizowane nieprawidłowości w działalności wojewodów i marszałków województw, przyczyniły się do nienależytego przygotowania uczestników procesu

przewozowego, tj. przedsiębiorców, doradców do spraw bezpieczeństwa oraz kierowców – do organizowania i wykonywania przewozów towarów niebezpiecznych. Sprzyjały one również podejmowaniu przewozów pojazdami do tego nieprzystosowanymi, z nienależycie załadowanymi lub oznakowanymi przesyłkami. Nieprawidłowości tego rodzaju stwierdzono w co 10. pojeździe. Sytuacja ta stwarzała zagrożenie dla bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego i środowiska naturalnego. W 2010 r. na polskich drogach doszło do 253 miejscowych zagrożeń chemiczno – ekologicznych.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości⁵⁾, ocenia wykonywanie zadań przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych. W działalności UTK występowały podobne nieprawidłowości, jak w transporcie drogowym, jednakże w mniejszym zakresie. W 2010 r. przyczyniły się one do powstania 32 przypadków miejscowych zagrożeń chemiczno – ekologicznych w transporcie kolejowym.

Graficzne zobrazowanie danych o zakresie stwierdzonych nieprawidłowości zaprezentowano zostało w zał. Nr 2 oraz 3.

⁵⁾ Wg stosowanej przez NIK czterostopniowej skali ocen (pozytywna, pozytywna z uchybieniami, pozytywna z nieprawidłowościami, negatywna).

2.2 Synteza wyników kontroli

2.2.1 Wojewodowie nierzetelnie sprawowali nadzór nad drogowym przewozem towarów niebezpiecznych⁶⁾. Przede wszystkim nie egzekwowali od wszystkich przedsiębiorców składania rocznych sprawozdań z działalności w zakresie drogowego przewozu towarów niebezpiecznych. Wojewodowie nie sprawowali także kontroli wykonywania zadań przez jednostki rządowej administracji zespolonej⁷⁾, a przede wszystkim przez wojewódzkie inspektoraty ITD w zakresie nadawania uprawnień doradcom do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych. Nienależycie sprawowali również nadzór nad marszałkami województw w zakresie wykonywania przez nich zadań zleconych z zakresu administracji rządowej dot. bezpieczeństwa przewozów, w tym szkolenia kierowców przewożących towary niebezpieczne⁸⁾. W rezultacie tego stanu zarówno urzędy wojewódzkie, jak i jednostki administracji zespolonej nie posiadały informacji o faktycznym poziomie zagrożeń wynikających z przewozu towarów niebezpiecznych i nie mogły podejmować stosownych, skutecznych działań dla poprawy bezpieczeństwa takiego przewozu (str. 22 – 28).

2.2.2 Marszałkowie województw z naruszeniem zasad legalności i rzetelności wykonywali obowiązki w zakresie nadzo-

ru i kontroli nad prowadzeniem kursów dokształcających kierowców przewożących towary niebezpieczne. We wszystkich skontrolowanych urzędach marszałkowskich – aczkolwiek w zróżnicowanym zakresie, miały miejsce nieprawidłowości polegające na: niezgodnym z przepisami prowadzeniu *Rejestru działalności regulowanej*⁹⁾ przedsiębiorców prowadzących kursy dokształcające dla kierowców przewożących towary niebezpieczne; wpisywaniu do Rejestru przedsiębiorców, którzy nie złożyli niezbędnych dokumentów oraz niesprawdzaniu, czy wobec ubiegającego się o dokonanie wpisu nie została wydana (w innym województwie) decyzja o zakazie prowadzenia kursów dokształcających lub nie został on wykreślony z *Rejestru* w innym urzędzie; nieprzeprowadzaniu kontroli spełniania warunków i wymogów stanowiących podstawę wpisu do *Rejestru* oraz kontroli przebiegu kursów dokształcających (str. 33 – 38).

2.2.3 Marszałkowie województw bezzasadnie odstępowali od kierowania wniosków o wszczęcie postępowania w sprawie popełnienia wykroczenia przez przedsiębiorców prowadzących kursy dokształcające, którzy nie wypełniali istotnych obowiązków sprawozdawczych określonych w art. 16 ust. 1 i 2 ustawy o pdtn. Przedsiębiorcy ci nieterminowo składali informacje o terminie, miejscu i czasie kursu dokształcającego wraz z listą jego uczestników, a także nie składali lub składali nieterminowo roczne sprawozdania zawierającego informacje o osobach, które ukończy-

⁶⁾ Sprawowany na podstawie art. 20 ustawy o pdtn.

⁷⁾ Tj. wojewódzkie komendy Policji i Państwowej Straży Pożarnej oraz wojewódzkie inspektoraty Inspekcji Transportu Drogowego.

⁸⁾ Spośród 4 skontrolowanych urzędów wojewódzkich tylko Wojewoda Śląski dokonał stosownej kontroli w Urzędzie Marszałkowskim, w ramach sprawowania nadzoru nad wykonywaniem przez organy samorządu terytorialnego zadań z zakresu administracji rządowej.

⁹⁾ Prowadzenie takich kursów jest działalnością regulowaną na podstawie art. 12 ust. 1 ustawy o pdtn i wymaga wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących kursy dokształcające.

ły kurs dokształcający oraz o numerach wydanych im zaświadczeń ADR. Popętnienie tego rodzaju wykroczeń zagrożone jest karą grzywny¹⁰⁾ (str. 38 – 39).

2.2.4 Wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego nierzetelnie wykonywali obowiązki związane z nadawaniem uprawnień doradcom do spraw bezpieczeństwa w transporcie towarów niebezpiecznych¹¹⁾. Spośród 4 skontrolowanych wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego w 3 stwierdzono tego rodzaju nieprawidłowości¹²⁾. Dotyczyły one przeprowadzania egzaminu dla doradców przez osoby nieuprawnione oraz dopuszczaniu do egzaminu lub wydania świadectw przeszkolenia doradcy osobom, które nie spełniały wymogów niezbędnych do przystąpienia do egzaminu i otrzymania świadectw (str. 30 – 32).

2.2.5 Komendanci wojewódzcy PSP nie podejmowali działań wobec doradców ds. bezpieczeństwa oraz podmiotów uczestniczących w przewozie towarów niebezpiecznych, którzy nie wywiązywali się z nałożonych na nich ustawowych obowiązków. W połowie skontrolowanych komend wojewódzkich PSP nie podejmowano działań wobec doradców ds. bezpieczeństwa za brak sporządzenia i przesłania raportu powypadkowego ze zdarzenia z udziałem towarów niebezpiecznych. W żadnej ze skontrolo-

wanych komend nie podejmowano także działań wobec podmiotów nierealizujących obowiązku zgłoszenia przewozu niektórych towarów niebezpiecznych do komendanta wojewódzkiego PSP, określonego w art. 27 ustawy o pdtn. Czynny polegające na niewykonaniu wymienionych obowiązków ustawowych stanowią wykroczenia zagrożone karą grzywny.

Pomimo iż uczestnicy przewozu nierzetelnie realizowali ustawowy obowiązek zgłoszenia, to komendanci wojewódzcy PSP nie podejmowali współpracy z komendantami wojewódzkimi Policji dla ustalenia podmiotów podlegających temu obowiązkowi. W wyniku lekceważenia przez uczestników przewozu wymienionego obowiązku oraz wskutek braku współpracy pomiędzy komendantami wojewódzkimi PSP i Policji, organy te nie otrzymywały informacji istotnych dla zapewnienia bezpieczeństwa i zapobiegania zagrożeniom, bądź dysponowały rozbieżnymi danymi, które nie odzwierciedlały faktycznie wykonywanych przewozów towarów stwarzających szczególne zagrożenie (str. 46 – 48).

2.2.6 Skontrolowane organy zarządzające ruchem drogowym oraz sprawujące nadzór nad tym zarządzaniem, a także zarządy dróg nie podejmowały działań dla ograniczenia zagrożeń związanych z przewozem towarów niebezpiecznych. Marszałkowie województw¹³⁾ zatwierdzając projekty organizacji ruchu nie prowadzili analiz pod kątem zagrożeń bezpieczeństwa ruchu drogowego stwarzanych przez transport towarów niebezpiecznych. Sytuacja ta sprzyjała wykonywaniu transportu szczególnie

¹⁰⁾ Na podstawie art. 32 ust. 1 ustawy o pdtn.

¹¹⁾ Świadectwa doradcy wydaje wojewódzki inspektor transportu drogowego (art. 24 ust. 3 ustawy o pdtn). Jednym z warunków niezbędnych do uzyskania świadectwa jest złożenie z wynikiem pozytywnym egzaminu przed komisją powołaną przez wojewódzkiego inspektora (art. 24 ust. 2 pkt 3 tejże ustawy).

¹²⁾ Tj. w Łódzkim ITD w Łodzi, Opolskim ITD w Opolu oraz Mazowieckim ITD w Radomiu.

¹³⁾ Organ zarządzający ruchem na drogach wojewódzkich.

niebezpiecznych ładunków w godzinach największego ruchu, zatłoczonymi ulicami, w pobliżu budynków użyteczności publicznej, czy też terenów ekologicznie chronionych. Wojewodowie pełniąc nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach innych niż krajowe¹⁴⁾, nie dokonywali ocen organizacji ruchu uwzględniającej zagadnienia przewozu towarów niebezpiecznych i nie podejmowali działań w celu wprowadzenia – dla podwyższenia bezpieczeństwa użytkowników dróg – lokalnych ograniczeń przewozu towarów niebezpiecznych. Na terenie 6 województw, spośród 8 na terenie których przeprowadzono kontrolę, nie zostały wyznaczone awaryjne parkingi¹⁵⁾ umożliwiające usunięcie z drogi publicznej pojazdów samochodowych przewożących towary niebezpieczne, których stan stwarzał zagrożenie dla bezpieczeństwa publicznego. Brak parkingów utrudniał także wykonywanie obowiązków inspektorom transportu drogowego w przypadkach stwierdzenia nieprawidłowości wymagających wyłączenia z ruchu pojazdu z towarem niebezpiecznym (str. 39 – 45).

2.2.7 W 3 skontrolowanych jednostkach ujawniono nieprawidłowości sprzyjające powstawaniu mechanizmów korupcyjnych. W 2 urzędach marszałkowskich¹⁶⁾ dokonanie wpisu do *Rejestru działalności regulowanej przedsiębiorców* wnoszących o prowadzenie kursów doszkalających dla szkolenia kierowców przewożących towary niebezpieczne, wa-

runkowano złożeniem dodatkowych, niewymaganych przepisami dokumentów (tzw. dowolność postępowania¹⁷⁾). Ponadto w jednym z tych urzędów¹⁸⁾ przed dokonaniem takiego wpisu przeprowadzano niewymagane przepisami prawa, kontrole przedsiębiorców. W jednym z Wojewódzkich Inspektoratów Transportu Drogowego w latach 2003–2010 systematycznie niszczone dokumentację z przebiegu egzaminów dla kandydatów na doradców i doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych, przed upływem 5-letniego okresu przechowywania (lekceważenie dokumentacji i sprawozdawczości). Niszczenie takiej dokumentacji uniemożliwiało kontrolę poprawności przeprowadzenia egzaminu (str. 31, 33 – 34)

2.2.8 Prezes Urzędu Transportu Kolejowego nierzetelnie realizował obowiązki polegające na sprawowaniu nadzoru i przeprowadzaniu kontroli bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych¹⁹⁾. Od 2008 r. systematycznie zmniejszała się liczba tego rodzaju kontroli przeprowadzanych przez UTK u zarządców infrastruktury, przewoźników i użytkowników bocznic, mimo wzrostu przewozów towarów niebezpiecznych. W latach 2008–2010 masa przewiezionych tego rodzaju ładunków wzrosła z 19,4 mln ton

¹⁴⁾ Art. 10 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. ustawy Pord.

¹⁵⁾ Spełniające warunki rozporządzenia o parkingach.

¹⁶⁾ W Urzędach Marszałkowskich Województw: Kujawsko-Pomorskiego oraz Wielkopolskiego.

¹⁷⁾ Dowolność postępowania – to jeden z rozpoznanych przez NIK mechanizmów korupcyjnych. Inne to: konflikt interesów, brak jawności postępowania, słabość nadzoru i kontroli, nadmiar kompetencji w reku jednego urzędnika, brak odpowiedzialności osobistej, lekceważenie dokumentacji i sprawozdawczości, nadmierne korzystanie z usług zewnętrznych i pośrednictwa oraz uchylanie się przed kontrolą państwową.

¹⁸⁾ W Urzędzie Marszałkowskim Województwa Wielkopolskiego.

¹⁹⁾ Zadania te zostały nałożone na UTK przepisami art. 8 pkt 1 lit a i art. 46 ust. 1 . ustawy o pkn.

do 20,1 mln ton, natomiast liczba kontroli zmniejszyła się w wymienionym okresie ze 107 do 68. Wskutek ograniczania kontroli niektóre obiekty na których dokonywane były operacje ładunkowe z towarami niebezpiecznymi, nie były przez UTK kontrolowane nawet przez kilka lat – w skrajnym przypadku 7 lat (str. 28 – 29).

2.2.9 Prezes UTK nie wykorzystywał posiadanych uprawnień²⁰⁾, tj. nie wydawał decyzji nakazujących usunięcie nieprawidłowości oraz nie występował z wnioskiem o nałożenie kary grzywny w stosunku do podmiotów nieprzestrzegających przepisów obowiązujących w przewozach towarów niebezpiecznych. Działan takich nie podejmowano, mimo iż w trakcie przeprowadzanych przez UTK kontroli ujawnione zostały istotne nieprawidłowości polegające na nieprzestrzeganiu procedur określonych w planach zapewnienia bezpieczeństwa dla towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka²¹⁾ a także brak takich planów, zatrudnianie przy przewozie towarów niebezpiecznych nieprzeszkolonych pracowników oraz nieprzestrzeganie procedur związanych z monitorowaniem przewozu towarów wysokiego ryzyka. Ujawnione nieprawidłowości wskazywały na niewykonywanie obowiązków przez doradców do spraw przewozu kolejną towarów niebezpiecznych, zatrudnionych w jednostkach uczestniczących w przewozach towarów niebezpiecznych. Stwierdzono nawet

(4 przypadki) niewyznaczania doradców przez podmioty do tego zobowiązane, co stanowiło rażące naruszenie przepisów²²⁾ (str. 29 – 30).

2.2.10 Prezes UTK, nie wykonywał obowiązków określonych w art. 25 ustawy o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych i nie kontrolował, czy stosowane do przewozów kolejowych ciśnieniowe urządzenia transportowe (w szczególności cysterny) spełniały wymagania w zakresie ich bezpiecznego użytkowania. Kontrole nie były przeprowadzane, gdyż UTK nie posiadał specjalistycznych urządzeń niezbędnych do wykonania badań, a żaden z pracowników UTK nie posiadał uprawnień do przeprowadzania wspomnianych badań (str. 28).

2.2.11 Prezes UTK nie realizował obowiązku w zakresie przeprowadzania kontroli przedsiębiorców prowadzących kursy początkowe i doskonalące dla kandydatów na doradców oraz dla doradców²³⁾. Kontroli takich nie przeprowadzano od 2008 r. Tym samym zaniedbano czynności nadzorczych nad istotnym elementem przygotowania kadr o decydującym wpływie na bezpieczeństwo przewozu kolejną towarów niebezpiecznych (str. 33).

2.2.12 Prezes UTK prawidłowo realizował obowiązki w zakresie powoływania komisji egzaminacyjnych i nadawania uprawnień doradcom do spraw bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych, nałożone na niego przepisami art. 8 pkt 1 lit b ustawy o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych. Egzaminy

²⁰⁾ Do wydawania, na podstawie art. 14 ust. 1 pkt 4 ustawy o tk, decyzji Prezesa UTK nakazujących usunięcie nieprawidłowości oraz wnioskowania o nałożenie kary grzywny za wykroczenia określone w art. 49 ust. 1 pkt. 3 i 4 ustawy o pktn.

²¹⁾ Obowiązek sporządzania takich planów wynika z treści pkt 1.10.3.2. Regulaminu RID.

²²⁾ Zarówno art. 30 ust. 1 ustawy o pktn, jak i pkt 1.8.3.1 Regulaminu RID.

²³⁾ Obowiązek ten wynikał z przepisów art. 42 ust. 1 i 2 ustawy o pktn.

na uzyskanie uprawnień doradcy przeprowadzane były zgodnie z wymogami. Również rejestr przedsiębiorców prowadzących kursy początkowe i doskonalące dla kandydatów na doradców oraz dla doradców prowadzony był zgodnie z przepisem (str. 32 – 33).

2.2.13 Infrastruktura kolejowa będąca w zarządzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nie zapewniała pełnego bezpieczeństwa, w przypadkach awarii taboru kolejowego używanego do przewozów towarów niebezpiecznych. Przyczyną tej sytuacji był zły stan techniczny torów do awaryjnego odstawiania wagonów z materiałami niebezpiecznymi. W okresie objętym kontrolą tylko 2 tory do awaryjnego odstawiania wagonów spełniały wszystkie wymogi określone w *Instrukcji o postępowaniu przy przewozie kolejną towarów niebezpiecznych Ir-16*²⁴⁾. Pozostałe 93 tory – na 87 stacjach – nie spełniały wszystkich niezbędnych warunków określonych w Instrukcji. Niejednokrotnie tory usytuowane były w pobliżu obiektów użyteczności publicznej i nie posiadały zabezpieczeń chroniących otoczenie przed negatywnymi skutkami awarii przesyłek z materiałami niebezpiecznymi. Nieprawidłowości te – w przypadku konieczności awaryjnego odstawienia wagonu z towarem niebezpiecznym – były źródłem potencjalnych zagrożeń dla ludzi i środowiska naturalnego (str. 49 – 50).

²⁴⁾ Instrukcja stanowiąca załącznik do zarządzenia Nr 27/2009 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 3 listopada 2009 r. ustala jednolity sposób postępowania wszystkich uczestników przewozu towarów niebezpiecznych na liniach kolejowych zarządzanych przez PLK. W § 8 tej Instrukcji zostały określone warunki techniczne dla torów do awaryjnego odstawiania wagonów.

2.2.14 W okresie objętym kontrolą NIK 3 spośród 23 Zakładów Linii Kolejowych²⁵⁾ przez kilka miesięcy nie zatrudniały doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych²⁶⁾. Brak doradców oraz nierzetelne wykonywanie obowiązków przez część z nich, spowodowało powstanie nieprawidłowości negatywnie wpływających na poziom bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych. Kontrole przeprowadzone w ZLK ujawniły nieprawidłowości polegające, m.in. na dopuszczaniu do pracy na stanowiskach związanych z przewozem towarów niebezpiecznych osób, które nie ukończyły wymaganego przeszkolenia, nieprzeprowadzaniu okresowych szkoleń pracowników, nieaktualizowaniu planów zapewnienia bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka, nieprzekazywaniu informacji o włączeniu do składu pociągów wagonów z towarami wysokiego ryzyka (str. 50 – 51).

2.2.15 Nieprzestrzeganie zasad obowiązujących przy przewozie towarów niebezpiecznych transportem drogowym i kolejowym sprzyjało powstawaniu miejscowych zagrożeń chemiczno – ekologicznych. Były one następstwem awarii, wypadków i kolizji zaistniałych na trasie przewozu. Liczba takich zdarzeń

²⁵⁾ Tj. terenowych jednostek organizacyjnych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

²⁶⁾ Art. 30 ust. 1 ustawy o pkn: „Przewoźnik kolejowy wykonujący przewóz kolejną towarów niebezpiecznych lub inny podmiot uczestniczący w przewozie lub wykonujący związane z tym przewozem czynności pakowania, załadunku, napełniania, rozładunku lub przeładunku są obowiązani do wyznaczenia na swój koszt doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych”.

w transporcie drogowym do których były wzywane jednostki ratownictwa chemicznego wzrosła z 220 w 2009 r. do 253 w 2010 r. Natomiast w wyniku przeprowadzonych przez Inspekcję Transportu Drogowego w latach 2009 – I półrocze 2011 r. kontroli 50.994 pojazdów z towarami niebezpiecznymi²⁷⁾ ukaranych zostało 5.185 kierowców, co oznacza, że co 10. pojazd przewożący towary niebezpieczne stwarzał zagrożenie bezpieczeństwa. Natomiast w transporcie kolejowym liczba zdarzeń w których uczestniczyły pojazdy z towarami niebezpiecznymi zwiększyła się z 28 w 2009 r. do 32 w roku 2010 (str. 24 – 27, 52 – 56).

2.3 Uwagi końcowe i wnioski

Obowiązujące w okresie objętym kontrolą NIK rozwiązania prawne i organizacyjne oraz działania właściwych organów administracji publicznej nie zapewniały zadowalającego stanu bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych. W szczególności nadal zagrożenie bezpieczeństwa (zarówno w transporcie kolejowym, jak i drogowym) stwarzał brak miejsc dla awaryjnego odstawiania pojazdów z towarami niebezpiecznymi lub niewłaściwy stan techniczny takich miejsc. Ponadto przepisy prawne dotyczące przewozu drogowego nie przewidywały (jak i nadal nie przewidują) możliwości wprowadzania powszechnie obowiązujących ograniczeń tych przewozów w sytuacji, gdy nie można zapewnić wymaganego poziomu

bezpieczeństwa. Ograniczenia przewozu na drogach mogą być wprowadzone znakami drogowymi zakazu lub nakazu, przewidzianymi w przyjętej organizacji ruchu, lecz organy zarządzające ruchem drogowym w niewielkim stopniu korzystają z tej możliwości i nie analizują tej organizacji pod względem zagrożeń stwarzanych przez przewóz towarów niebezpiecznych.

Należy oczekiwać, że prawidłowe wdrożenie wchodzących przepisów ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych²⁸⁾ powinno poprawić skuteczność nadzoru administracji publicznej nad przygotowaniem osób zaangażowanych w proces przewozu towarów niebezpiecznych oraz poprawić bezpieczeństwo i sprawność wykonywania przewozów. Tym niemniej ustalenia kontroli, oprócz wniosków adresowanych do wszystkich kierowników skontrolowanych jednostek²⁹⁾, uzasadniają także przedstawienie następujących wniosków o charakterze systemowym:

1/. **Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej** powinien:

- wydając rozporządzenie³⁰⁾ o warunkach technicznych dla torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne, ująć w nim wytyczne określające zasady ustalania stacji kolejowych, na któ-

²⁷⁾ Obowiązek kontroli przewozu drogowego towarów niebezpiecznych oraz wymagań związanych z tym przewozem, na drogach, na parkingach oraz na terenie przedsiębiorcy, wynika z art. 29 ust. 1 pkt 1 ustawy o pdtn.

²⁸⁾ Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 227, poz. 1367) wchodząca w życie z dniem 1 stycznia 2012 r., z wyjątkiem art. 124 oraz art. 131 i art. 132, które weszły w życie z dniem odpowiednio 24 października 2011 r. oraz z dniem 25 grudnia 2011 r.

²⁹⁾ Wnioski te zostały przedstawione w punkcie 4.2 Informacji pn. „Postępowanie kontrolne i działania podjęte po zakończeniu kontroli”.

³⁰⁾ Na podstawie art. 106 ust. 1 pkt 2 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych.

rych powinny być wyznaczone takie tory, a Prezes Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na podstawie tych wytycznych dokonać analizy dotychczasowej lokalizacji takich torów oraz niezwłocznie spowodować dostosowanie stanu technicznego tych torów do stanu zapewniającego bezpieczeństwo ich eksploatacji;

- rozważyć podjęcie działań w celu wprowadzenia do przepisów regulujących zasady przewozu towarów niebezpiecznych stosownych uregulowań określających zadania organów zarządzających ruchem drogowym w zakresie ujmowania w projektach organizacji ruchu rozwiązań zapewniających bezpieczeństwo przewozu towarów niebezpiecznych.

2/. Organy zarządzające ruchem na drogach publicznych³¹⁾, powinny po przeprowadzeniu analiz istniejącej organizacji ruchu w zakresie jego bezpieczeństwa, w których uwzględnione zostaną informacje o rozmieszczeniu zakładów produkujących lub wykorzystujących towary niebezpieczne, przebiegi tras po których są one przewożone oraz rodzaje i roczne ilości tych towarów³²⁾, rozważyć możliwość wprowadzenia ograniczeń ruchu pojazdów z towarami niebezpiecznymi po drogach przebiegających przez obszary zurbanizowane.

3/. Wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego³³⁾, w celu zapewnienia bezpieczeństwa publicznego oraz sprawnego wykonywania czynności kontrolnych związanych z usunięciem środka transportu wraz z ładunkiem i zdeponowania go w odpowiednim miejscu postojowym, powinni w porozumieniu z komendantami wojewódzkimi policji oraz państwowej straży pożarnej, a także starostami:

- zgromadzić dane o parkingach spełniających wymagania rozporządzenia z dnia 14 sierpnia 2003 r. w sprawie parkingów, na które są usuwane pojazdy przewożące towary niebezpieczne³⁴⁾;
- doprowadzić do utworzenia przez zarządców dróg co najmniej po jednym parkingu (na terenie każdego powiatu) spełniającym odpowiednie wymagania;
- listę parkingów przekazać komendantom wojewódzkim policji i państwowej straży pożarnej.

Należy również zauważyć, że dotychczasowe rozwiązania ustawowe dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych, stwarzały możliwość uzyskania – w sposób nieuprawniony – świadectwa doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych przez osoby, które wcześniej zostały takiego świadectwa pozbawione³⁵⁾. Było to możliwe,

³¹⁾ W szczególności prezydenci miast.

³²⁾ Np. korzystając z informacji zawartych w „Katalogu zagrożeń”, który jest opracowywany i aktualizowany w cyklach półrocznych przez Państwową Straż Pożarną – § 13 i § 14 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 października 2005 r. w sprawie czynności kontrolno-rozpoznawczych przeprowadzanych przez Państwową Straż Pożarną (Dz. U. Nr 225, poz. 1934).

³³⁾ Na podstawie art. 9 ust. 1 pkt 2. ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych.

³⁴⁾ Dz. U. Nr 161, poz. 1567 – obowiązuje do czasu wejścia nowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie przepisów ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (zgodnie z art. 133 ust. 2 tej ustawy).

³⁵⁾ Organ wydający świadectwo, w przypadkach określonych w ustawie, wydawał decyzję administracyjną cofającą takie świadectwo. Osoba, której

ponieważ osoba, której świadectwo cofnięto mogła ubiegać się o nie ponownie, ale dopiero po upływie 3 lat. Jednakże organy uprawnione do wydawania świadectwa nie posiadały informacji o cofnięciu świadectwa. Rozwiązania prawne przyjęte we wchodzącej w życie ustawie o przewozie towarów niebezpiecznych, także nie rozwiązują tego problemu³⁶⁾.

W związku z powyższym:

- **Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej**, do którego należy sprawowanie nadzoru nad bezpieczeństwem przewozu towarów niebezpiecznych, powinien podjąć działania w kierunku wprowadzenia przepisów w pełni zapobiegających uzyskaniu świadectwa doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych przez osoby nieuprawnione.

W ustawie o przewozie towarów niebezpiecznych nie wprowadzono obowiązku zgłaszania przewozu niektórych towarów niebezpiecznych do wojewódzkich komendantów Policji i Państwowej Straży Pożarnej. Obowiązek taki nakładały przepisy art. 27 uchylonej ustawy o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych. W wyniku wprowadzenia nowych regulacji, wymienione organy i służby, odpowiedzialne za zapewnienie bezpieczeń-

stwa i prowadzenie działań ratowniczych, nie będą otrzymywać od uczestników procesu przewozu towarów niebezpiecznych informacji o planowanych przewozach, stwarzających szczególne zagrożenie. Mając na uwadze powyższe:

- **Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej** (w porozumieniu z **Ministrem Spraw Wewnętrznych**) powinien rozważyć możliwość podjęcia działań legislacyjnych w celu ponownego uregulowania w ustawie o przewozie towarów niebezpiecznych wskazanego wyżej obowiązku. NIK dostrzega przy tym potrzebę określenia zasad współpracy komendantów wojewódzkich wymienionych służb w zakresie wykorzystywania informacji zawartych w zgłoszeniach przewozu oraz zapewnienia środków dyscyplinujących wobec podmiotów podlegających obowiązkowi zgłoszenia.

Ponadto ustalenia kontroli wykazały, że Prezes UTK nie kontrolował, czy stosowane do przewozów kolejowych ciśnieniowe urządzenia transportowe (w szczególności cysterny) spełniały wymagania w zakresie ich bezpiecznego użytkowania. Kontrole nie były przeprowadzane, gdyż UTK nie posiadał specjalistycznych urządzeń niezbędnych do wykonania badań, żaden z pracowników UTK nie posiadał uprawnień do przeprowadzania wspomnianych badań a zlecenie przeprowadzania kontroli wyspecjalizowanym jednostkom nie było możliwe, ponieważ w budżecie UTK nie przewidziano środków finansowych na pokrycie kosztów zleconych badań. W konsekwencji zaniechania realizacji

świadectwo cofnięto mogła ubiegać się ponownie o wydanie świadectwa dopiero po upływie 3 lat od daty uprawnomocnienia się decyzji o cofnięciu świadectwa. Organy uprawnione do wydawania świadectwa nie posiadały informacji o cofnięciu świadectwa.

³⁶⁾ Art. 48 ust. 4 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych nakazuje usunąć z ewidencji doradców dane dotyczące doradcy, który utracił uprawnienia. Po ich usunięciu nie będzie żadnej możliwości uzyskania informacji, iż osoba ubiegająca się o świadectwo doradcy została takiego świadectwa pozbawiona.

ustawowego obowiązku kontroli tych urządzeń, Prezes UTK nie mógł wydawać ewentualnych decyzji o ograniczeniu lub zakazie dalszego wprowadzania do obrotu, transportu lub użytkowania urządzenia albo decyzji nakazujących wycofanie urządzenia z obrotu. W związku z powyższym:

- **Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej** powinien podjąć działania w celu zapewnienia wykonywania przez Prezesa UTK obowiązków w zakresie kontroli spełniania wymagań przez ciśnieniowe urządzenia transportowe, stosowane do przewozu kolejną towarów niebezpiecznych. Celowe byłoby przy tym uwzględnienie w budżecie UTK środków finansowych na pokrycie kosztów realizacji tego obowiązku, niezbędnych ze względu

na specyfikę wymienionej kontroli, związaną m.in. z wykonywaniem specjalistycznych badań. Obowiązek Prezesa UTK w zakresie prowadzenia takiej kontroli, określony w ustawie o pktn, nadal przewidują od 1 stycznia 2012 r. przepisy ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych.

Ustalenia kontroli wskazują także, iż **województwie** w celu usunięcia ujawnionych w toku kontroli nieprawidłowości, powinni w pełni wykorzystywać uprawnienia zwierzchnika administracji rządowej w województwie, celem lepszej koordynacji działań dotyczących bezpieczeństwa przewozu drogowego towarów niebezpiecznych.

3.1 Charakterystyka stanu prawnego oraz uwarunkowań ekonomicznych i organizacyjnych

3.1.1 Stan prawny

Zasady **przewozu drogowego towarów niebezpiecznych**, wymagania w stosunku do kierowców i innych osób wykonujących czynności związane z tym przewozem oraz organy właściwe do sprawowania nadzoru określała w okresie objętym kontrolą, ustawa z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych³⁷⁾ (ustawa o pdtn). W sprawach nieuregulowanych ustawą, do przewozu drogowego towarów niebezpiecznych stosowało się umowę ADR.³⁸⁾

Podobnie zasady **przewozu kolejną towarów niebezpiecznych** określała ustawa z dnia 31 marca 2004 r. o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych (ustawa o pktn).³⁹⁾ W sprawach nieuregulowanych ustawą, stosowało się Regulamin RID.⁴⁰⁾

Wymienione ustawy tracą moc z dniem 1 stycznia 2012 r., w związku z wejściem w życie z powyższą datą ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, określającej ujednoli-

cone zasady wykonywania tego rodzaju działalności.⁴¹⁾ Powołane wyżej umowy międzynarodowe: ADR i RID, są stosowane w sprawach nieuregulowanych tą ustawą, w zakresie dotyczącym odpowiednio przewozu drogowego i przewozu kolejną towarów niebezpiecznych (art. 4 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych).

Szczegółową analizę stanu prawnego przedstawiono w załączniku Nr 10 do Informacji.

3.1.2 Uwarunkowania ekonomiczne i organizacyjne

Towarami niebezpiecznymi są głównie materiały wybuchowe, palne, trujące, żrące, zakaźne i promieniotwórcze. Materiały te przemieszczane są przede wszystkim przy wykorzystaniu środków transportu drogowego i kolejowego. Przy przewozie tego typu towarów – z uwagi na potencjalne zagrożenia bezpieczeństwa – obowiązują bardzo precyzyjne przepisy i zasady postępowania. Przewóz materiałów niebezpiecznych regulują przepisy ustawowe⁴²⁾ a w sprawach w nich nieuregulowanych stosuje się przepisy umów europejskich:

- ADR – w transporcie drogowym, z załącznikami A i B⁴³⁾,
- RID – w transporcie kolejowym⁴⁴⁾.

Przepisy te nakładają na każdego z uczestników procesu przewozowego szereg zadań. Najwięcej obowiązków

³⁷⁾ Dz. U. Nr 199, poz. 1671 ze zm.

³⁸⁾ Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzona w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. z 2011 r. Nr 110, poz. 641), wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób.

³⁹⁾ Dz. U. Nr 97, poz. 962 ze zm.

⁴⁰⁾ Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiący załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674 i 675 ze zm.).

⁴¹⁾ Dz. U. Nr 227, poz. 1367 (por. Art. 134 i art. 135 tej ustawy).

⁴²⁾ Ustawa o pktn oraz ustawa o pdtn.

⁴³⁾ ADR – Umowa Europejska dotycząca Międzynarodowego Transportu Drogowego Towarów Niebezpiecznych (sporządzona w Genewie w 1957 r. i ratyfikowana przez Polskę w 1975 r.

⁴⁴⁾ Regulamin RID, jest to Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami materiałów niebezpiecznych.

adresowanych jest do nadawców przesyłek oraz przewoźników (drogowych i kolejowych). Do najistotniejszych obowiązków nałożonych na każdego przedsiębiorcę, który nadaje lub przewozi towary niebezpieczne należy właściwe, zgodne z przepisami zabezpieczenie i oznakowanie przesyłek. Każda jednostka transportowa załadowana materiałami niebezpiecznymi powinna być oznakowana tablicami barwy pomarańczowej z naniesionymi numerami rozpoznawczymi zagrożenia oraz numerem określającym rodzaj substancji. Tablice są nanoszone na obu ścianach bocznych cysterny lub kontenerów.

Ponadto nadawca powinien dostarczyć przewoźnikowi pisemną instrukcję dla załogi środka transportowego. Instrukcja powinna być sporządzona w języku zrozumiałym dla kierowcy oraz we wszystkich językach urzędowych krajów nadania, tranzytowych i docelowego. Instrukcja powinna zawierać dane dotyczące w szczególności czynności, które powinny być wykonane w razie wypadku lub zagrożenia; charakterystyki zagrożeń stwarzanych przez towary niebezpieczne wszystkich klas; wyposażenia ochronnego, ogólnego i indywidualnego, które powinno być przewożone w pojeździe oraz czynności dot. pierwszej pomocy.

Przedsiębiorcy uczestniczący w procesie przewozu towarów niebezpiecznych zobowiązani są do prowadzenia nadzoru wewnętrznego i w tym celu zobowiązani są do wyznaczenia na swój koszt doradcy ds. bezpieczeństwa w transporcie towarów niebezpiecznych (tzw. doradcę DGSA). Doradca musi posiadać kwalifikacje określone w przepisach. Prowadzi on

w imieniu przedsiębiorcy bieżący nadzór nad czynnościami związanymi z przewozem, załadunkiem lub rozładunkiem towarów niebezpiecznych.

Nadzór nad przewozem drogowych przewozów materiałów niebezpiecznych sprawuje wojewoda. Marszałek województwa sprawuje nadzór nad prowadzeniem kursów doszkalających dla kierowców wykonujących przewozy towarów niebezpiecznych. Marszałek jest także organem zarządzającym ruchem drogowym na drogach na których koncentrują się przewozy materiałów niebezpiecznych. Kontrole przewozu drogowego materiałów niebezpiecznych oraz wymagań związanych z tym przewozem, wykonuje przede wszystkim Inspekcja Transportu Drogowego oraz Policja.

Natomiast nadzór i kontrolę nad bezpieczeństwem przewozu kolejną materiałów niebezpiecznych sprawuje Prezes Urzędu Transportu Kolejowego. Organ ten przeprowadza również egzaminy dla doradców do spraw bezpieczeństwa towarów niebezpiecznych, wydaje zaświadczenia i prowadzi ewidencję doradców. Prezes UTK odpowiada także za nadzór nad szkoleniem osób wykonujących czynności przy przewozie towarów niebezpiecznych kolejną, a także przeprowadzających kontrole stanu bezpieczeństwa tych przewozów. Sprawuje m.in. nadzór nad prowadzeniem kursów doszkalających dla tych osób.

W 2010 r. (dane GUS)⁴⁵⁾ transportem kolejowym przewieziono na terenie Polski ogółem 217 mln ton ładunków, z czego około 22,1 mln ton stanowią towary

⁴⁵⁾ Informacja GUS: Transport – Wyniki działalności w 2010 r., GUS, Warszawa 2011 r.

niebezpieczne. W porównaniu z 2009 r. nastąpił wzrost przewozu tych towarów o 11,5%. Około 70% stanowiły materiały ciekłe zapalne (benzyny, oleje napędowe), 12% gazy techniczne (głównie propan–butan) oraz 7,5% materiały żrące (kwas siarkowy).

Działalność polegającą na przewozie towarów niebezpiecznych koleją prowadziło w 2010 roku 22 licencjonowanych przewoźników. Największy udział w rynku przewozów tych materiałów odnotowała Spółka PKP Cargo (33,5%), kolejne to: Lotos Kolej Spółka z o.o. (26,7%), Orlen Koltrans Spółka z o.o. (8,7%), CTL Logistics Spółka z o.o. (7,6%). Udział każdej z pozostałych spółek nie przekraczał 8%. Do końca 2010 r. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego nadał uprawnienia doradcy do spraw przewozu towarów nie-

bezpiecznych koleją 511 osobom.⁴⁶⁾ Natomiast transportem samochodowym wg GUS w 2010 r. przewieziono 1.551,8 mln ton ładunków. Również w przypadku tego rodzaju transportu, udział towarów klasyfikowanych jako niebezpieczne jest znaczny i szacowany na poziomie około 10%⁴⁷⁾.

W ewidencji Transportowego Dozoru Technicznego (TDT) na dzień 31 grudnia 2010 r. znajdowało się ok. 32 tys. urządzeń technicznych (przeznaczonych do przewozu towarów niebezpiecznych wg ADR/RID) objętych dozorem TDT, w tym:

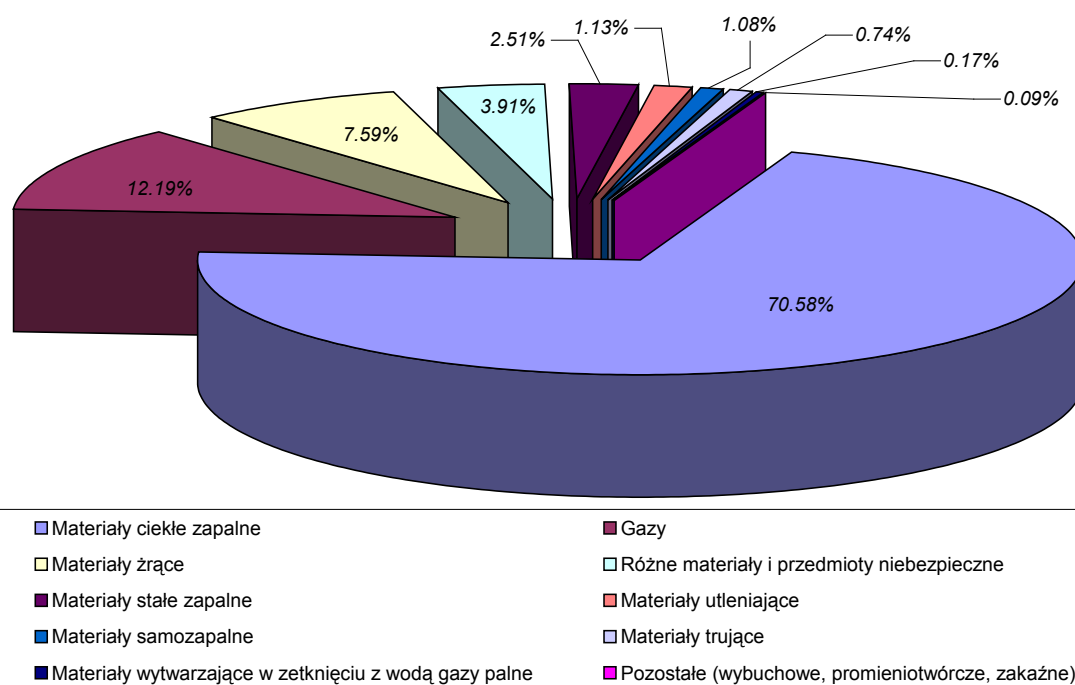
- 12.125 cystern wagonowych przeznaczonych do transportu towarów niebezpiecznych wg RID,

⁴⁶⁾ Na podstawie opracowania UTK: Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i bezpieczeństwa ruchu kolejowego za 2010 rok.

⁴⁷⁾ Na podstawie informacji zamieszczonej w uzasadnieniu do ustawy o pdtn.

Rys. 3.1.2–1

Udział poszczególnych grup ładunków w rynku przewozów towarów niebezpiecznych koleją w 2010 r.



Źródło: Opracowano na podstawie danych UTK.

- 9.295 cystern drogowych do transportu towarów niebezpiecznych wg ADR (w tym 40 pojazdów baterii),
- 100 kontenerów cystern i wieloelementowych kontenerów do gazu (MEGC) – ADR/RID,
- 1240 dużych pojemników do przewozu luzem (DPPL),
- 9419 naczyń ciśnieniowych (butle, wiązki butli, zbiorniki kriogeniczne, bębny ciśnieniowe, zbiorniki odejmowalne).

W 2010 r. TDT wystawił ok. 15.5 tys. świadectw dopuszczenia pojazdów do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych (w liczbie tej znajdowały się zarówno ciągniki siodłowe jak i zbiorniki transportowe (cysterny)).⁴⁸⁾

Szczegółowe dane obrazujące rynek przewozów towarów niebezpiecznych w Polsce przedstawiono w załączniku Nr 6 do Informacji.

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2010 r. w Rejestrze potencjalnych sprawców poważnych awarii przemysłowych, prowadzonym przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska znajdowało się łącznie 1.199 zakładów, w tym 358 zakładów o dużym ryzyku (ZDR) oraz o zwiększonym ryzyku (ZZR) wystąpienia poważnej awarii przemysłowej⁴⁹⁾. Transport towarów niebezpiecznych, obok zakładów jest drugim źródłem poważnych awarii. W transporcie mamy do czynienia z mniejszymi ilościami tych substancji (od kilku do kilkudziesięciu ton) jednak czynnikiem utrudniającym podejmowanie działań w przypadku wypad-

ku czy katastrofy jest nieprzewidywalność miejsca jej wystąpienia.

Na dzień 15 listopada 2011 r. ważne świadectwo doradcy ds. bezpieczeństwa w zakresie transportu drogowego towarów niebezpiecznych posiadało 1.237 osób.⁵⁰⁾

3.2 Istotne ustalenia kontroli

3.2.1 Nadzór wojewodów nad przewozem towarów niebezpiecznych transportem drogowym

3.2.1.1 Nadzór i kontrola nad przedsiębiorcami wykonującymi przewozy oraz organami administracji publicznej

Ustalenia w skontrolowanych urządach wojewódzkich⁵¹⁾ wskazują, że wojewodowie nierzetelnie sprawowali nadzór nad przewozem drogowym towarów niebezpiecznych⁵²⁾. Nadzór ten sprowadzał się w zasadzie do formalnej weryfikacji⁵³⁾, rocznych sprawozdań z działalności w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych⁵⁴⁾, składanych przez przedsiębiorców.

- *W Zachodniopomorskim Urzędzie Wojewódzkim działania pracowników Wydziału Infrastruktury, na który nałożono obowiązek sprawowania nadzoru nad przewozem towarów niebezpiecznych, ograniczały się głównie do przyjmowania*

⁴⁸⁾ Wg Informacji o działalności Transportowego Dozoru Technicznego w 2010 r.

⁴⁹⁾ Wg informacji podanych w Rapocie o występowaniu zdarzeń o znamionach poważnej awarii w 2010 r. (GIOŚ – lipiec 2011 r.)

⁵⁰⁾ Na podstawie informacji podanej na stronie internetowej GITD.

⁵¹⁾ Tj. województwach: łódzkim, opolskim, śląskim i zachodniopomorskim.

⁵²⁾ Sprawowany na podstawie art. 20 ustawy o pdtn.

⁵³⁾ Zgodności z wzorem sprawozdania, kompletności wypełnienia i terminowości złożenia.

⁵⁴⁾ Które przedsiębiorcy uczestniczący w procesie przewozu takich towarów obowiązani są – na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 1 ustawy o pdtn – składać wojewodzie do dnia 31 stycznia roku następnego po roku, którego sprawozdanie dotyczy.

i formalnego weryfikowania składanych przez przedsiębiorców rocznych sprawozdań z działalności w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych. Nie wzywano przedsiębiorców do uzupełnienia informacji, w przypadku stwierdzenia braków w sprawozdaniu. Wobec podmiotów, które nie złożyły sprawozdań za 2010 r. nie podejmowano działań wyjaśniających.

Wojewodowie⁵⁵⁾ – będący zwierzchnikiem rządowej administracji zespolonej w województwie – nie kontrolowali wykonywania przez tę administrację zadań związanych z bezpieczeństwem drogowego przewozu towarów niebezpiecznych. Nieprawidłowości te są o tyle istotne, że instytucje te wykonują szereg ważnych zadań. Między innymi przepisy ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych⁵⁶⁾ nakładają na wojewódzkie jednostki Inspekcji Transportu Drogowego⁵⁷⁾, Państwowej Straży Pożarnej⁵⁸⁾ oraz Policji⁵⁹⁾ obowiązek przeprowadzania kontroli na drogach, parkingach oraz na terenie przedsiębiorcy.

- W **Śląskim Urzędzie Wojewódzkim** pomimo obowiązku sprawowania przez Wojewodę nadzoru nad przewozem drogowym towarów niebezpiecznych, nie korzystano z uprawnień określonych w ustawie z dnia 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej w województwie do wydawania poleceń zobowiązujących i żądań w celu uzyskania bieżących informacji i wyjaśnień o działalności wojewódzkich: inspekcji transportu drogowego, komend: PSP oraz Policji a także nie kontrolowano wykonywania przez te organy zadań dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych.
- W Statucie i Regulaminie organizacyjnym **Opolskiego Urzędu Wojewódzkiego**, a także w zakresach czynności pracowników Wydzia-

łu Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego, określono zadania, których realizacja jest niezbędna do sprawowania nadzoru nad przewozem drogowym towarów niebezpiecznych. Jednakże uregulowania te nie miały charakteru systemowego, gdyż nie identyfikowały wszystkich obszarów niezbędnej aktywności Wojewody Opolskiego w tym zakresie.

Wojewodowie nie podjęli prac mających na celu zapewnienie otrzymywania przez urzędy wojewódzkie rzetelnych informacji o wydarzeniach związanych z przewozem towarów niebezpiecznych przede wszystkim od przedsiębiorców zajmujących się wykonywaniem przewozów. Brak takich informacji lub ich nieaktualność, nie pozwalał na dokonywanie w urzędach wojewódzkich analiz ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa transportu towarów niebezpiecznych, wyciąganie właściwych wniosków i podejmowanie stosownych działań zapobiegawczych.

- Na podstawie informacji uzyskanych w toku kontroli od Śląskiego Komendanta Wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej, w tym raportów powypadkowych, ustalono że dwóch przedsiębiorców przewożących towary niebezpieczne złożyło **Wojewodzie Śląskiemu** roczne sprawozdania z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych oraz czynności z tym związanych, które nie zawierały informacji o zdarzeniach, jakie miały miejsce z udziałem pojazdów tych firm. W sprawozdaniach złożonych Wojewodzie przez przedsiębiorcę T z Tarnowskich Gór (za 2009 r.) oraz przedsiębiorcę P z Czechowic-Dziedzic (za 2010 r.) doradcy ds. bezpieczeństwa w rubryce „Krótki opis wypadków i awarii, o ile miały miejsce” wpisali znak „X”, nie podając żadnych innych informacji, pomimo że wystąpiły zdarzenia spełniające wymogi sporządzenia raportu powypadkowego.

Wojewodowie nie ustalili też procedur zapewniających przepływ informacji oraz współpracę pomiędzy funkcjonującymi na terenie województwa organami administracji, których obowiązkiem – w związku z przewozem drogowym towa-

⁵⁵⁾ Na podstawie art. 3 ust. 1 pkt 2 ustawy o wojewodzie.

⁵⁶⁾ Art. 29 ust. 1 pkt 1, 2 i 3.

⁵⁷⁾ Na drogach, parkingach oraz na terenie przedsiębiorstw posiadających towary niebezpieczne.

⁵⁸⁾ Na terenie przedsiębiorstw posiadających towary niebezpieczne.

⁵⁹⁾ Na drogach i parkingach.

rów niebezpiecznych – jest zapewnienie bezpieczeństwa obywateli i zapewnienie przestrzegania prawa, tj. pomiędzy wojewodą, komendantem wojewódzkim Policji, wojewódzkim inspektorem Inspekcji Transportu Drogowego oraz marszałkiem województwa. W świetle ustaleń kontroli stan ten negatywnie wpływał na realizację zadań przez te organy oraz ograniczał dopływ informacji na temat rzeczywistych zagrożeń wynikających z przewozu towarów niebezpiecznych.

- **Wojewoda Opolski** nie wprowadził rozwiązań umożliwiających pozyskiwanie od podległych organów administracji rządowej w województwie (np. Komendantów Wojewódzkich PSP oraz Policji, Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego) okresowych informacji o ich działaniach związanych z przewozem drogowym towarów niebezpiecznych, w tym o wynikach przeprowadzonych kontroli.
- W **Łódzkim Urzędzie Wojewódzkim** udokumentowane działania w zakresie pozyskiwania od podległych organów administracji rządowej w województwie, bieżących informacji o ich działaniach, w tym o wynikach przeprowadzonych kontroli, związanych z przewozem drogowym towarów niebezpiecznych, nastąpiły dopiero w II kwartale 2011 r. Do końca 2010 r. informacje o stanie bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych wymieniano podczas forum WRBRD, jednak nieudokumentowano omawianych zagadnień, co ograniczało możliwości ich wykorzystania, jako materiału do analiz i ocen bezpieczeństwa przewozu tych towarów.

Większość skontrolowanych wojewodów nie podejmowała działań – w ramach nadzoru nad wykonywaniem przez organy samorządu terytorialnego zadań z zakresu administracji rządowej – związanych z kontrolą przewozu materiałów niebezpiecznych. W okresie objętym kontrolą, jedynie Wojewoda Śląski, przeprowadził kontrolę, której celem było dokonanie oceny prawidłowości wykonywania przez Marszałka Województwa zadań dotyczą-

cych sprawowania nadzoru i kontroli nad przedsiębiorcami prowadzącymi szkolenie kierowców w zakresie przewozu materiałów niebezpiecznych⁶⁰.

- **Wojewoda Śląski** w 2010 r. przeprowadził w Śląskim Urzędzie Marszałkowskim kontrolę w zakresie zasad i sposobu prowadzenia przez Marszałka rejestru przedsiębiorców prowadzących kursy doszkalające dla kierowców przewożących towary niebezpieczne oraz sprawowanie nadzoru nad prowadzeniem kursów. Kontrolerzy stwierdzili uchybienia związane z przekroczeniem terminu, w którym Marszałek był zobowiązany dokonać wpisu przedsiębiorcy do rejestru.
- **Wojewoda Opolski** zaniechał kontroli zadań realizowanych na podstawie ustawy o pdtn przez Marszałka Województwa Opolskiego. Tym samym naruszone zostały obowiązki określone w art. 3 ust 2 ustawy o wojewodzie a także postanowienia § 4 ust. 1 pkt 3 statutu Urzędu. Zaniechanie to uniemożliwiało sprawowanie pełnego nadzoru nad przewozem drogowym towarów niebezpiecznych.
- **Wojewoda Łódzki** kontrole nadawania przez Marszałka Województwa Łódzkiego uprawnień przedsiębiorcom do prowadzenia kursów doszkalających dla kierowców wykonujących przewóz drogowy towarów niebezpiecznych oraz sprawowania nadzoru nad procesem szkolenia, w tym wydawania zaświadczeń kierowcom wykonującym przewozy drogowe towarów niebezpiecznych, przewidywał dopiero do realizacji dopiero w 2012 r.

Niedostatki w zakresie nadzoru nad szkoleniem były przyczyną szeregu istotnych nieprawidłowości w wykonywaniu obowiązków przez kierowców wykonujących drogowe przewozy towarów niebez-

⁶⁰⁾ Na podstawie art. 18 ust 1 ustawy o pdtn zadania marszałka województwa, o których mowa w art. 12 ust. 1, art. 13, art. 15 ust. 1–4 i art. 17 (tj. dotyczących wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących kursy doszkalające, prowadzenia rejestru, sprawowania nadzoru i kontroli nad prowadzeniem kursów doszkalających oraz wydawania decyzji o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę kursów doszkalających) są wykonywane jako zadania zlecone z zakresu administracji rządowej.

piecznych. Z informacji uzyskanych w toku kontroli od Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego⁶¹⁾ wynika, że w okresie od 1 stycznia 2009 r. do 30 czerwca 2011 r. Inspekcja Transportu Drogowego skontrolowała 50.994 pojazdów/zespołów pojazdów z towarami niebezpiecznymi⁶²⁾. W trakcie tych czynności ujawniono 5.122 naruszeń. Wydano 2.599 decyzji administracyjnych o nałożeniu kary pieniężnej za nieprzestrzeganie przepisów dotyczących wykonywania transportu drogowego. Ukarano 5.185 kierowców mandataми karnymi za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego lub przepisów ustawy o transporcie drogowym. Łączna kwota nałożonych w tym okresie kar to 2.487.700 zł. Ze względu na niespełnienie wymagań umowy ADR, w tym stwierdzenie nieprawidłowości stwarzających bezpośrednie zagrożenie, podjęto decyzje o wycofaniu z ruchu 55 pojazdów. Nie bez znaczenia dla bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych było także to, że 70% stwierdzonych w 2010 r. przez ITD naruszeń podczas kontroli przewozu drogowego dotyczyło nieprzestrzegania przez kierowców przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdów oraz obowiązkowych przerw i odpoczynków.

Kontrole przeprowadzone przez ITD wśród przedsiębiorców⁶³⁾ najczęściej wykazywały takie nieprawidłowości, jak: nieprzesłanie w terminie rocznego sprawoz-

dania z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych oraz czynności z tym związanych, niewyznaczenie doradcy do spraw bezpieczeństwa oraz brak lub niewłaściwie sporządzony plan ochrony.

Na uwagę zasługuje bardzo duży udział poważnych naruszeń umowy ADR – klasyfikowanych do Kategorii I (31 %) oraz Kategorii II (59 %) stwarzających duże lub odpowiednio umiarkowane zagrożenie dla ludzi lub środowiska. Wymagały one natychmiastowego podjęcia działań zapobiegających (np. poprzez unieruchomienie pojazdu) bądź podjęcia środków zaradczych w czasie kontroli drogowej lub po jej zakończeniu, jednak nie później niż do momentu zakończenia przewozu. Natomiast tylko 10 % naruszeń stwarzało małe zagrożenie dla ludzi i środowiska i nie wymagało podjęcia środków zaradczych w czasie trwania przewozu (naruszeń zaliczanych do Kategorii III).

Szczegółowe ustalenia kontroli drogowych wskazywały na:

- brak wymaganego wyposażenia przeciwpożarowego – 715 przypadków,
- brak wymaganego czterocyfrowego numeru rozpoznawczego UN służącego do jednoznacznej identyfikacji towaru niebezpiecznego, prawidłowej nazwy przewozowej lub grupy pakowania – 446 przypadków,
- brak wymaganego wyposażenia awaryjnego ogólnego stosowania – 263 przypadki,
- brak wymaganej instrukcji pisemnej dla kierowcy – 250 przypadków,
- brak wymaganego zaświadczenia ADR – 74 przypadki,
- brak wymaganego świadectwa dopuszczenia pojazdu – 54 przypadki,

⁶¹⁾ W trybie art. 29 pkt 2 lit. f ustawy o NIK.

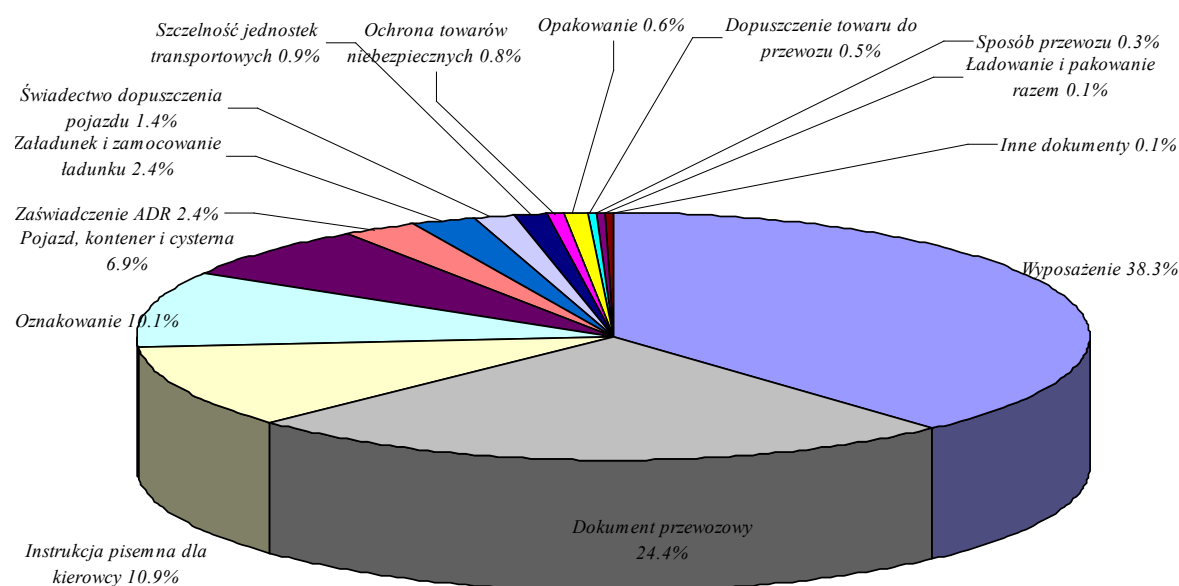
⁶²⁾ Obowiązek kontroli przewozu drogowego towarów niebezpiecznych oraz wymagań związanych z tym przewozem, na drogach, na parkingach oraz na terenie przedsiębiorcy, wynika z art. 29 ust. 1 pkt 1 ustawy o pdtn.

⁶³⁾ W okresie objętym kontrolą tj. od 1 stycznia 2009 r. do 30 czerwca 2011 r. przeprowadzono 738 kontroli przedsiębiorców stwierdzając łącznie 324 naruszenia.

- brak wymaganego sprzętu do ochrony dróg oddechowych lub innych wymaganych środków ochrony osobistej lub wyposażenia – 503 przypadki,
- brak informacji w instrukcji pisemnej dla kierowcy, dotyczących ładunku, rodzaju zagrożenia, ochrony osobistej, podstawowych czynności kierowcy, pożaru lub pierwszej pomocy oraz innych wymaganych informacji – 172 przypadki,
- brak wymaganego dokumentu przewozowego lub brak wymaganych w tym dokumencie informacji – 496 przypadków,
- niewłaściwe oznakowanie pojazdu, kontenera lub cysterny a także sztuki przesyłki lub opakowania zbiorczego – 174 przypadki,
- przewóz t.n. nieoznakowanym pojazdem (brak wymaganych tablic, nalepek i znaków) lub przewóz t.n. w nieoznakowanej sztuce przesyłki (bez wymaganych napisów, nalepek) – 203 przypadki,
- przewóz t.n. niedopuszczonego do przewozu, przewożonego w sposób niedozwolony lub bez wymaganego zamocowania ładunku – 100 przypadków,
- użycie opakowania niespełniającego wymagań umowy ADR – 19 przypadków,
- uszkodzenie opakowania, pojazdu, cysterny lub kontenera w stopniu stwarzającym bezpośrednie zagrożenie dla ludzi lub środowiska – 10 przypadków,
- przewóz t.n. uniemożliwiający ich identyfikację – 9 przypadków,
- pojazd, kontener lub cysterna nie spełniał wymagań umowy ADR (w stopniu niestwarzającym bezpośredniego zagrożenia dla ludzi i środowiska) – 193 przypadki.

Rys. 3.2.1–1

Grupy naruszeń przepisów stwierdzanych podczas kontroli drogowych w latach 2009 – I półrocze 2011 r.



Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie materiałów GITD.

Nieprawidłowości stwierdzane podczas kontroli drogowych związane były z nw. grupami naruszeń (w kolejności występowania):

- a) Wyposażenie – 1481 przypadków,
- b) Dokumenty przewozowe – 942 przypadki,
- c) Instrukcja pisemna dla kierowcy – 422 przypadki,
- d) Oznakowanie – 391 przypadków,
- e) Pojazd, kontener, cysterna – 267 przypadków,
- f) Zaświadczenie ADR – 94 przypadki,
- g) Załadunek i zamocowanie ładunku – 91 przypadek,
- h) Świadectwo dopuszczenia pojazdu – 54 przypadki,
- i) Szczelność jednostek transportowych – 34 przypadki,
- j) Ochrona towarów niebezpiecznych – 30 przypadków,
- k) Opakowania – 23 przypadki,
- l) Dopuszczenie towaru do przewozu – 20 przypadków,
- m) Sposób przewozu – 11 przypadków,
- n) Ładowanie i pakowania razem – 4 przypadki,
- o) Inne dokumenty – 2 przypadki.

Szczegółowe dane na temat wyników kontroli drogowych przeprowadzonych w latach 2009 – I półrocze 2011 r. przedstawiono w załączniku Nr 8 do Informacji.

Dokumentacja fotograficzna z charakterystycznymi przykładami katastrof i wypadków związanych z przewozem towarów niebezpiecznych a także nieprawidłowości stwierdzanych podczas kontroli drogowych stanowi załącznik Nr 9 do niniejszej Informacji.

3.2.1.2 Wykonywanie obowiązków sprawozdawczych w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych

Wojewodowie nierzetelnie wykonywali zadania związane z nadzorem nad realizacją przez przedsiębiorców i inne podmioty wykonujące przewóz drogowy towarów niebezpiecznych lub związany z tym przewozem załadunek lub rozładunek, obowiązku składania rocznego sprawozdania z działalności. Przede wszystkim nie kierowali wniosków o wszczęcie postępowań o ukaranie (nałożenie kary grzywny) przedsiębiorców, którzy nie przesłali wojewodzie takiego sprawozdania do dnia 31 stycznia każdego roku następującego po roku, którego sprawozdanie dotyczyło. Niezłożenie sprawozdania stanowi bowiem naruszenie przepisu art. 23 ust. 2 pkt 1 ustawy o pdtn, zagrożone karą grzywny na podstawie art. 32 ust. 2 tej ustawy.

Skutkiem powyższych nieprawidłowości było wykonywanie przewozów drogowych lub innych czynności związanych z tym przewozem z naruszeniem obowiązków lub warunków wynikających z przepisów ustawy o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych oraz brak w urzędach wojewódzkich rzetelnej i aktualnej wiedzy o stanie transportu towarów niebezpiecznych w województwie.

Wojewodowie nie przekazywali również informacji o stwierdzeniu naruszenia przez przedsiębiorców lub inne podmioty powyżej wskazanego obowiązku wojewódzkim inspektorom transportu drogowego, wyposażonym w kompetencje kontrolne w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych

oraz posiadające uprawnienia do wymierzania kar pieniężnych⁶⁴⁾.

- W **Województwie Zachodniopomorskim** 30 sprawozdań złożono po terminie określonym w art. 23 ust. 2 pkt 1 ustawy o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych. Przekroczenie ustawowego terminu wyniosło od 1 do 53 dni.
- W **Śląskim Urzędzie Wojewódzkim** po stwierdzeniu nieprawidłowości w przekazywaniu sprawozdań ograniczano się jedynie do zamieszczenia w dostępnym dla Śląskiego WITD Systemie–Przewozy ADR, informacji o dacie złożenia sprawozdania. Pracownicy tego Urzędu dokonując w 2010 r. weryfikacji sprawozdań rocznych stwierdzili, że 149 sprawozdań złożonych zostało po ustawowo określonym terminie. Nie poinformowano jednak o tych nieprawidłowościach Śląskiego Inspektora Transportu Drogowego. W rezultacie Śląski WITD nałożył kary za ten czyn jedynie na 23 podmioty⁶⁵⁾.

3.2.2 Nadzór Prezesa UTK nad przewozem towarów niebezpiecznych

3.2.2.1 Kontrola spełniania wymagań przez ciśnieniowe urządzenia transportowe

Prezes UTK, nie wykonywał obowiązków określonych w art. 25 ustawy o pkn i nie kontrolował, czy stosowane do przewozów kolejowych ciśnieniowe urządzenia transportowe (w szczególności cysterne) spełniały wymagania niezbędne do ich bezpiecznego użytkowania. Kontrole nie były przeprowadzane, gdyż UTK nie posia-

dał specjalistycznych urządzeń niezbędnych do wykonania badań, a żaden z pracowników UTK nie posiadał uprawnień do przeprowadzania wspomnianych badań. Prezes UTK również nie zlecał przeprowadzania kontroli jednostkom wyspecjalizowanym w przeprowadzaniu takich badań, ponieważ w budżecie UTK nie przewidziano środków finansowych niezbędnych na pokrycie kosztów zleconych badań. W konsekwencji zaniechania realizacji ustawowego obowiązku przeprowadzania kontroli transportowych urządzeń ciśnieniowych, Prezes UTK nie mógł wydawać ewentualnych decyzji o ograniczeniu lub zakazie dalszego wprowadzania do obrotu, transportu lub użytkowania urządzenia albo decyzji nakazujących wycofanie urządzenia z obrotu.

3.2.2.2 Wykonywanie kontroli nad bezpieczeństwem przewozu koleją towarów niebezpiecznych

Od 2008 r. systematycznie zmniejszała się liczba przeprowadzanych przez UTK kontroli dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych. Oddziały Terenowe UTK przeprowadziły w 2008 r. 107 takich kontroli, 74 kontrole w 2009 r., a w 2010 r. tylko 68 kontroli (pracownicy Centrali UTK takich kontroli nie przeprowadzali). Przyczyną ograniczania liczby kontroli było przesunięcie w Oddziałach inspektorów ds. przewozu towarów niebezpiecznych do wykonywania innych zadań, np. do kontroli przestrzegania praw pasażera lub do spraw związanych z licencjonowaniem przewoźników kolejowych. Na ograniczenie nadzoru nad przewozami towarów niebezpiecznych wpływ miały także braki kadrowe, zarówno w oddziałach terenowych, jak i Centrali UTK.

⁶⁴⁾ Na podstawie art. 93 ust. 1 ustawy o tk. Zgodnie z art. 92 ust. 1 i 4 tej ustawy oraz punktem 6.5.4 załącznika do niej, podmiot który wykonuje przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem, naruszając obowiązki lub warunki wynikające z przepisów ustawy o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych podlega karze pieniężnej w wysokości 5 tysięcy złotych.

⁶⁵⁾ Za niezłożenie w terminie sprawozdania za rok 2008 ukarano 9 podmiotów, a 14 za opóźnienie w złożeniu sprawozdania za rok 2009.

- W **Centrali UTK** w Wydziale ds. Przewozu Koleją Towarów Niebezpiecznych i Ochrony Środowiska, gdzie przewidziano etaty dla naczelnika i 3 pracowników, była zatrudniona – oprócz naczelnika – tylko jedna osoba i to oddelegowana do pomocy z Oddziału Terenowego w Warszawie.
- W **Oddziale w Lublinie** inspektor przez 3 miesiące pełnił obowiązki dyrektora Oddziału.
- Okresowo inspektora ds. przewozu towarów niebezpiecznych nie zatrudniano w **Oddziale w Gdańsku**.
- Na zmniejszenie liczby kontroli w 2010 r. wpłynęła redukcja w budżecie UTK o 26% limitu wydatków na podróże służbowe.

Nieprawidłowa była także koordynacja działań kontrolnych. Departament Nadzoru i Bezpieczeństwa Ruchu UTK opracował na lata 2010 i 2011 tematykę kontroli dotyczącą przeprowadzenia u zarządców infrastruktury, przewoźników i użytkowników bocznic kontroli w zakresie realizacji zadań związanych z przewozem towarów niebezpiecznych. Departament ten nie miał jednak możliwości wdrożenia skoordynowanych – co do zakresu, terminu oraz podmiotów – kontroli w skali wszystkich Oddziałów, gdyż planowanie kontroli należało do dyrektorów tych jednostek. Skutkiem ograniczenia kontroli bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych niektóre bocznicę, na których dokonywane były operacje z towarami niebezpiecznymi, nie były kontrolowane przez UTK nawet przez 7 lat.

W trakcie kontroli NIK, w każdym z 7 Oddziałów Terenowych UTK na stanowisku ds. przewozu kolejną towarów niebezpiecznych, była zatrudniona jedna osoba. Wśród tych osób tylko 2 posiadały świadectwa doradcy, natomiast 3 osoby nie ukończyły żadnego szkolenia z zakresu przewozu towarów niebezpiecznych.

3.2.2.3 Korzystanie z uprawnień nadzorczych

Prezes UTK nie wykorzystywał posiadanych uprawnień dla zdyscyplinowania podmiotów odpowiadających za bezpieczeństwo przewozu towarów niebezpiecznych, mimo iż przeprowadzane przez Oddziały UTK kontrole ujawniały nieprawidłowości świadczące o nieprzestrzeganiu przez te jednostki przepisów ustawy o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych. W szczególności Prezes UTK nie wydawał decyzji, na podstawie art. 14 ust. 1 pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym, nakazujących usunięcie nieprawidłowości, w razie stwierdzenia naruszenia przepisów dotyczących wykonywania obowiązków przez doradcę ds. przewozu towarów niebezpiecznych oraz nie podejmował działań w celu nałożenia kar grzywny za wykroczenia określone w art. 49 ust. 1 pkt. 3 i 4 ustawy o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych. Na niewykonywanie obowiązków przez doradców wskazywały ujawnione przez kontrolerów UTK nieprawidłowości w jednostkach uczestniczących w przewozach towarów niebezpiecznych, takie jak nieprzestrzeganie procedur określonych w planach zapewnienia bezpieczeństwa dla towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka, braki w szkoleniach pracowników lub niekompletne dokumentacje szkoleń, brak opracowania planów zapewnienia bezpieczeństwa dla towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka, a także nieprzestrzeganie procedur związanych z monitorowaniem przewozu towarów wysokiego ryzyka. Kontrolerzy UTK ujawnili również 4 przypadki nie wyznaczenia doradców przez podmioty do tego zobowiązane oraz uniemożliwienie wykonywania przez 10 miesięcy obowiązków doradcy wyzna-

czanego w PKP PLK SA Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu poprzez nie wydanie mu upoważnienia do wstępu na obszary i do obiektów kolejowych. Przyczyną odstąpienia od działań zmierzających do nałożenia kar była (wg złożonych kontrolirom NIK wyjaśnień) ocena Prezesa UTK, iż tryb postępowania sądowego w sprawach o wykroczenia określone w art. 49 ustawy o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych nie jest ani efektywny, ani korzystny dla nadzoru i nie może służyć w każdym przypadku do rozstrzygania bieżących spraw w zakresie kontroli przewozu towarów niebezpiecznych. Takie uzasadnienie nie znajduje akceptacji NIK, gdyż w ocenie Izby rozstrzyganie o zasadności nałożenia kary grzywny należy do wyłącznej kompetencji sądu, a nie Prezesa UTK.

3.2.3 Nadawanie uprawnień doradcy do spraw bezpieczeństwa w zakresie transportu drogowego towarów niebezpiecznych

W 3 wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego⁶⁶⁾ spośród 4 objętych kontrolą, z naruszeniem prawa nadawano uprawnienia doradcom do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych⁶⁷⁾. Nieprawidłowości polegały na przeprowadzaniu egzaminu dla kandydatów na doradców przez osobę nieuprawnioną oraz dopuszczaniu osób, które nie spełniły niezbędnych wymogów formalnych, do odbycia egzaminu

lub wydania takim osobom świadectw doradcy.

- W **Opolskim ITD** przewodniczący komisji egzaminacyjnej nie spełniał warunku wymaganego treścią § 9 pkt 2 rozporządzenia o świadectwie doradcy btd, gdyż sam nie posiadał świadectwa doradcy do spraw przewozu towarów niebezpiecznych.
- W **Łódzkim ITD** spośród 43 osób dopuszczonych, w okresie objętym kontrolą, do egzaminów dla kandydatów na doradców i dla doradców, 35 osób nie złożyło kopii dowodów osobistych, a 15 osób nie udokumentowało ukończenia studiów wyższych. Tym samym osoby te nie spełniały warunków⁶⁸⁾ dopuszczenia do egzaminu.
- W **Mazowieckim ITD** do części wniosków o przeprowadzenie egzaminu nie zostały dołączone wymagane dokumenty tj. kopie dowodów osobistych oraz kopie dyplomów ukończenia wyższych uczelni, a mimo tych braków wszystkie osoby zostały dopuszczone do egzaminów.
- W **Łódzkim ITD** w okresie objętym kontrolą wydano świadectwa doradcy 3 osobom, które nie złożyły oświadczenia o niekaralności, a Inspektorat w żaden inny sposób nie dokonał sprawdzenia spełnienia wymogu niekaralności.

W 2 inspektoratach wojewódzkich nieprawidłowości wystąpiły na etapie przekazywania do Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego niezbędnych informacji o osobach, które uzyskały świadectwa doradcy, lub którym takie świadectwo cofnięto.

- **Łódzki Inspektor Transportu Drogowego** przekazał do GITD informację o wydaniu jednego ze świadectw doradcy dopiero po upływie 111 dni. Skutkiem tego doradca ten nie był ujęty w ewidencji doradców prowadzonej i upublicznianej⁶⁹⁾ przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego.
- **Mazowiecki Inspektor Transportu Drogowego** wydał decyzję o cofnięciu świadectwa doradcy⁷⁰⁾, który nie wypełniał swoich obowiązków, na wniosek Mazowieckiego Wojewódzkiego In-

⁶⁶⁾ W Łódzkim ITD w Łodzi, Opolskim ITD w Opolu oraz Mazowieckim ITD w Radomiu.

⁶⁷⁾ Świadectwa doradcy wydaje wojewódzki inspektor transportu drogowego (art. 24 ust. 3 ustawy o pdtn). Jednym z warunków niezbędnych do uzyskania świadectwa jest zdanie egzaminu przed komisją powołaną przez wojewódzkiego inspektora (art. 24 ust. 2 pkt 3 tejże ustawy).

⁶⁸⁾ Określonych w zarządzeniu Nr 2/2006 Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

⁶⁹⁾ Na podstawie art. 24 ust. 8 ustawy o pdtn.

⁷⁰⁾ Wojewódzki inspektor cofa świadectwo doradcy na podstawie art. 24 ust. 6 ustawy o pdtn.

spektora Ochrony Środowiska, dopiero po 7 miesiącach od otrzymania tego wniosku. Następnie po upływie 4 miesięcy od wydania decyzji o cofnięciu świadectwa wystąpiono o zwrot świadectwa do osoby, której decyzja dotyczyła oraz zwrócono się do Głównego Inspektora ITD o usunięcie tej osoby z ewidencji doradców. Świadectwo zostało zwrócone po upływie kolejnych 2 miesięcy.

W Łódzkim ITD – przed upływem 5-letniego okresu przechowywania – systematycznie niszczone była w latach 2003–2010 dokumentacja z przebiegu egzaminów dla kandydatów na doradców i doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych, obejmująca listę osób dopuszczonych do egzaminu, protokół z egzaminu, protokół przekazania materiałów egzaminacyjnych, oświadczenia członków komisji egzaminacyjnej oraz wypełnione testy i ćwiczenia praktyczne osób, które egzaminu nie zdały. Niszczenie takiej dokumentacji uniemożliwiało dokonanie kontroli poprawności przebiegu postępowania egzaminacyjnego i mogło być wynikiem funkcjonowania mechanizmów korupcjogennych. Ogółem zlikwidowano dokumentację z 20 egzaminów, przy czym w żadnym przypadku nie był dotrzymany 5-letni okres przechowywania dokumentów. Działaniem takim również naruszone zostały tryb i zasady brakowania dokumentów, określone rozporządzeniem Ministra Kultury z dnia 16 września 2002 r. w sprawie postępowania z dokumentacją, zasad jej klasyfikowania oraz zasad i trybu przekazywania materiałów archiwalnych do archiwów państwowych. Dokumentację zlikwidowano bowiem bez zgody Archiwum Państwowego w Łodzi, nie zostały też sporządzone wymagane dokumenty, tj. protokół oceny dokumentacji niearchiwalnej oraz spis dokumentacji niearchiwalnej (aktowej) przeznaczonej na

makulaturę lub do zniszczenia. Powyższe ustalenia wskazują, że obszar ten zagrożony jest wystąpieniem korupcji.

W okresie objętym kontrolą w Inspekcji Transportu Drogowego nie funkcjonowały żadne procedury (rozwiązania systemowe) określające sposób weryfikacji i dokumentowania spełnienia przez kandydatów na doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych warunku⁷¹⁾, umożliwiającego ponowne ubieganie się o świadectwo doradcy osób, którym takie świadectwo cofnięto, dopiero po upływie 3 lat od dnia uprawomocnienia się decyzji o cofnięciu świadectwa. Przyczyną tego stanu był brak w obowiązujących regulacjach prawnych, określających zasady przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, przepisów dotyczących sprawdzenia spełnienia tego warunku. W szczególności, przepisy regulujące prowadzenie ewidencji doradców⁷²⁾ przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego, nie przewidywały zamieszczania w ewidencji informacji dotyczących cofania świadectwa. Zatem w obecnie obowiązującym stanie prawnym wojewódzcy inspektorzy nie mają możliwości sprawdzenia, czy osoby przystępujące do egzaminu spełniają wymieniony warunek.

Przedstawione wyżej nieprawidłowości powodowały niedostateczne przygotowanie doradców do wykonywania nałożonych na nich obowiązków. Stan ten potwierdziły wyniki kontroli przeprowadzonych przez Transportowy Dozór techniczny (TDT) wspólnie z PSP oraz ITD. W toku tych kontroli stwierdzono najczęściej⁷³⁾:

⁷¹⁾ Określonego w art. 24 ust. 7 ustawy o pdtn.

⁷²⁾ Zawarte w art. 24 ust. 8 ustawy o pdtn.

⁷³⁾ Opracowano na podstawie informacji uzyskanej od TDT w trybie art. 29 pkt 2 lit. f ustawy o NIK.

- niewłaściwe wypełnione dokumenty przewozowe,
- usterki i niezgodności dotyczące cystern (nieczytelne tabliczki lub ich brak),
- niesprawną armaturę lub wyposażenie cystern,
- brak świadectwa dopuszczenia pojazdu do przewozu towarów niebezpiecznych,
- brak wyposażenia lub elementów cysterny zabezpieczających przed wydostaniem się ładunku na zewnątrz,
- pozostawienie reszek towaru niebezpiecznego na zewnętrznych powierzchniach cystern.

Należy przy tym podkreślić, że prowadzenie kursów początkowych dla kandydatów na doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych nie było objęte nadzorem i kontrolą marszałków województw, ponieważ obowiązujące przepisy nie przewidywały dla marszałków uprawnień do sprawowania nadzoru nad prowadzeniem tego zakresu kształcenia.⁷⁴⁾

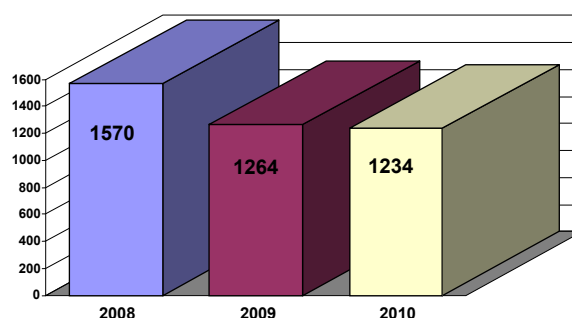
O konieczności objęcia szczególnym nadzorem procesu szkolenia kandydatów na doradców do spraw bezpieczeństwa

⁷⁴⁾ Zgodnie z art. 15 ustawy o pdtn, marszałek województwa sprawuje nadzór nad prowadzeniem kursów dokształcających dla kierowców przewożących towary niebezpieczne. Kompetencji nadzorczych odnośnie prowadzenia kursów początkowych dla kandydatów na doradców nie przewiduje art. 25 ustawy o pdtn, stanowiący, że przedsiębiorcy prowadzący kursy początkowe dla kandydatów na doradców, ani też pozostałe przepisy tej ustawy. Dopiero przepisy ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 227, poz. 1367) od dnia 1 stycznia 2012 r. jednoznacznie określają prowadzenie kursów dla doradców jako działalność regulowaną, podlegającą kontroli marszałków województw (na podstawie art. 50 ust. 1, art. 52 ust. 1 i art. 54 ust. 1 tej ustawy).

w transporcie towarów niebezpiecznych⁷⁵⁾ świadczy ich słabe przygotowanie do egzaminu przed komisją egzaminacyjną powoływaną przez wojewódzkiego inspektora transportu drogowego. Zdawalność przystępujących do egzaminów utrzymywała się na poziomie około 35 %. Ma to o tyle istotne znaczenie, że w ostatnich latach spadała liczba osób przystępujących do egzaminu (w roku 2008 przystąpiło do egzaminu 930 osób, w 2009 – 659, w 2010 – 515), a w konsekwencji zmniejszała się także liczbę doradców zarejestrowanych w bazie GITD (przedstawiono w załączniku Nr 7 do Informacji).

Rys. 3.2.3–1

Liczba doradców zarejestrowanych w bazie GITD



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GITD

3.2.4 Nadawanie uprawnień doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych

W toku kontroli nie stwierdzono nieprawidłowości w działaniach Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie nada-

⁷⁵⁾ Zgodnie z przepisami art. 25 ustawy o pdtn kurs początkowy dla kandydatów na doradców do spraw bezpieczeństwa w transporcie towarów niebezpiecznych organizują przedsiębiorcy prowadzący kursy dokształcające.

wania uprawnienia doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych.

UTK opracował prawidłowo⁷⁶⁾ katalog pytań egzaminacyjnych dla kandydatów na doradców. Pytania były uaktualniane stosownie do zmian przepisów dotyczących przewozu kolejną towarów niebezpiecznych, a katalog przechowywano w sposób pozwalający na zachowanie poufności pytań. Egzaminy na uzyskanie uprawnień doradcy były przeprowadzane w sposób zgodny z wymaganiami ustalonymi w art. 34 ustawy pktn oraz rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 lipca 2004 r. w sprawie egzaminu dla kandydatów na doradców i dla doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych. Do egzaminów dopuszczano wyłącznie osoby spełniające warunki określone w art. 33 i art. 35 ustawy pktn. Ewidencja osób, które uzyskały świadectwa doradców lub którym uprawnienia te przedłużono prowadzona była zgodnie z wymaganiami określonymi w art. 38 ustawy pktn.

Również rejestr przedsiębiorców prowadzących kursy początkowe i doskonalące dla kandydatów na doradców oraz dla doradców prowadzony był zgodnie z przepisem art. 45 ustawy pktn. Jednakże nie przeprowadzano kontroli podmiotów prowadzących wspomniane kursy, co było wymagane w ramach nadzoru sprawowanego przez UTK nad przebiegiem kursów. Ostatnie takie kontrole przeprowadzono w 2007 r., co świadczy

o zaniechaniu czynności nadzorczych nad istotnym elementem przygotowania kadr o decydującym wpływie na bezpieczeństwo przewozu kolejną towarów niebezpiecznych.

3.2.5 Wydawanie zaświadczeń (ADR) kierowcom wykonującym przewozy towarów niebezpiecznych

3.2.5.1 Prowadzenie rejestru działalności regulowanej przedsiębiorców prowadzących kursy doszkalające dla kierowców

W co drugim ze skontrolowanych urzędów marszałkowskich⁷⁷⁾ dokonywano wpisów do Rejestru działalności regulowanej przedsiębiorców prowadzących kursy doszkalające dla kierowców przewożących towary niebezpieczne z naruszeniem zasad legalności. Przede wszystkim uzależniano uzyskanie wpisu do Rejestru od złożenia dodatkowych, niewymaganych prawem dokumentów. Było to sprzeczne z wprowadzonymi w 2004 r. uproszczonymi zasadami uzyskiwania uprawnień do prowadzenia działalności gospodarczej. Od dnia 21 sierpnia 2004 r., tj. od daty wejścia w życie nowelizacji ustawy o pdtn⁷⁸⁾, podstawą dokonania wpisu do rejestru działalności regulowanej powinno być wyłącznie złożenie prawidłowo wypełnionego wniosku oraz oświadczenia o spełnianiu warunków prowadzenia ww. działalności. Pomimo upływu 7 lat na stronie internetowej urzęd-

⁷⁶⁾ Zgodnie z wytycznymi zawartymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 21 maja 2004 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do podmiotów prowadzących kursy początkowe i doskonalące oraz zakresu tych kursów.

⁷⁷⁾ Urzędy Marszałkowskie Województw: Kujawsko-Pomorskiego oraz Wielkopolskiego.

⁷⁸⁾ Dokonanej na podstawie art. 54 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. przepisy wprowadzające ustawę o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. Nr 173 poz. 1808).

du oraz w Biuletynie Informacji Publicznej nadal podawano błędne informacje o dokumentach wymaganych dla uzyskania wpisu do rejestru, m.in. o konieczności załączenia do wniosku 9 załączników. Nieaktualne zapisy stwierdzono również w regulaminach organizacyjnych jednostek organizacyjnych urzędów marszałkowskich odpowiedzialnych za prowadzenie Rejestru.

- W **Urzędzie Marszałkowskim Województwa Kujawsko-Pomorskiego** żądano złożenia dodatkowych dokumentów, takich m.in. jak: „zaświadczenie o karalności”, zaświadczenie z ZUS o uiszczaniu składek ubezpieczeniowych, zaświadczenie z Urzędu Skarbowego o niezaleganiu w podatkach, określenie warunków lokalowych wraz ze szkicem pomieszczeń, kopię umowy – gdzie będą się odbywały ćwiczenia praktyczne. Powyższy wymóg zawierała informacja umieszczona na stronie internetowej Urzędu oraz wpisana była do procedury wewnętrznej ISO dotyczącej wpisu przedsiębiorców do rejestru (w której podano wymóg złożenia m.in. „zaświadczenia o niekaralności”).

Pracownik Urzędu zasadność tych nielegalnych działań uzasadniał dobrem przyszłych kandydatów chętnych do udziału w kursach doszkalających dla kierowców przewożących towary niebezpieczne, organizowanych przez podmioty ubiegające się o wpis do rejestru.

- W **Urzędzie Marszałkowskim Województwa Wielkopolskiego** uzależniano dokonanie wpisu do rejestru od złożenia przez wnioskodawców dokumentów takich, jak m.in.: zaświadczenie o niekaralności, nadaniu numeru NIP i REGON. Przedmiotową nieprawidłowość stwierdzono w ośmiu badanych przypadkach, na 44 wpisy zamieszczone w rejestrze (18,2%). Na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu została zamieszczona informacja z dnia 10.10.2010 r. (kierowana do przedsiębiorców prowadzących kursy doszkalające) o dokumentach wymaganych przez Urząd, w której poza wnioskiem i oświadczeniem (dokumenty obligatoryjne) wymieniono także: dokument określający status jednostki będącej osobą prawną lub jednostką organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej albo uwierzytelnioną kopię dokumentu stwierdzającego tożsamość

w przypadku osoby fizycznej, zaświadczenie o niekaralności, zaświadczenie o nadaniu statystycznego numeru identyfikacyjnego REGON, zaświadczenie o nadaniu numeru identyfikacji podatkowej (NIP), szczegółowy program kursów doszkalających zawierający tematy zajęć ze wskazaniem czasu ich trwania oraz metod nauczania, informację na temat kwalifikacji oraz przedmiotu działalności zawodowej wykładowców, informację na temat warunków lokalowych i wyposażenia dydaktycznego, informację na temat warunków uczestnictwa w kursach doszkalających, w tym maksymalnej liczbie uczestników kursu. Z kolei w regulaminie organizacyjnym Departamentu Infrastruktury, w okresie objętym, zamieszczony był zapis odnoszący się do wydawania i cofania zezwoleń na prowadzenie kursów doszkalających, pomimo iż od dnia 21 sierpnia 2004 r., wymóg posiadania takiego zezwolenia został zastąpiony obowiązkiem uzyskania jedynie wpisu do rejestru.

Kolejną nieprawidłowością w zakresie prowadzenia Rejestru, było poprzedzanie umieszczenia w nim wpisu, przeprowadzaniem u przedsiębiorców ubiegających się o wpis, kontroli w zakresie spełniania wymagań do prowadzenia kursów doszkalających⁷⁹⁾. Kontrole zostały przeprowadzone bez pisemnego upoważnienia Marszałka, a przebieg kontroli nie został udokumentowany sporządzeniem protokołu kontroli.

- W **Urzędzie Marszałkowskim Województwa Wielkopolskiego** przed dokonaniem wpisu do rejestru, pracownik Urzędu przeprowadził, co najmniej siedem kontroli przedsiębiorców ubiegających się o wpis do rejestru, pomimo iż od dnia 21 sierpnia 2004 r. podejmowanie takich czynności nie miało podstawy prawnej. Przedmiotowe kontrole zostały przeprowadzone bez pisemnego upoważnienia Marszałka, co stano-

⁷⁹⁾ Marszałek województwa ma prawo prowadzić kontrolę w zakresie: 1) spełniania przez prowadzącego kurs warunków i wymagań, o których mowa w art. 12 ust. 2 i 3 ustawy o pdtn; 2) zgodności prowadzonego kursu z przepisami, o których mowa w art. 18 ust. 2, b) informacją, o której mowa w art. 16 ust. 1 pkt 1 i ust. 2 ww. ustawy.

wiło naruszenie art. 79a ust. 1 i 6 ustawy o sdzg, a ich przebieg, wbrew postanowieniom regulaminu kontroli Urzędu, udokumentowano jedynie w formie notatki służbowej, bez sporządzenia protokołu. Nieprawidłowości te stanowiły naruszenie kryterium legalności i rzetelności.

Stwierdzono również (w dwóch skontrolowanych urzędach marszałkowskich⁸⁰⁾), że do Rejestru wpisywano przedsiębiorców, pomimo iż nie spełniali oni wymogów określonych w przepisach. Złożone bowiem przez nich dokumenty nie odpowiadały wymaganiom określonym w art. 12 ust. 6 ustawy o pdtn. Przyczyną tej sytuacji było przede wszystkim nieweryfikowanie składanych wniosków i oświadczeń. W rezultacie tego stanu kursy dokształcające dla kierowców wykonywały podmioty wpisane do Rejestru na podstawie art. 73 ust. 3 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. – przepisy wprowadzające ustawę o swobodzie działalności gospodarczej⁸¹⁾, które uzyskały pozwolenie na prowadzenie tej działalności, pomimo niespełnienia obowiązujących wymagań.

- W **Urzędzie Marszałkowskim Województwa Kujawsko–Pomorskiego** wpisano do Rejestru Zakład Doskonalenia Zawodowego Sp. z o.o. z Włocławka, mimo że złożony w dniu 2.02.2005 r. wniosek o wpis oraz dołączone do niego oświadczenie podpisane było tylko przez Prezesa Zarządu, gdy zgodnie z wpisem do Krajowego Rejestru Sądowego do składania oświadczeń woli wymagane było współdziałanie dwóch osób. Zakład Doskonalenia Zawodowego w Toruniu otrzymał pozwolenie na prowadzenie kursów dokształcających, mimo że do złożonego w dniu 1.12.2003 r. wniosku nie dołączono zaświadczenia z Urzędu Skarbowego o regulowaniu zobowiązań podatkowych, co było wymagane przepisem art. 12 ust. 4 ustawy o PDTN w ówczesnym brzmieniu. Podmiot ten został następnie wpisany z urzędu do rejestru. Nie wezwano tego przedsiębiorcy do uzu-

pełnienia dokumentów, mimo że zgodnie z art. 73 ust. 6 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. przepisy wprowadzające ustawę o swobodzie działalności gospodarczej istniała taka możliwość jeszcze przed wpisaniem do rejestru. Ww. przedsiębiorcy wydali łącznie 1256 zaświadczeń dla kierowców w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (odpowiednio 638 i 618).

- W **Urzędzie Marszałkowskim Województwa Wielkopolskiego** wydano trzem przedsiębiorcom zezwolenia na prowadzenie kursów dokształcających dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych wszystkich klas, mimo nieprzedłożenia przez nich programu kursu w zakresie przewozu materiałów promieniotwórczych, co było wymagane przepisem art. 12 ust. 4 pkt 6 pdtn⁸²⁾.

Ustalono, że we wszystkich skontrolowanych urzędach marszałkowskich podczas dokonywania wpisów do rejestru nie sprawdzano, czy wobec wnioskodawcy nie wydano decyzji o zakazie prowadzenia przez niego kursów dokształcających oraz czy nie wykreślono tego przedsiębiorcy z rejestru. Obowiązek weryfikacji w tym zakresie wynikał z art. 72 ust. 1 powołanej wyżej ustawy o swobodzie działalności gospodarczej⁸³⁾. Główną przyczyną tego stanu był brak centralnego rejestru przedsiębiorców prowadzących kursy dokształcające dla kierowców wykonujących przewóz drogowy towarów niebezpiecznych, który zawierałby informacje o każdym przypadku wykreślenia przedsiębiorcy z rejestru.

- W **województwie wielkopolskim** sprawdzenie, czy przedsiębiorca posiadał wcześniej wpis do Rejestru, możliwe było tylko dla firm pochodzących z terenu tego województwa. W pozostałych przypadkach nie można było tego ustalić.

⁸⁰⁾ Urzędy Marszałkowskie Województw: Kujawsko–Pomorskiego oraz Wielkopolskiego.

⁸¹⁾ Dz. U. Nr 173, poz. 1808.

⁸²⁾ Dotyczy stanu prawnego sprzed 21 sierpnia 2004 r.

⁸³⁾ Art. 72 ust. 1 stanowi, że przedsiębiorca, którego wykreślono z rejestru działalności regulowanej, może uzyskać ponowny wpis do rejestru w tym samym zakresie działalności gospodarczej nie wcześniej niż po upływie 3 lat od dnia wydania decyzji o zakazie wykonywania przez niego działalności objętej wpisem.

Zaświadczenia potwierdzające wpis przedsiębiorcy do rejestru, w jednym z urzędów marszałkowskich, wydawane były przez osobę nieuprawnioną. Według załącznika Nr 2 do rozporządzenia z dnia 15 września 2005 r. w sprawie kursów do kształcących dla kierowców przewożących towary niebezpieczne⁸⁴⁾ zaświadczenie potwierdzające wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących kursy kształcące powinno być wydane (podpisane) przez marszałka województwa.

- W **Urzędzie Marszałkowskim Województwa Wielkopolskiego** w okresie od 25 października 2005 r. do 17 czerwca 2009 r., Dyrektor Departamentu Infrastruktury podpisał dziesięć zaświadczeń o dokonaniu wpisu przedsiębiorców do rejestru, bez wymaganego regulaminem organizacyjnym Urzędu indywidualnego pisemnego upoważnienia Marszałka. Upoważnienie takie zostało wydane w dniu 11 maja 2010 r. jednak z datą obowiązywania od 1 lutego 2006 r.

3.2.5.2 Sprawowanie nadzoru nad prowadzeniem kursów do kształcących

Marszałkowie województw w zasadzie nie korzystali z instrumentów umożliwiających prawidłowe sprawowanie nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi kursy kształcące. Stwierdzono, że w co drugim skontrolowanym urzędzie, marszałek nie przeprowadził kontroli spełniania przez przedsiębiorców warunków i wymagań, o których mowa w art. 12 ust. 2 i 3 ustawy o pdtn⁸⁵⁾ – stanowiących pod-

stawę wpisu do Rejestru lub kontroli zgodności przeprowadzanych kursów z przepisami, o których mowa w art. 18 ust. 2 ww. ustawy⁸⁶⁾ oraz informacją, o której mowa w art. 16 ust. 1 pkt 1 i ust. 2 ustawy o pdtn⁸⁷⁾. Wskutek tego stanu, marszałkowie nie posiadali wiedzy, czy występowały okoliczności rażącego naruszenia warunków wykonywania działalności w zakresie prowadzenia kursów do kształcących, określonych w art. 17 ust. 2 ustawy o pdtn, które stanowią przyczynę obligatoryjnego wydania przez marszałków decyzji o zakazie prowadzenia działalności i wykreślenia przedsiębiorcy z rejestru działalności regulowanej.

- **Marszałek Województwa Lubelskiego** u żadnego z przedsiębiorców, którzy prowadzili kursy początkowe do kształcących i doskonalące dla kierowców przewożących towary niebezpieczne nie przeprowadził kontroli zgodności prowadzenia tych kursów z warunkami i wymogami, o których mowa w art. 12 ust. 2 i 3 updn.
- W wyniku zbadania dokumentacji z 16 kontroli przeprowadzonych u przedsiębiorców przez **Marszałka Województwa Mazowieckiego** stwierdzono, że poza jednym przypadkiem, kontrolami tymi nie objęto zagadnień dotyczących zgodności prowadzonego kursu z przepisami i informacjami określonymi w art. 15 ust. 2 pkt 2 ustawy o pdtn. Kontrole przedsiębiorców prowadzących kursy do kształcących rozpoczęto dopiero pod koniec 2009 r. Na 52 przedsiębiorców wpisanych do Rejestru od daty jego założenia, do końca kwietnia 2011 r. skontrolowano 32, z czego większość, tj. 29 w latach 2010–2011.

⁸⁴⁾ Dz. U. Nr 187, poz. 1571 ze zm.

⁸⁵⁾ Tj. m.in. posiadania wymaganych warunków lokalowych i wyposażenia dydaktycznego gwarantującego prowadzenie kursów zgodnie z programem, zapewnienia prowadzenia kursu przez wykładowców posiadających wymagane wykształcenie i praktykę zawodową oraz zapewnienia możliwości przeprowadzenia ćwiczeń

praktycznych, spełnienia wymagań w zakresie statusu przedsiębiorstwa oraz karalności.

⁸⁶⁾ Określającymi m.in. szczegółowe wymagania ustalone przez Ministra Infrastruktury w stosunku do przedsiębiorców wykonujących tę działalność, w tym warunki przeprowadzania kursów do kształcących oraz warunki, zakres i formę egzaminów w tym zakresie.

⁸⁷⁾ Tj. zgodności prowadzonych kursów z informacjami o terminach, czasie i miejscu kursu oraz listach jego uczestników.

W podmiotach, w których urzędy marszałkowskie przeprowadzały kontrole, wykonano je w sposób nierzetelny. Kontrole były pobieżne, nie obejmowano sprawdzeniem wszystkich zagadnień stanowiących o spełnieniu wymogów będących podstawą uzyskania wpisu do rejestru.

- **Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego** przeprowadził – w całym okresie obowiązywania ustawy o pdtn, tylko 15 kontroli u 13 spośród 26 wpisanych do rejestru podmiotów w zakresie spełniania przez nich warunków i wymagań określonych w art. 12 ust. 2 i 3 tej ustawy. Ponadto na 325 przeprowadzonych w badanym okresie kursów skontrolowano jedynie 9 (niecałe 3%) – w zakresie zgodności prowadzonych szkoleń z przepisami, o których mowa w art. 18 ust. 2 oraz informacją, zawartą w art. 16 ust. 1 pkt 1 i ust. 2 ustawy o pdtn. Powyższe kontrole nie wykazały nieprawidłowości. Kontrolerzy NIK stwierdzili jednak, po zbadaniu dokumentacji dotyczącej 189 kursów, 20 przypadków rażącego naruszenia warunków wykonywania działalności w zakresie prowadzenia kursów doszkalających⁸⁸⁾, polegających na aktualizacji listy uczestników w dniu rozpoczęcia kursu i później oraz 2 przypadki zawiadomienia o początku kursu w terminie krótszym niż 7 dni przed jego rozpoczęciem, co było niezgodne z art. 16 ust. 1 pkt 1 oraz ust. 2 ustawy o pdtn.
- W **Urzędzie Marszałkowskim Województwa Wielkopolskiego** pięć zbadanych protokołów kontroli, było niezaparaflowanych i zawierało nieaktualną treść pouczeń dla kontrolowanego. Było to niezgodne z postanowieniami Regulaminu kontroli urzędu.

Nierzetelne wykonywanie kontroli przedsiębiorców prowadzących kursy doszkalające, sprzyjało występowaniu zjawisk o charakterze patologicznym. W Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Katowicach (podlegającym nadzorowi Marszałka Województwa Śląskiego), zajęcia polegające na przeprowadzaniu szko-

leń z zakresu międzynarodowego i krajowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, prowadził pracownik Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego⁸⁹⁾. Pracownik ten sprawował jednocześnie w 2010 r.⁹⁰⁾ bezpośredni nadzór nad kontrolą Urzędu Marszałkowskiego m.in. w zakresie prowadzenia kursów doszkalających dla kierowców przewożących towary niebezpieczne. Łączenie tych funkcji podważało zaufanie do urzędów państwowych.

- W **Śląskim Urzędzie Wojewódzkim** wyrażono zgodę na wykonywanie przez pracownika Urzędu dodatkowego zajęcia zarobkowego, polegającego na przeprowadzaniu szkoleń z zakresu międzynarodowego i krajowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, w jednostce, która podlegała nadzorowi Marszałka Województwa Śląskiego. Osoba ta sprawowała bezpośredni nadzór nad pracownikami, którzy w 2010 r. prowadzili postępowanie kontrolne w Urzędzie Marszałkowskim m.in. w zakresie sprawowania nadzoru nad prowadzeniem kursów doszkalających dla kierowców przewożących towary niebezpieczne.

Wadliwie wystawiano upoważnienia do kontroli bądź kontrole przeprowadzono bez upoważnienia. Wydane do kontroli upoważnienia nie spełniały wymogów określonych ustawą o swobodzie działalności gospodarczej.

- W **Urzędzie Marszałkowskim Województwa Wielkopolskiego** na osiem kontroli przeprowadzonych w okresie od 2010 r. do końca I kwartału 2011 r., w jednym przypadku, wbrew obowiązko- wi wynikającemu z art. 79a ust. 1 i 6 usdg, kontrola odbyła się bez upoważnienia Marszałka, a jej przeprowadzenie zamiast protokołem, zostało udokumentowane notatką służbową, co naruszało także postanowienia regulaminu kontroli Urzędu. Ponadto stwierdzono, że upoważnienia do prze-

⁸⁸⁾ Wymienionych w art. 17 ust. 2 pkt 1 lit. c) ustawy o pdtn.

⁸⁹⁾ W okresie od 2 listopada 2009 r. do 31 października 2011 r.

⁹⁰⁾ Kontrolę w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Śląskiego – Wydziale Komunikacji i Transportu przeprowadzono w dniach 30 czerwca oraz 7 i 9 lipca 2010 r.

procedury kontroli siedmiu zarejestrowanych przedsiębiorców, nie zawierały wskazania podstawy prawnej oraz pouczenia o prawach i obowiązkach kontrolowanego przedsiębiorcy, tj. obligatoryjnych danych, o których mowa w art. 79a ust. 6 pkt 1 i 9 ustawy o sdzg. Zgodnie z art. 79a ust. 7 tej ustawy, dokument, który nie spełnia wymagań, o których mowa w ust. 6 tego przepisu, nie może stanowić podstawy do przeprowadzenia kontroli.

Nierzetelnie przeprowadzane kontrole, nie dawały podstaw do wykazania nieprawidłowości i wyznaczenia terminu ich usunięcia. Umożliwiały natomiast prowadzenie kursów doszkalających i wydawanie zaświadczeń ADR nierzetelnym przedsiębiorcom, w sytuacjach wymagających wydania przez marszałków decyzji o zakazie prowadzenia kursów doszkalających i wykreślenia z rejestru, na podstawie art. 17 ust. 1 ustawy o pdtn.

- W **Mazowieckim Urzędzie Marszałkowskim** ustalono, że nie we wszystkich przypadkach, w których stwierdzono występowanie nieprawidłowości, zwrócono się do skontrolowanych podmiotów o ich usunięcie. Nie zawsze też udokumentowano wyegzekwowanie wydanych w tym zakresie zaleceń. Dotyczy to w szczególności kontroli przeprowadzonej 9 września 2010 r. u przedsiębiorcy C. w Płocku w ramach której stwierdzono m.in. brak: szczegółowego planu zajęć, świadectwa uprawnień dla doradcy, plansz do wykładów oraz materiałów w formie elektronicznej. Nie zostały jednak wydane zalecenia w sprawie usunięcia stwierdzonych braków. W przypadkach kontroli przeprowadzonych w Stowarzyszeniu P. oraz w Spółce A. w dokumentacji dotyczącej tych kontroli nie udokumentowano informacji potwierdzających wykonanie przez te podmioty zaleceń dotyczących uzupełnienia we wskazanym terminie brakujących w trakcie kontroli środków dydaktycznych potrzebnych do prowadzenia kursów.

3.2.5.3 Egzekwowanie od przedsiębiorców oraz doradców do spraw bezpieczeństwa obowiązków informacyjno-sprawozdawczych

Marszałkowie powszechnie nie kierowali wniosków o wszczęcie postępowań o ukaranie (wymierzenie kary grzywny) wobec podmiotów prowadzących kursy doszkalające, nie wypełniających obowiązków określonych w art. 16 ust. 1 i 2 ustawy o pdtn. Zagrożenie karą grzywny za niewypełnienie, w terminie określonym ustawą, obowiązków dotyczących m.in. przedstawienia marszałkowi województwa informacji o terminie, czasie i miejscu kursu doszkalającego wraz z listą jego uczestników, dokonania aktualizacji tych list, a także złożenia sprawozdania zawierającego informacje o osobach, które ukończyły kurs doszkalający w roku poprzedzającym oraz o numerach zaświadczeń ADR wydanych tym osobom, zostało określone w art. 32 ust. 1 ustawy o pdtn. Zgodnie z art. 33 ustawy o pdtn, orzekanie w wymienionych sprawach następuje w trybie określonym w Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia.⁹¹⁾

- W **Urzędzie Marszałkowskim Województwa Lubelskiego** stwierdzono, że wobec trzech podmiotów, które w terminie nie poinformowały Marszałka o czasie i miejscu przeprowadzania kursu doszkalającego oraz nie przekazały listy jego uczestników (WORD w Zamościu), a także w wymaganym terminie nie poinformowały o zmianach przekazanych wcześniej list uczestników kursu („UNI-ANDRAGOS” w Białej Podlaskiej, WORD w Lublinie) nie skierowano wniosków o wszczęcie postępowań o nałożenie kary grzywny. Nie podejmowano też działań wobec przedsiębiorców, którzy nie złożyli w terminie sprawozdania zawierającego informację o osobach, które ukończyły kurs doszkalający i numerach wydanych tym osobom zaświadczeń ADR.
- W **Urzędzie Marszałkowskim Województwa Wielkopolskiego** nie skierowano wniosków

⁹¹⁾ Ustawa z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2008 r. Nr 133, poz. 848 ze zm.).

o wszczęcie postępowań o nałożenie kary grzywny pomimo, że występowały przypadki niewywiązywania się przez przedsiębiorców z ustawowych obowiązków dotyczących aktualizacji list uczestników kursu, podania miejsc przeprowadzenia kursów oraz przesłania rocznych sprawozdań zawierających informacje o osobach, które ukończyły kurs dokształcający i numerach wydanych tym osobom zaświadczeń ADR. Odstąpienie od podjęcia czynności mających na celu wszczęcie postępowania, mimo że przepis art. 32 ust. 1 p.dtn ma charakter obligatoryjny, uzasadniono ograniczonymi skutkami stwierdzonych nieprawidłowości.

3.2.6 Wykonywanie zadań przez organy zarządzające ruchem na drogach

3.2.6.1 Wypełnianie przez marszałków województw funkcji organu zarządzającego ruchem na drogach

Marszałkowie województw, jako organy zarządzające ruchem na drogach wojewódzkich, nie wykorzystywali instrumentów umożliwiających im ograniczanie zagrożeń wynikających z przewozu towarów niebezpiecznych. Przede wszystkim nie korzystali z możliwości wyznaczenia tras przejazdów dla pojazdów przewożących towary niebezpieczne poprzez wprowadzenie odpowiednich znaków nakazu lub zakazu, tj. B–13 „zakaz wjazdu pojazdów z materiałami wybuchowymi lub łatwo zapalnymi”, B–13a „zakaz wjazdu pojazdów z materiałami niebezpiecznymi”, B–14 „zakaz wjazdu pojazdów z materiałami, które mogą skazić wodę” oraz C–17 „nakazany kierunek jazdy dla pojazdów z materiałami niebezpiecznymi”⁹²⁾. W rezultacie możliwy był transport szczególnie niebez-

piecznych ładunków w godzinach największego ruchu, zatłoczonymi ulicami, w pobliżu budynków użyteczności publicznej, czy też terenów ekologicznie chronionych.

Ustalono, że w każdym ze skontrolowanych urzędów marszałkowskich nie były przeprowadzane analizy organizacji ruchu w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu. W zasadzie nie prowadzono także kontroli prawidłowości oznakowania dróg i stanu technicznego znaków drogowych, w zakresie dotyczącym przewozu towarów niebezpiecznych. Obowiązki wykonywania powyższych zadań zostały nałożone na organy zarządzające ruchem w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem⁹³⁾.

- W **Urzędzie Marszałkowskim Województwa Kujawsko–Pomorskiego** nie prowadzono analiz organizacji ruchu na drogach wojewódzkich, w zakresie zagrożeń związanych z przewozami drogowymi towarów niebezpiecznych. Sytuacja ta uniemożliwiała prowadzenie dalszych prac ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- W **Urzędzie Marszałkowskim Województwa Wielkopolskiego** w ramach realizowanych zadań dotyczących zarządzania ruchem, nie podejmowano działań, które w sposób bezpośredni dotyczyłyby zmniejszenia zagrożeń związanych z przewozem drogowym towarów niebezpiecznych. Zarówno w Departamencie Infrastruktury Urzędu jak i w Wielkopolskim Zarządzie Dróg Wojewódzkich nie były prowadzone analizy istniejącej organizacji ruchu na drogach wojewódzkich w zakresie zagrożeń związanych z przewozami drogowymi towarów niebezpiecznych. Ograniczało to możliwość wywiązania się przez Marszałka z obowiązku opracowania projektów organizacji ruchu uwzględniających wnioski wynikające z takich analiz, który wynika z § 3 ust. 1 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem.

⁹²⁾ Znaki drogowe związane z ruchem pojazdów przewożących towary niebezpieczne wymienione są w § 19, § 23, § 27 i § 43 rozporządzenia o znakach.

⁹³⁾ Dz. U. Nr 177, poz. 1729.

- **Marszałek Województwa Lubelskiego zarządził** ruchem na drogach wojewódzkich przy pomocy Zarządu Dróg Wojewódzkich (ZDW), do którego należało między innymi: dokonywanie oceny stanu bezpieczeństwa na drogach oraz zatwierdzanie projektów organizacji ruchu drogowego. Zarówno w Urzędzie, jak i w ZDW nie były prowadzone analizy istniejącej organizacji ruchu na drogach województwa w zakresie zagrożeń związanych z przewozem towarów niebezpiecznych. UMWL i ZDW nie dysponowały mapami zagrożeń, mapami rozmieszczenia zakładów lub innych odbiorców przesyłek z towarami niebezpiecznymi jak również analizami ryzyka, które mogły stanowić podstawę weryfikacji istniejącej organizacji ruchu w pobliżu zakładów chemicznych i miast.

W jednym ze skontrolowanych urzędów marszałkowskich ustalono, że miały miejsce przypadki wprowadzania zmian do projektów organizacji ruchu, polegających na usunięciu istniejących ograniczeń, bez przeprowadzenia analiz wpływu tych zmian na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

- W 2011 r. w **Mazowieckim Urzędzie Marszałkowskim** zatwierdzono zmianę organizacji ruchu na drodze nr 698 (odcinek Łosice) polegającą na likwidacji znaku B-13a w rejonie skrzyżowania z drogą krajową nr 19 w miejscowości Łosice, wnioskowaną przez Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich. Dopuszczono tym samym do przejazdu pojazdów z towarami niebezpiecznymi przez miasto powiatowe – Łosice.

Przyczyną tego stanu był przede wszystkim brak w urzędach marszałkowskich informacji o wielkości przewozów towarów niebezpiecznych oraz o trasach ich przewozu.

- W **Mazowieckim Urzędzie Marszałkowskim** nie zlecano postawienia odpowiednich znaków drogowych zakazu ruchu pojazdów przewożących takie towary, ze względu na brak wiedzy o takich przewozach.

Informacji takich nie uzyskiwano, mimo że są one gromadzone i w cyklach półrocznych aktualizowane w „Katalogach zagrożeń” opracowywanych przez Państwową Straż Pożarną.

Katalog zagrożeń obejmuje informacje istotne dla analizy zagrożeń rozpatrywanego terenu, w szczególności m.in.: wykaz zakładów, zawierających substancje niebezpieczne w ilościach mogących spowodować wystąpienie zagrożenia dla ludzi i środowiska; wykaz tras drogowych zawierający przebieg tras oraz rodzaje towarów i ich roczne ilości; wykaz parkingów dla transportu drogowego towarów niebezpiecznych zawierający szczegółowe miejsca lokalizacji.⁹⁴⁾ Między innymi dla Województwa Mazowieckiego w Katalogu zagrożeń za I półrocze 2010 r.⁹⁵⁾ wykazano: 56 tras na terenie województwa mazowieckiego po których przewożone są towary niebezpieczne; 12 zakładów o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, 35 zakładów o zwiększonym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej oraz 163 zakłady, w których występują substancje niebezpieczne.

Główne trasy wykazane w ww. Katalogu, które w części przebiegają po drogach wojewódzkich to m.in.:

- Włocławek–Sochaczew–Nowy Dwór Mazowiecki–Wieliszew – drogi nr 705, 580, 575, 579 – przewóz 18 ton rocznie wodorotlenku sodowego stałego;
- Płock Iłów–Sochaczew – droga nr 577 – przewóz rocznie 15 060 ton paliw silnikowych, 600 ton gazu płynnego;
- Płock–Łąck–Sanniki–Łowicz – droga nr 584 – przewóz rocznie 10 260 ton

⁹⁴⁾ Par. 13 ust. 4 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 października 2005r. w sprawie czynności kontrolno-rozpoznawczych przeprowadzanych przez Państwową Straż Pożarną (Dz. U. Nr 225, poz. 1934).

⁹⁵⁾ Przekazany w trybie art. 29 ust. 2 lit. f ustawy o NIK przez Mazowieckiego Komendanta Wojewódzkiego PSP.

- paliw, 1976 ton gazu płynnego, 570 ton acetonu;
- Ciechanów–Mława – droga nr 615 – przewóz rocznie 525 tys. ton paliw płynnych, 30 ton chloru, 140 ton amoniaku
 - Ciechanów–Ostrołęka – drogi nr 544, 619, – przewóz rocznie m.in.: 90 tys. ton oleju napędowego; 105 tys. ton etyliny;
 - Warszawa–Radzymin–Wołomin oraz Wołomin–Tłuszcz–Łochów – drogi nr 634, 635, 636 – przewóz rocznie m.in.: 12 tys. ton trójetiloaminy, 12 tys. ton perhydrolu, 45 tys. ton etyliny i oleju, 50 tys. ton gazu napędowego, 6 tys. ton rozpuszczalników, 300 ton kwasu azotowego;
 - Błonie–Ożarów Mazowiecki – drogi nr 700, 720 – przewóz 353 ton rocznie chloru w roztworze;
 - Wiskitki–Grodzisk Mazowiecki–Warszawa – droga nr 719 – przewóz 7,6 ton rocznie wodorotlenku sodowego;
 - Toruń – Konstancin Jeziorna – droga nr 724 na odcinku Warszawa – Konstancin Jeziorna – przewóz 100 ton rocznie kwasu siarkowego;
 - Góra Kalwaria–Kozienice i Puławy–Kozienice – drogi nr 718, 730, 736 – przewóz rocznie 7 500 ton etyliny, 1800 ton propanu–butanu;
 - Radom–Tomaszów Mazowiecki – droga nr 740 – przewóz rocznie 130 ton akrylonitrylu, 80 ton oleum, 1 200 ton amoniaku, 2000 ton chlorku winylu;
 - Radom–Łódź – droga nr 740 – przewóz rocznie 3600 ton etyliny, 700 ton tlenu, 600 ton dwutlenku węgla, 14 tys. ton propanu–butanu, 1500 ton oleju napędowego

Natomiast największe zakłady posiadające materiały niebezpieczne o dużym

ryzyku wystąpienia awarii przemysłowej to m.in.:

- Polski Koncern Naftowy Orlen SA w Płocku posiadający m.in. w zbiornikach i instalacjach: 654 tys. ton olejów, 183 tys. ton ropy naftowej; 203 tys. ton benzyn, 28,5 tys. ton skrajnie łatwopalnych gazów skroplonych, 6900 ton benzenu, 3700 ton siarki płynnej, 1820 ton ługu sodowego, 400 ton kwasu siarkowego – pobliskie drogi wojewódzkie to: 559, 562, 567;
- Orlen Oil Sp. z o.o. z Krakowa, Zakład Produkcyjny w Płocku posiadający w zbiornikach i instalacjach m.in.: 40 tys. ton destylatów średnich, 22 tys. ton hydorafinatu – pobliskie drogi wojewódzkie jak wyżej;
- PERN – Baza Magazynowa w Miśszewku – posiadająca w zbiornikach 1.118 tys. ton ropy naftowej – pobliskie drogi wojewódzkie jak wyżej;
- Baza Paliw nr 5 w Emilianowie – posiadająca w zbiornikach 38 tys. ton benzyn, 52,9 tys. ton oleju napędowego, 5,9 tys. ton oleju opałowego – pobliska droga wojewódzka nr 634.

Zagadnienia dotyczące bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych generalnie nie były również w zbadanym okresie przedmiotem posiedzeń Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, którym przewodniczyli marszałkowie kontrolowanych województw. Działo się tak, pomimo że Rada zajmuje się koordynowaniem i określaniem kierunków działań administracji publicznej w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego.⁹⁶⁾

- W latach 2010–2011 odbyły się łącznie 4 posiedzenia Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa

⁹⁶⁾ Art. 140h ust. 1 ustawy Pord.

Ruchu Drogowego z udziałem **Marszałka Województwa Mazowieckiego** lub jego przedstawiciela. W wymienionym okresie organy i podmioty wchodzące w skład Rady tj. Wojewoda Mazowiecki oraz przedstawiciele Państwowej Straży Pożarnej, sprawujące nadzór nad drogowym przewozem towarów niebezpiecznych nie wnosili pod obrady spraw dot. przewozu towarów niebezpiecznych.

- **Wicemarszałek Województwa Wielkopolskiego** wyjaśnił, że WRBRD koncentrowała się na działaniach związanych z ograniczaniem skutków wypadków drogowych, koordynowaniem działań WORD. Nie podejmowała natomiast – ze względu na brak zobowiązania prawnego – działań w zakresie bezpieczeństwa przewozów drogowych towarów niebezpiecznych.

3.2.6.2 Nadzór nad organizacją ruchu w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych

Wojewodowie (w ramach pełnienia nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach innych niż krajowe⁹⁷⁾) podczas prac dotyczących dokonywania oceny organizacji ruchu w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego⁹⁸⁾ nie dokonywali analizy ryzyka związanego z uczestnictwem w nim pojazdów przewożących towary niebezpieczne. Jest to o tyle istotne, że wnioski wynikające z oceny stanu organizacji ruchu w związku z uczestnictwem w nim pojazdów przewożących towary niebezpieczne, stanowią istotny element służący ograniczeniu ryzyka wystąpienia zagrożeń.

- Służby **Wojewody Łódzkiego** dokonały, podczas kontroli 11 zarządców dróg, oceny organizacji ruchu a także oceny oznakowania, sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej oraz stanu urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Stwierdzono, że w ich dokumentacji brakowało zapisów świadczących o dokonaniu oceny organizacji ruchu

w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w związku z przewozem towarów niebezpiecznych.

- Pracownicy **Wojewody Śląskiego** wprowadzili w okresie objętym kontrolą przeprowadzili 3 kontrole problemowe⁹⁹⁾, jednakże w żadnej z nich nie uwzględniano problematyki transportu towarów niebezpiecznych. Zagadnienie to zostało pominięte nawet w ramach kontroli w Jaworznie, na terenie którego znajduje się jeden z zakładów o zwiększonym ryzyku¹⁰⁰⁾ i którego działalność jest bezpośrednio związana z transportem drogowym towarów niebezpiecznych, a on sam stanowić może zagrożenie wybuchem i pożarem. Uwzględnianie ruchu pojazdów przewożących towary niebezpieczne w ocenach organizacji ruchu na drogach województwa śląskiego jest tym bardziej istotne, że na jego terenie umiejscowionych jest aż 106 zakładów wysokiego ryzyka, z czego: 15 zaliczonych do grupy o dużym ryzyku, 23 o zwiększonym ryzyku, a 68 do mogących spowodować poważne awarie przemysłowe.

Wojewodowie nie podejmowali również działań mających na celu podwyższenie bezpieczeństwa użytkowników dróg – lokalnych, w przypadkach tego wymagających (np. w razie stwierdzenia niepodjęmowania czynności przez organy zarządzające ruchem w sytuacjach zwiększonego ryzyka na drogach). Działaniami takimi mogłoby być np. wprowadzenie ograniczeń w przewozach towarów niebezpiecznych. Możliwość taką dawały wojewodom przepisy art. 10 ust. 10 ustawy Pord pozwalające na wprowadzenie z własnej inicjatywy nakazu zmiany istniejącej organizacji ruchu za względu na ważny interes ogólnospołeczny lub konieczność zapewnienia ruchu tranzytowego.

- **Wojewoda Śląski** w 2010 r. i w I kwartale 2011 r. nie dokonywał oceny organizacji ruchu w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w związku z uczestnictwem w tym ruchu pojazdów przewożących towary niebezpieczne. Podjął w tym okre-

⁹⁷⁾ Art. 10 ust. 2 ustawy Pord.

⁹⁸⁾ O której mowa w § 3 ust. 2 pkt 1 lit. b rozporządzenia o zarządzaniu ruchem.

⁹⁹⁾ W Starostwie Powiatowym w Myszkowie, w Urzędzie Miasta Jaworzno i Urzędzie Miasta Mysłowice.

¹⁰⁰⁾ Orlen Gaz Rozlewnia Gazu Płynnego Jaworzno.

się 15 interwencji, jednak żadna z nich nie była związana z przewozem tych towarów.

Ustalenia kontroli wykazały, że żadna ze skontrolowanych wojewódzkich inspekcji transportu drogowego („witd”) nie gromadziła i nie przekazywała do zarządców dróg informacji o miejscach niebezpiecznych i niedostatecznie oznakowanych. Nie realizowano zatem podstawowego kierunku działań Inspekcji, mającego służyć poprawie stanu infrastruktury drogowej, który został określony w zatwierdzonym przez Ministra Infrastruktury dokumencie pt.: „Kierunki działania Inspekcji Transportu Drogowego na lata 2010–2011. Dokument ten został opracowany przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego i przesłany do wykorzystania służbowego przez witd.

- **Łódzki Inspektor Transportu Drogowego** nie gromadził i nie przekazywał do zarządców dróg Województwa Łódzkiego informacji o miejscach niebezpiecznych i niedostatecznie oznakowanych w celu poprawy stanu technicznego infrastruktury drogowej.
- **Mazowiecki Inspektor Transportu Drogowego** nie podejmował żadnych udokumentowanych działań dotyczących realizacji wytycznych określonych w Kierunkach działania ITD na lata 2010–2011 w zakresie zbierania i przekazywania do zarządców dróg informacji o zauważonych miejscach niebezpiecznych i niedostatecznie oznakowanych miejscach, gdyż nie uwzględniał tych wytycznych w Kierunkach działania Inspektoratu.

3.2.6.3 Przygotowanie parkingów do awaryjnego usuwania pojazdów z ładunkami zawierającymi towary niebezpieczne

Na terenie 6 skontrolowanych województw nie zostały wyznaczone parkingi spełniające warunki rozporządzenia o parkingach. Parkingi te są niezbędne

do zapewnienia bezpieczeństwa publicznego oraz sprawnego wykonywania czynności związanych z usunięciem środka transportu wraz z ładunkiem i zdeponowania go w odpowiednim miejscu postojowym. Ustalono, że informacje którymi dysponują organy kontroli drogowej (Policja, Inspekcja Transportu Drogowego, Straż Pożarna) nt. lokalizacji parkingów i spełniania przez nie wymagań określonych w przepisach różnią się od siebie – zarówno co do oceny stanu technicznego tych obiektów, jak i ich liczby.

- W ewidencji parkingów prowadzonej przez **Komendę Wojewódzką PSP w Szczecinie** podano jeden parking, który spełniał wymagania określone w rozporządzeniu o parkingach. Natomiast według danych KW Policji w Szczecinie, parkingów takich było 5. W wyniku podjętych przez NIK czynności sprawdzających, Zachodniopomorski Komendant Wojewódzki PSP w dniu 9 listopada poinformował, że żaden z czterech wskazanych przez Policję parkingów nie spełnia wymagań wspomnianego rozporządzenia. Natomiast w informacji Z-cy Głównego Inspektora Transportu Drogowego z dnia 10 października 2011 r. podano, że w województwie zachodniopomorskim brak jest parkingów spełniających wymagania rozporządzenia.
- W Katalogu zagrożeń sporządzonym w **Komendzie Wojewódzkiej PSP w Toruniu**, wykazano 6 parkingów, na które mogą być usuwane pojazdy przewożące towary niebezpieczne. W czasie trwania kontroli NIK, funkcjonariusze KM/KP PSP dokonali oceny ww. parkingów. W wyniku tych czynności stwierdzono, że nie spełniały one wymogów w zakresie:
 - odległości od stanowisk postojowych innych pojazdów oraz budynków,
 - odległości od obszarów leśnych,
 - odpowiednich znaków drogowych i informacyjno–ostrzegawczych,
 - sprzętu przeciwpożarowego.

W kolejnych edycjach Katalogu nie umieszczono jednak uwagi o braku spełnienia przez te parkingi wymogów zawartych w rozporządzeniu MSWiA.

Według stanu na dzień 12 października 2011 r. (wg informacji uzyskanych z wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego) na terenie Polski wyznaczono 14 parkingów (na terenie 6 województw), na które można usuwać pojazdy przewożące towary niebezpieczne, przy czym 13 z nich określono jako „wyznaczone” do usuwania takich pojazdów, jednakże brak jest informacji na temat ich zgodności z przepisami prawa obowiązującego w tym zakresie.

- Według informacji uzyskanych w toku kontroli od **Głównego Inspektora Transportu Drogowego** z 12 października 2011 r. obecnie na terenie kraju istnieje zdecydowanie niewystarczająca liczba parkingów spełniających wymagania rozporządzenia o parkingach. Zdaniem ITD, biorąc pod uwagę doświadczenia kontrolne Inspekcji w zakresie kontroli pojazdów przewożących towary niebezpieczne występuje potrzeba zlokalizowania oraz dostosowania istniejących parkingów wyznaczonych przez Starostów, które nie spełniają wymagań w/w rozporządzenia. Rozwiązanie tego problemu może nastąpić poprzez zmiany ustawodawcze polegające na dodaniu do art.

130a ustawy o drogach publicznych, wymagania, żeby przynajmniej jeden z parkingów wyznaczonych w danym powiecie przez Starostę spełniał wymagania ww. Rozporządzenia.

Wojewódzcy Inspektorzy Transportu Drogowego podejmowali działania dla wyznaczenia spełniających wymagania parkingów, na które mogłyby być deponowane zagrażające bezpieczeństwu ruchu drogowego pojazdy przewożące towary niebezpieczne. Ze względu jednak na brak ustawowych kompetencji w tym zakresie, działania te okazały się nieskuteczne.

- **Opolski Inspektor Transportu Drogowego** wnioskował w sprawie utworzenia parkingów zarówno do władz administracji państwowej, jak i zarządców dróg. Wnioski takie były również formułowane podczas posiedzeń Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Drogowego. Działania te nie były jednak skuteczne.
- Podczas zorganizowanego w dniu 1 lipca 2009 r. Kolegium Doradczego Wojewody Mazowieckiego, dotyczącego bezpieczeństwa transportu drogowego, **Mazowiecki Inspektor Transportu Drogowego** zwrócił uwagę m.in. na konieczność budowy parkingów do przechowywania pojaz-

Tabela 3.2.6–1

Informacja nt. lokalizacji parkingów spełniających wymagania rozporządzenia

Województwo	Informacja nt. parkingów spełniających wymagania	Podejmowane działania
dolnośląskie, kujawsko-pomorskie, lubelskie, lubuskie, łódzkie, małopolskie, podkarpackie, podlaskie, śląskie, zachodniopomorskie	Brak parkingów spełniających wymagania rozporządzenia.	W przypadku bezpośredniego zagrożenia wzywana jest PSP.
wielkopolskie, warmińsko-mazurskie	Wyznaczono po 5 parkingów (brak potwierdzenia spełnienia wymagań rozporządzenia).	Pojazdy kierowane są na pozostałe wyznaczone parkingi, w sytuacji bezpośredniego zagrożenia wzywana jest PSP.
mazowieckie, pomorskie, świętokrzyskie	Wyznaczono po jednym parkingu (brak potwierdzenia spełnienia wymagań rozporządzenia).	
opolskie	Wyznaczono jeden parking spełniający wymagania rozporządzenia.	

Źródło: Opracowano na podstawie danych GITD.

dów z towarami niebezpiecznymi (ze wskazaniem powiatów, na terenie których parkingi takie powinny się znajdować) oraz potrzebę wyznaczenia przez zarządców dróg korytarzy do przejazdu pojazdów z towarami niebezpiecznymi przez aglomeracje miejskie (tak, żeby trasy te w miarę możliwości omijały skupiska ludności o dużym zagęszczeniu). Jedynym praktycznym działaniem podjętym w tym zakresie przez WITD były rozmowy w Urzędzie Miasta Radomia, prowadzone w maju 2011 r., dotyczące m.in. wyznaczenia miejsca, w którym utworzony mógłby być taki parking. Na skierowane w tej sprawie do Wiceprezydenta Miasta Radomia pismo z dnia 27 maja 2011 r. Inspektorat nie uzyskał jednak odpowiedzi do czasu zakończenia kontroli NIK.

Brak parkingów poważnie ograniczał inspektorom witd przeprowadzanie czynności polegających na wydawaniu (w przypadkach stwierdzenia nieprawidłowości mających wpływ na bezpieczeństwo przewozu towarów niebezpiecznych) decyzji zakazujących kontynuowania jazdy oraz nakazujących przekazanie pojazdu do depozytu.

- Inspektorzy **Mazowieckiego Inspektoratu Transportu Drogowego** w okresie objętym kontrolą zatrzymali łącznie 41 dowodów rejestracyjnych pojazdów przewożących towary niebezpieczne, głównie z uwagi na zły stan techniczny pojazdów. Stwierdzono, że inspektorzy (z uwagi na brak odpowiednio wyposażonych parkingów) nie skorzystali w tych przypadkach z uprawnień wynikających z art. 30 ust. 1 pkt 2 ustawy o pdtn, dotyczących spowodowania, aby pojazd wraz z ładunkiem został usunięty z drogi i zdeponowany w miejscu postojowym umożliwiającym bezpieczne jego pozostawienie.

O potrzebie pilnego wybudowania na terenie wszystkich województw parkingów zapewniających właściwy poziom bezpieczeństwa publicznego, świadczą wyniki kontroli drogowych przeprowadzonych przez inspektorów transportu drogowego w latach 2009–2011 (I półrocze). W wyniku tych czynności ujawniono bowiem 1216 poważnych naruszeń przepisów umowy ADR – zaklasyfikowanych do Kategorii I na-

ruszeń, tj. stwarzających duże zagrożenie dla ludzi lub środowiska i wymagających natychmiastowego podjęcia środków zaradczych (np. poprzez unieruchomienie pojazdu). Ponadto ujawniono kolejnych 2275 naruszeń – zaklasyfikowanych do Kategorii II, tj. takich, które wymagały podjęcia środków zaradczych w czasie kontroli drogowej lub po jej zakończeniu, jednak nie później niż do momentu zakończenia przewozu. Podstawowe nieprawidłowości polegały na:

- niewyposażeniu kierowców w wymagane środki przeciwpożarowe, w sprzęt do ochrony dróg oddechowych oraz wyposażenie awaryjne ogólnego stosowania;
- braku wymaganego zaświadczenia ADR, instrukcji pisemnej dla kierowcy oraz świadectwa dopuszczenia pojazdu;
- niezamieszczeniu w instrukcji pisemnej dla kierowcy, informacji dotyczących ładunku, rodzaju zagrożenia, ochrony osobistej, podstawowych czynności kierowcy podczas pożaru lub udzielania pierwszej pomocy;
- nieprawidłowym zabezpieczeniu i zamocowaniu ładunku, braku nadzoru nad pojazdem oraz niezgłoszeniu towaru niebezpiecznego do przewozu;
- niespełnieniu przez pojazdy lub cysterny, wymagań określonych w umowie ADR w stopniu stwarzającym bezpośrednie zagrożenie dla ludzi lub środowiska.

Szczegółowe wyniki ww. kontroli zostały przedstawione w punkcie 3.2.1.1. – *Nadzór i kontrola nad przedsiębiorcami wykonującymi przewozy oraz organami administracji publicznej* oraz w punkcie 3.2.9. – *Skutki nieprzestrzegania zasad transportu towarów niebezpiecznych* niniejszej Informacji.

3.2.6.4 Monitorowanie przewozów towarów niebezpiecznych wykonywanych transportem drogowym

Komendanci Wojewódzcy PSP w województwach kujawsko – pomorskim oraz śląskim (pomimo że po drogach tych województw transportowano znaczne ilości towarów niebezpiecznych oraz dochodziło do wypadków z ich udziałem) nie podejmowali żadnych działań wobec doradców do spraw bezpieczeństwa, którzy nie wywiązywali się z obowiązku wynikającego z art. 22 ust. 1 pkt 4 ustawy o pdtn. Przepis ten zobowiązywał doradców, do przesyłania raportu powypadkowego w przypadku każdego zdarzenia, w którym – w związku z przewozem towarów niebezpiecznych – doznały obrażeń osoby, wystąpiła szkoda majątkowa lub nastąpiło skażenie środowiska.

Komendanci Wojewódzcy PSP nie podejmowali czynności dyscyplinujących wobec doradców, którzy nie sporządzili raportu powypadkowego, mimo że czyn ten stanowi wykroczenie i podlega karze grzywny, stosownie do przepisów art. 32 ust. 3 ustawy o pdtn. Dopiero w związku z ustaleniami kontroli NIK Komendant Wojewódzki PSP w Toruniu (województwo kujawsko – pomorskie) poinformował Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego w Bydgoszczy o niewypełnieniu obowiązków ustawowych przez doradcę. Tego rodzaju wykroczenie popełnione przez doradcę może – na podstawie art. 24 ust. 6 pkt 2 ustawy o pdtn – także skutkować cofnięciem mu świadectwa uprawniającego do pełnienia tej funkcji.

- Na terenie **województwa kujawsko-pomorskiego** odnotowano 3 zdarzenia z udziałem samochodów przewożących paliwa (wszystkie w I kw. 2010r.), z czego w 2 przypadkach nastą-

pilo skażenie środowiska. Pomimo upływu ponad roku od zaistnienia ww. zdarzeń Komendant Wojewódzki PSP nie otrzymał stosownych raportów powypadkowych, a służby wydziału operacyjnego nie egzekwowały ich sporządzenia od doradców do spraw bezpieczeństwa raportów powypadkowych. Dopiero w czasie kontroli NIK służby wydziału operacyjnego wystąpiły do doradców o wyjaśnienie przyczyn tego stanu, a o niewypełnieniu przez doradców obowiązków poinformowano Kujawsko-Pomorskiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego w Bydgoszczy.

- Na 7 zdarzeń z udziałem pojazdów przewożących towary niebezpieczne, odnotowanych na terenie **województwa śląskiego**, tylko w 2 przypadkach doradcy do spraw bezpieczeństwa w transporcie towarów niebezpiecznych przesłali do KW PSP raporty powypadkowe. KW PSP nie podejmowała działań w kierunku uzyskania raportów dotyczących pozostałych 5 zdarzeń. Komendant wyjaśniał, że brak działań w tym zakresie spowodowały „przede wszystkim niska wartość merytoryczna raportu dla strażaków PSP oraz braku określonego terminu złożenia raportu do KW PSP”.

W każdej skontrolowanej Komendzie Wojewódzkiej PSP stwierdzono, że pomimo iż nadawcy, przewoźnicy oraz właściwe placówki Straży Granicznej, nierzetelnie realizowali obowiązek zgłoszenia przewozu niektórych towarów niebezpiecznych, wynikający z art. 27 ust. 1 ustawy o pdtn, to komendanci wojewódzcy PSP nie podejmowali współpracy z komendantami wojewódzkimi Policji dla ustalenia podmiotów podlegających temu obowiązkowi, nie dokonywali porównań liczby otrzymywanych zgłoszeń, a także nie podejmowali żadnych działań wobec podmiotów, które zgłoszeń nie przekazały bądź przekazały je nieterminowo. Skutkiem lekceważenia przez uczestników przewozu obowiązków ustawowych oraz braku współpracy pomiędzy ww. organami w zakresie zgłoszeń przewozu, komendy wojewódzkie Policji oraz Państwowej Straży Pożarnej nie otrzy-

mywały istotnych informacji dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych bądź dysponowały rozbieżnymi danymi, które nie odzwierciedlały faktycznie wykonywanych przewozów.

- Do **Komendy Wojewódzkiej PSP w Szczecinie**, w okresie objętym kontrolą, wpłynęły 193 zgłoszenia przewozu towarów niebezpiecznych, natomiast do Komendy Wojewódzkiej Policji – tylko 162 zgłoszenia. Ponadto 4 podmioty zgłoszenia przekazały tylko do KW PSP, a 7 innych podmiotów zgłoszenia przekazało wyłącznie do Komendy Wojewódzkiej Policji.
- Do **Komendy Wojewódzkiej PSP w Katowicach** w 2010 r. wpłynęły 544 zgłoszenia o przewozie towarów niebezpiecznych, a do Komendy Wojewódzkiej Policji 1727 zgłoszeń.
- W **Wojewódzkim Stanowisku Koordynacji Ratowniczej PSP w Lublinie** znajdowały się łącznie 93 zgłoszenia przewozu towarów niebezpiecznych za lata 2010 – I kwartał 2011. Natomiast z-ca Komendanta Wojewódzkiego Policji w Lublinie poinformował kontrolerów NIK, że wpłynęło w tym okresie 193 zgłoszenia.
- Do **Komendy Wojewódzkiej PSP w Toruniu** wpłynęło w 2010 r. łącznie 241 zgłoszeń przewozu, natomiast do Komendy Wojewódzkiej Policji w Bydgoszczy odpowiednio 544. Żadne z 45 poddanych badaniu przez kontrolerów NIK zgłoszeń nie zostało dokonane w obowiązującym terminie 5 dni.

Komendanci powszechnie nie wszczykali postępowań dyscyplinujących wobec podmiotów, które nie wypełniały ww. obowiązku. Do wszczęcia postępowania w celu nałożenia kary grzywny w sytuacjach niezgłoszenia przewozu lub dokonaniu zgłoszenia w terminie krótszym niż 5 dni przed rozpoczęciem przewozu, zobowiązywał komendantów wojewódzkich PSP art. 32 ust. 4 ustawy o pdtn.

- **Komenda Wojewódzka PSP w Szczecinie** nie podejmowała udokumentowanych działań mających na celu wyeliminowanie nieterminowego zgłaszania drogowego przewozu towarów niebezpiecznych, a także nie kierowała wniosków o ukaranie do właściwych sądów rejonowych.

Należy podkreślić, że informacje o przewozach towarów niebezpiecznych, nie były, z braku takiego obowiązku, przekazywane Inspekcji Transportu Drogowego, która w związku z tym nie mogła skuteczniej wykonywać kontroli pojazdów wykonujących przewóz towarów niebezpiecznych.

Przepisy ustawy o pdtn nie określały sposobu postępowania Policji i PSP z ww. zgłoszeniami. Ustalenia kontroli wskazują na pełną dowolność postępowania z przekazanymi zgłoszeniami. Stwierdzono, że część jednostek PSP, w przypadku przyjęcia zgłoszenia o transporcie towaru niebezpiecznego poprzez kilka województw, informowała zarówno odpowiednie jednostki podległe jak i z terenów województw sąsiadujących (KW PSPS w Toruniu), po drogach których miał się odbyć przewóz. Inne komendy nie przekazywały zgłoszeń (KW PSP w Szczecinie) albo ograniczały się wyłącznie do powiadomienia komend powiatowych i miejskich w obrębie danego województwa (KW PSP w Lublinie) bądź wyłącznie komend wojewódzkich odpowiednio do zgłoszonej trasy przewozu (KW PSP w Katowicach).

- W **Komendzie Wojewódzkiej PSP w Toruniu** stwierdzono, że po przyjęciu zgłoszenia, w przypadku zgłoszenia o transporcie rozpoczynającym się na terenie województwa kujawsko-pomorskiego informowano KM/KP PSP województwa na trasie przewozu oraz odpowiednie Komendy Wojewódzkie PSP innych województw. Natomiast w przypadku informacji o transporcie tylko przez teren województwa kujawsko-pomorskiego informowano odpowiednie KM/KP PSP tego województwa.
- W **Komendzie Wojewódzkiej PSP w Katowicach** przekazywano zgłoszenia o przewozie towarów niebezpiecznych – w przypadku gdy planowana trasa miała przebiegać przez terytorium innego województwa – do innych komend wojewódzkich PSP. W przypadku otrzymania zgłosze-

nia o przewozie towaru niebezpiecznego przez teren województwa śląskiego takiego zgłoszenia nie przekazywano do komend miejskich lub powiatowych PSP, przez obszar działania których przebiegała trasa przewozu.

- W **Komendzie Wojewódzkiej PSP w Lublinie** po otrzymaniu zgłoszenia nie były informowane inne organa wykonujące zadania kontrolne np. ITD. Również w przypadku otrzymania zgłoszenia przewozu, którego trasa przekraczała granice województwa, o takim przejeździe nie była informowana Straż Pożarna innych województw.
- W **Komendzie Wojewódzkiej PSP w Szczecinie** stwierdzono, że nieprzekazano Komendzie Powiatowej PSP w Choszczynie otrzymanego zgłoszenia o przewozie, który miał się odbyć m.in. po drogach powiatów waleckiego, drawskiego i choszczeńskiego.

W części jednostek nie dokumentowano, kiedy i której jednostce PSP przekazano otrzymane zgłoszenie o przewozie towaru niebezpiecznego. Jedynie Komenda Wojewódzka PSP w Toruniu posiadała i stosowała własną aplikację, która służyła do elektronicznego ewidencjonowania wpływających do Komendy zgłoszeń przewozów oraz dokumentowania dalszych działań podejmowanych w sprawie.

- Ustalono, że w **Komendzie Wojewódzkiej PSP w Szczecinie** w przypadku 18 zgłoszeń na 20 objętych badaniem NIK, nieudokumentowano przekazania zgłoszenia innym jednostkom PSP.

Nieprzekazywanie informacji o trasach przewozu uzasadniano tym, że przekazanie informacji, w żaden sposób nie wpływa na poziom gotowości bojowej jednostek ratowniczo gaśniczych, w których rejonie operacyjnym dochodzi do przedmiotowego przewozu. Ustalenia kontroli NIK wskazują jednak że obowiązujące aktualnie rozwiązania mogą mieć wpływ na skutki i zasięg tego typu zdarzeń. Ustalono, po analizie dokumentacji dotyczącej dwóch zdarzeń, około dwukrotne zwiększenie czasu przybycia specjalistycznych

jednostek ratownictwa chemicznego na miejsce zdarzenia. Było ono uzależnione – w związku z nieprzekazywaniem podstawowych danych o trasie, rodzaju i wielkości przewożonego towaru, od potwierdzenia przez pierwszą przybyłą jednostkę PSP faktu zdarzenia z udziałem towarów niebezpiecznych.

- W wyniku analizy dokumentów w **Komendzie Wojewódzkiej PSP w Katowicach** stwierdzono, że w jednym przypadku pierwszy podmiot ratowniczy przybył na miejsce zdarzenia po upływie 17 min. od otrzymania zgłoszenia, a pierwsza specjalistyczna grupa chemiczna po 26 minutach, natomiast w drugim przypadku pierwszy podmiot ratowniczy przybył na miejsce zdarzenia po upływie 9 min. od otrzymania zgłoszenia, a pierwsza specjalistyczna grupa chemiczna po 20 minutach. Pozwala to stwierdzić, że od momentu zgłoszenia przez pierwszą jednostkę ratowniczą faktu, iż doszło do zdarzenia z udziałem materiałów niebezpiecznych, do przybycia pierwszej jednostki ratownictwa chemicznego upłynęło każdorazowo około 10 min.

Wcześniejsze powiadomienie lokalnych jednostek PSP o pojawieniu się na terenie ich działania transportu z towarem o określonym rodzaju ryzyka, mogłoby wpłynąć – w przypadku wystąpienia zdarzenia z udziałem takiego transportu – na szybsze podjęcie stosownych do rodzaju zagrożenia czynności ratowniczych, w tym decyzji o uruchomieniu specjalistycznych jednostek ratowniczych. Natomiast brak uregulowań prawnych, w tym procedur wewnętrznych dotyczących ewidencjonowania zgłoszeń utrudniał ocenę realizacji obowiązku dokonywania zgłoszeń przewozu przez zobowiązane do tego podmioty.

3.2.7 Wypełnianie zadań przez zarządców infrastruktury kolejowej związanych z przewozem towarów niebezpiecznych

3.2.7.1 Realizacja zadań dotyczących infrastruktury kolejowej

Infrastruktura kolejowa będąca w zarządzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: PLK) użytkowana do przewozów towarów niebezpiecznych nie zapewniała pełnego bezpieczeństwa w przypadku wystąpienia awarii taboru wykorzystywanego do przewozu towarów niebezpiecznych. Przede wszystkim wynikało to z faktu, że tylko 2 tory do awaryjnego odstawiania wagonów¹⁰¹⁾ spełniały wszystkie wymagania określone w *Instrukcji o postępowaniu przy przewożeniu towarów niebezpiecznych Ir-16*¹⁰²⁾. Pozostałe 93 tory – na 87 stacjach – nie spełniały od 1 do 8 warunków określonych w Instrukcji. W szczególności:

- 85 torów nie było wyposażonych w instalację odgromową i uziemiającą;
- 52 tory nie posiadały izolacji zabezpieczającej przed prądami błądzącymi;
- przy 46 torach nie był zainstalowany wiatrowskaz;
- 35 torów nie było oznakowanych tablicami informacyjnymi;
- 23 tory były zlokalizowane zbyt blisko od obiektów użyteczności publicznej, budynków mieszkalnych lub innych budowli, albo od osi toru głównego

zasadniczego, osi toru szlakowego czy też toru z siecią trakcyjną;

- dla 12 torów nie zostały zapewnione parametry użytkowe nawierzchni kolejowej zgodne z postanowieniami wewnętrznych przepisów PLK;
- 10 torów nie posiadało drogi dojazdowej;
- przy 80 torach nie było czynnego hydrantu;
- 92 tory nie posiadały uszczelnionej nawierzchni zabezpieczającej przed przenikaniem do gruntu substancji niebezpiecznych (na 4 stacjach z takimi torami również nie było pałatek geomembranowych do podwieszania pod wagony z przeciekami).

Nieprawidłowości dot. złego stanu technicznego torów do awaryjnego odstawiania wagonów nie były usuwane, mimo wykazywania ich przez kolejne kontrole wewnętrzne.

- *Zatrudniony w PLK doradca do spraw bezpieczeństwa przewożenia towarów niebezpiecznych w trakcie przeprowadzanej w maju 2010 r. kontroli na stacji Toruń stwierdził na torze wyznaczonym do awaryjnego odstawiania wagonów brak izolacji zabezpieczającej przed prądami błądzącymi oraz brak instalacji odgromowej i uziemiającej. Te same braki stwierdził kontroler NIK dokonując oględzin toru w maju 2011 r.*

W Zakładach Linii Kolejowych¹⁰³⁾ (dalej: ZLK) sporządzono *Plany zapewnienia bezpieczeństwa*, o których mowa w pkt 1.10.3.2 RID¹⁰⁴⁾ lecz w połowie skontrolowanych ZLK¹⁰⁵⁾ nie uzgodniono

¹⁰¹⁾ Na stacji Siemianówka.

¹⁰²⁾ Instrukcja stanowiąca załącznik do zarządzenia Nr 27/2009 Zarządu PKP PLK S.a. z dnia 3 listopada 2009 r. ustala jednolity sposób postępowania wszystkich uczestników przewozu towarów niebezpiecznych na liniach kolejowych zarządzanych przez PLK.

¹⁰³⁾ Terenowe jednostki organizacyjne PLK.

¹⁰⁴⁾ Plany takie powinni wprowadzić i stosować uczestniczący w przewożeniu towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka, tj. towarów, które wbrew ich pierwotnemu przeznaczeniu, użyte do celów terrorystycznych, mogą spowodować poważne skutki, takie jak liczne straty w ludziach i masowe zniszczenia.

¹⁰⁵⁾ W ZLK w Bydgoszczy i Sosnowcu.

procedur ujętych w *Planie zapewnienia bezpieczeństwa* z planami innych uczestników przewozu towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka.

3.2.7.2 Wypełnianie zadań kontrolnych

Zarząd PLK, wypełniając obowiązek określony w art. 30 ustawy o pkn, wyznaczył zarówno w Centrali Spółki, jak i w ZLK doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych¹⁰⁶⁾. Ustalono jednak – że w okresie objętym kontrolą – w 3 ZLK (spośród 23 istniejących) przez okres wielu miesięcy występowały przerwy w zatrudnianiu doradców. Stanowiło to naruszenie postanowień pkt 1.8.3.1 Regulaminu RID i mogło mieć wpływ na powstawanie zagrożenia bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych.

- W **ZLK w Warszawie** nie zatrudniano doradczy w okresie od 1 stycznia do 3 listopada 2010 r. oraz od 1 do 3 czerwca 2011 r., w **ZLK w Krakowie** w okresie od 1 stycznia do 30 czerwca 2010 r. a w **ZLK w Nowym Sączu** brakowało doradczy w okresie od 1 stycznia do 16 września 2010 r.

Okresowe braki doradczy spowodowały, że PLK przedstawiły w 2010 r. Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego nierzetelnie sporządzone, roczne sprawozdanie z działalności Spółki w 2009 r. w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych. Będące bowiem podstawą sporządzenia sprawozdania zbiorczego, jednostkowe sprawozdania – zostały w Zakładach w Krakowie, Nowym Sączu i Warszawie sporządzone przez osoby nieuprawnione, które nie były doradcami ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych

i nie posiadały kwalifikacji niezbędnych dla wykonywania obowiązków doradczy.

Brak doradcy w ZLK w Warszawie w 2010 r. skutkował w ocenie NIK, ujawnionymi w trakcie przeprowadzonej w dniach 3–8 grudnia 2010 r. przez Urząd Transportu Kolejowego kontroli w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych, nieprawidłowościami w zakresie szkoleń pracowników oraz nieprawidłowościami polegającymi na nieprzekazywaniu wykazów pojazdów kolejowych w składzie pociągu dyżurnym ruchu i braku informacji o włączeniu do składu pociągu wagonów z towarami niebezpiecznymi wysokiego ryzyka.

Wyniki wspomnianych kontroli Urzędu Transportu Kolejowego wskazują również na nierzetelne wykonywanie obowiązków przez doradców w innych Zakładach PLK. Kontrole te ujawniały bowiem nieprawidłowości dotyczące np.: przeszkolenia pracowników (kontrola: 25.02–17.03.2010 r. w ZLK w Poznaniu); nieaktualizowania planu zapewnienia bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (kontrola: 17.02–25.03.2010 r. w ZLK w Ostrowie Wlkp. i 1–16.04.2010 r. w ZLK w Szczecinie).

Powyższe ustalenia będące wynikiem kontroli przeprowadzonych przez UTK, zostały potwierdzone w wyniku obecnej kontroli NIK. W toku kontroli stwierdzono, że:

- w **ZLK w Opolu** pracowników, którzy nie odbyli stosownego przeszkolenia, dopuszczano do pracy na stanowiskach związanych z przewozem towarów niebezpiecznych¹⁰⁷⁾;
- w **ZLK w Warszawie** do czasu zakończenia kontroli NIK nie wykonano zalecenia pokontrolnego UTK z 2010 r. i nie przeszkolono w wyznaczonym terminie (do 31 marca 2011 r.) wszystkich pra-

¹⁰⁶⁾ Decyzją Nr 27/2006 Członka Zarządu Dyrektora ds. Sprzedaży PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 22 sierpnia 2006 r. w sprawie wyznaczenia doradców do spraw bezpieczeństwa przewozów towarów niebezpiecznych kolejną.

¹⁰⁷⁾ Dotyczyło to 15 pracowników, tj. 7,6% liczebności próby poddanej badaniu.

cowników biorących udział w przewozie towarów niebezpiecznych; pozostało do przeszkolenia 23 pracowników;

- w **ZLK w Sosnowcu** przeprowadzone przez doradcę kontrole przewozu towarów niebezpiecznych (3 w 2010 r. i 1 w I kw. 2011 r.) ograniczały się jedynie do kontroli zachowania procedur przez pracowników służby ruchu ZLK w trakcie przejazdu przez stacje pociągów przewożących towary niebezpieczne; nie badano stanu technicznego i oznakowania wagonów przewożących takie towary.

W okresie objętym kontrolą – uprawnieni pracownicy jednostek organizacyjnych ZLK przeprowadzili 722 kontrole dotyczące przewozu kolejną towarów niebezpiecznych. W ich wyniku ujawniono 195 nieprawidłowości. Dotyczyły one przede wszystkim nieprzestrzegania wymogów proceduralnych w czasie przewozu towarów niebezpiecznych (niewłaściwie wypełnione wykazy o składzie pociągu, brak informacji o towarach niebezpieczny wysokiego ryzyka). Pozostałe nieprawidłowości polegały na używaniu do przewozów taboru znajdującego się w złym stanie technicznym (płaskie miejsca na kołach, nalewy na kołach, zagrzaną łóżyska osiowe).

Charakter stwierdzonych nieprawidłowości wskazuje na niewykonywanie przez przewoźników kolejowych obowiązków określonych w pkt 1.4.2.2.1 Regulaminu RID. Wskazuje również na niewłaściwe wypełnianie obowiązków przez zatrudnionych przez przewoźników doradców ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych.

3.2.8 Wypełnianie zadań przez przewoźników wykonujących kolejowe przewozy towarów niebezpiecznych

Wyniki kontroli wskazują, że w trakcie przewozów wykonywanych przez PKP

Cargo S.A. nie występowały nieprawidłowości, które w istotny sposób mogłyby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa wykonywanych przewozów towarów niebezpiecznych.¹⁰⁸⁾

W opracowanym i wdrożonym do realizacji przez PKP Cargo Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem zostały uwzględnione wszystkie elementy określone w art. 17a ustawy o transporcie kolejowym. Zostały też sporządzone oraz przekazane do wiadomości Prezesowi UTK Programy poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Jednakże, w latach 2009 – 2011, w programach tych nie określono ilościowych i jakościowych parametrów osiągnięcia określonego poziomu bezpieczeństwa, co uniemożliwiało ocenę skuteczności tych programów¹⁰⁹⁾. Również zostały opracowane i uzgodnione z zarządcami infrastruktury kolejowej Plany zapewnienia bezpieczeństwa przy przewozie towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka¹¹⁰⁾.

Wszyscy pracownicy zatrudniani przy przewozie towarów niebezpiecznych przechodzili okresowe szkolenia¹¹¹⁾, a stanowiska pracy związane z przewozem towarów niebezpiecznych zostały wyposażone w *Instrukcję o postępowaniu przy przewozie kolejną towarów niebezpiecznych* Ir–16.

Zarząd PKP Cargo wyznaczył 24 doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu

¹⁰⁸⁾ W 2009 r. miało miejsce 18 zdarzeń – przewieziono 6,3 mln ton towarów niebezpiecznych; w 2010 r. 20 zdarzeń – 7,4 mln ton; w I kw. 2011 r. 7 zdarzeń.

¹⁰⁹⁾ Z tego powodu programy te nie spełniały warunków wskazanych w § 4 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym.

¹¹⁰⁾ O których mowa w pkt 1.10.3.2 regulaminu RID.

¹¹¹⁾ Stosownie do obowiązku określonego w art. 10 ustawy o pktm.

koleją towarów niebezpiecznych¹¹²⁾. Roczne sprawozdania doradców z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych były sporządzane terminowo i przekazywane Prezesowi UTK. Jednakże doradcy nie zawsze rzetelnie wykonywali swoje obowiązki.

- *Na stacji Warszawa Praga nie został sporządzony i przekazany Prezesowi UTK raport o zdarzeniu przy przewozie towaru niebezpiecznego, które miało miejsce w dniu 3 czerwca 2010 r. Doszło wówczas do wycieku 1720 kg materiału żrącego (N3266) wskutek rozszczelnienia zaworu spustowego cysterny.*
- *W Centralnym Zakładzie PKP Cargo w Łodzi niektóre stacje znajdujące się na obszarze działania Zakładu nie były przez doradcę obejmowane kontrolą jakości przyjmowania przesyłek niebezpiecznych.*

Stwierdzono także powtarzające się przypadki braku reakcji ze strony zwierzchników na uwagi i zalecenia doradców.

- *W Wielkopolskim Zakładzie PKP Cargo w Poznaniu w trakcie 41% przeprowadzonych w latach 2009 – I kwartał 2011 przez doradców kontroli jakości przewozu przesyłek z towarami niebezpiecznymi stwierdzono powtarzające się nieprawidłowości polegające m.in. na: niekompletności tzw. zestawów ucieczkowych dla maszynistów (podstawowe wyposażenie lokomotyw uczestniczących w przewozie towarów niebezpiecznych), akceptowaniu przez pracowników niedbałego sporządzania dokumentów przewozowych, tolerowaniu nieprawidłowego oznakowania wagonów z towarami niebezpiecznymi, niedokręcaniu (z braku odpowiednich nieiskrzących kluczy) śrub na zaślepkach rur spustowych cystern. Komórki organizacyjne Zakładu odpowiedzialne za dopuszczenie do ww. nieprawidłowości, nie udzielały doradcom na ich wnioski i zalecenia odpowiedzi o podjętych działaniach skutecznie eliminujących stwierdzone uchybienia*

W latach 2009–2010 wzrósł wskaźnik SUW¹¹³⁾ dotyczący jakości przewozów towa-

rów niebezpiecznych w komunikacji międzynarodowej, realizowanych przez PKP Cargo, z 3,4 do 5,5. Temu niekorzystnemu zjawisku towarzyszył wzrost, z 492 w 2009 r. do 561 w 2010 r., liczby meldunków RID o nieprawidłowościach ujawnionych przez obcych przewoźników kolejowych przy przesyłkach towarów niebezpiecznych przyjętych do przewozu przez Cargo. Fakty te wskazują na wzrost zagrożenia bezpieczeństwa przy przewozie towarów niebezpiecznych realizowanych przez PKP Cargo.

3.2.9 Skutki nieprzestrzegania zasad transportu towarów niebezpiecznych

W latach 2008–2009 liczba tzw. miejscowych zagrożeń chemiczno – ekologicznych w transporcie kolejowym powstałych w wyniku nieprzestrzegania zasad obowiązujących przy przewozie towarów niebezpiecznych utrzymywała się na zbliżonym poziomie. W 2008 r. i w 2009 r. odnotowano 28 tego rodzaju zdarzeń, a w 2010 r. – 32¹¹⁴⁾. W okresie objętym kontrolą do najpoważniejszego w skutkach wypadku doszło w dniu 8 listopada 2010 r. na stacji Białystok.

pie kolejowych przedsiębiorców przewozowych, którzy obligatoryjnie zobowiązali się do stosowania postanowień Karty UIC 471–3, tj. systemu zapewnienia jakości QAS. Celem stosowania ww. Karty jest osiągnięcie poziomu jakości umożliwiającego przekazywanie pomiędzy przedsiębiorstwami przewozowymi wagonów z przesyłkami towarów niebezpiecznych bez przeprowadzania wzajemnych kontroli na granicach państw. Poszczególni kolejowi przedsiębiorcy przewozowi dokonują wzajemnych kontroli wagonów z przesyłkami towarów niebezpiecznych (w okresach półrocznych). Jakość przewozu jest wyrażana wskaźnikiem SWU (skumulowana wartość usterek). Wzrost wartości tego wskaźnika wskazuje na spadek jakości przewozu.

¹¹²⁾ 2 doradców w Centrali Spółki, a w zakładach terenowych, w zależności od wielkości przewozów, od 1 do 5 doradców.

¹¹³⁾ Od dnia 1 lutego 2008 r. PKP Cargo S.A. jest w gru-

¹¹⁴⁾ Według danych Krajowego Centrum Ratownictwa i Ochrony Ludności „Zdarzenia na drogach z udziałem towarów niebezpiecznych, Jachranka 31 marca 2011 r.”

- **Katastrofa kolejowa na stacji Białystok** miała miejsce około godziny 5:30 w dniu 8 listopada 2010 r. Zderzyły się ze sobą pociąg towarowy Orlen KolTrans (złożony ze spalinowozów M62 i TEM2 oraz 32 wagonów cystern wypełnionych paliwem ciekłym) i pociąg towarowy PKP Cargo (składający się z dwóch elektrowozów ET22 i 7 wagonów, z których 2 były wagonami cysternami z gazem, a 5 węglarkami załadowanymi złomem).

Na skutek zderzenia doszło do wykolejenia pociągu spółki Orlen KolTrans, a następnie zapalenia się lokomotywy TEM2, rozszczelnienia i wybuchu jednego z wagonów cystern z paliwem. Eksplozja wywołała pożar, który objął lokomotywę i siedemnaście z trzydziestu dwóch wagonów składu. Około godziny 7:20 eksplodował drugi z wagonów cystern. Pożar rozprzestrzenił się na tory kolejowe, nastawnię wykonawczą i sąsiadujące z linią kolejową budynki Zakładu Wschodniego PKP Energetyka.

Na skutek kilkogodzinowego pożaru, którego dogaszanie zostało zakończone około godziny 1:00 następnego dnia, nastąpiły liczne uszkodzenia infrastruktury kolejowej stacji Białystok – torów, sieci trakcyjnej i nastawni wykonawczej. Ponadto zniszczeniu uległo siedemnaście wagonów z olejem napędowym i benzyną oraz dwie lokomotywy spółki Orlen KolTrans (M62 i TEM2).

Zarzut nieumyślnego spowodowania katastrofy w ruchu kolejowym został postawiony przez Prokuraturę Rejonową Białystok–Południe dwóm maszynistom prowadzącym pociąg towarowy Orlen KolTrans. Podejrzewani są oni o zignorowanie sygnału na semaforze wskazującego nakaz zatrzymania się.

W 2011 r., kilka miesięcy po wypadku, mimo przywrócenia ruchu pociągów okręg nastawczy pozostaje nieczynny, a pociągi towarowe z kierunków: Czeremcha, Warszawa, Elk nie mogą zostać bezpośrednio przyjęte na grupę torów towarowych stacji Białystok. Wymusza to wjazd pociągów towarowych przez głowicę wschodnią stacji.

Spółka PKP PLK oszacowała, że prace naprawcze i odbudowa zniszczonej infrastruktury kolejowej mogą potrwać do 2017 r. Dokumentację fotograficzną z katastrofy przedstawiono w Załączniku nr 5.9.a, fotografie 1 i 2.

W latach 2008–2010 wzrastała liczba miejscowych zagrożeń chemiczno – ekologicznych powstałych w związku z nieprzestrzeganiem zasad obowiązujących

przy przewozie towarów niebezpiecznych transportem drogowym. W 2009 r. – liczba ta wynosiła 220 zagrożeń, a w 2010 r. wzrosła do 253.

- W dniu 11 maja 2011 r. inspektorzy Transportu Drogowego z Piły zatrzymali do kontroli pojazd ciężarowy należący do polskiego przewoźnika. Kontrola ładowni wykazała, że kierowca przewozi materiały niebezpieczne w ilości przekraczającej jakiegokolwiek wyłączenia ze stosowania się do przepisów dotyczących przewozu materiałów niebezpiecznych. Kierowca nie posiadał zaświadczenia o ukończeniu szkolenia dla kierowców przewożących materiały niebezpieczne. Dodatkowo stwierdzono szereg nieprawidłowości takich jak: brak wyposażenia awaryjnego, gaśnic oraz oznakowania pojazdu tablicami barwy pomarańczowej, oraz niezabezpieczenie przewożonego ładunku. Stwierdzono brak dokumentu przewozowego określonego umową ADR i pisemnej instrukcji dla kierowcy. W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami wobec przedsiębiorcy wszczęto postępowania administracyjne zagrożone karą w wysokości 5 300 złotych. Pojazd skierowano na parking do czasu usunięcia nieprawidłowości. (Załącznik nr 5.9.e, fotografia nr 12)
- W dniu 26 lutego 2009 r. w miejscowości Sadków (powiat radomski) na drodze krajowej nr 12, w wyniku kolizji z innym samochodem ciężarowym wywróciła się cysterna przewożąca olej napędowy. Nastąpił wyciek oleju z dwóch komór. Akcję ratowniczą przeprowadziły jednostki PSP w Radomiu., która polegała na zabezpieczeniu miejsca zdarzenia, przepompowaniu ok. 29 Mg oleju do podstawionej autocysterny, wykonaniu na terenie rozlewiska zagłębienia w celu zebrania rozlanego oleju wraz z emulsją oleju w wodzie powstałą podczas topnienia powierzchniowej warstwy śniegu oraz opadów deszczu jakie miały miejsce podczas zdarzenia, zebraniu rozlanego oleju wraz z emulsją do zbiornika zastępczego, zebraniu powierzchniowej warstwy gleby zanieczyszczonej olejem napędowym. Czas trwania akcji: 10 godzin 50 minut. (Załącznik nr 5.9.d, fotografia nr 4)
- W dniu 1 czerwca 2009 r. od godz. 14.00 trwała akcja ratownicza na trasie nr 62 Wyszaków–Łochów (w okolicach Pustych Łąk). Cysterna przewożąca około 22 tony skroplonego gazu propan – butan przewróciła się do rowu. Nie doszło do rozszczelnienia cysterny. Akcję ratowniczą przeprowadziły specjalistyczne jednostki SGR Chem–Eko oraz

jednostki PSP z Wyszkowa, która po zabezpieczeniu zdarzenia i wyznaczeniu stref polegała m.in. na przepompowaniu do zastępczej cysterny około 10 ton gazu. Czas trwania akcji: 19 godzin 29 minut. (Załącznik nr 5.9.d, fotografia nr 5)

- W dniu 28 czerwca 2010 r. około godziny 13.30 na drodze krajowej nr 50 w miejscowości Bikówek (powiat grójecki) miała miejsce kolizja samochodu przewożącego towary niebezpieczne z innym samochodem ciężarowym. Wskutek niezachowania zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym (najeżdżania w tył samochodu), ciężarówka z towarami niebezpiecznymi zjechała do rowu, przechyliła się na bok a na ziemię wypadły pojemniki DPPL, w których przewożone były rozpuszczalniki organiczne, pozostałości po farbach oraz inne niebezpieczne substancje chemiczne. Nastąpiło rozszczelnienie i wyciek około 4 ton tych substancji. Czas trwania akcji: 11 godzin 10 minut (Załącznik nr 5.9.d, fotografia nr 6)

Najpoważniejsza grupa zagrożeń wynikała z nierzetelnego wykonywania zadań przez doradców do spraw bezpieczeństwa, błędów popełnianych w ich przygotowaniu do wykonywania zawodu bądź lekceważeniu przez przedsiębiorców nadzoru wewnętrznego podczas załadunku, rozładunku lub wykonywaniu przewozu towarów niebezpiecznych. Duży odsetek zagrożeń wynikał z niewłaściwego przygotowania przesyłek i dokumentacji przewozowej oraz nieprzygotowania kierowców i pojazdów do bezpiecznego wykonania operacji transportowych.

Powyższe ustalenia potwierdzają wyniki kontroli przeprowadzonych przez pracowników Inspekcji Ochrony Środowiska, w latach 2009 – I półrocze 2011 r. Kontrole przeprowadzone na terenie przedsiębiorców oraz na parkingach¹¹⁵⁾ wykazały następujące nieprawidłowości¹¹⁶⁾:

a) niezatrudnianie doradcy do spraw bezpieczeństwa,

b) brak:

- rocznych sprawozdań z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych,
- wymaganych oznakowań,
- instrukcji bezpieczeństwa transportu lub karty charakterystyki chemicznej substancji niebezpiecznej,
- instrukcji postępowania w przypadku wystąpienia awarii,
- niekompletne wyposażenie wymagane ADR¹¹⁷⁾.

Na terenie przedsiębiorców posiadających towary niebezpieczne, kontrole w ww. zakresie prowadzili również inspektorzy Państwowej Inspekcji Pracy¹¹⁸⁾. Skontrolowano w latach 2009 – I półrocze 2011 r. 411 pracodawców, u których zatrudnionych było 35 tys. osób. Byli to nadawcy lub odbiorcy towarów niebezpiecznych, takich jak: gazy techniczne, materiały ciekłe zapalne (olej napędowy i opałowy, alkohol etylowy), żrące (kwasy, ługi), materiały utleniające (nadtlenek wodoru w roztworze, chloran potasu, azotan potasowy, nadwęglan sodu), materiały zakaźne (odpady medyczne), mieszaniny gazowych węglowodorów. Niektórzy z nadawców zajmowali się także przewozem lub byli równocześnie odbiorcami niebezpiecznych chemikaliów. Kontrole ukierunkowane były głównie na ocenę wypełniania przez pracodawców odpowiedzialnych za przygotowanie chemika-

¹¹⁵⁾ Obowiązek kontroli przewozu drogowego towarów niebezpiecznych oraz wymagań związanych z tym przewozem, na terenie przedsiębiorcy oraz na parkingach, wynika z art. 29 ust. 1 pkt 10 ustawy o pdtn.

¹¹⁶⁾ Przeprowadzono w tym okresie łącznie 333 kontrole.

¹¹⁷⁾ Na podstawie informacji Z-cy Głównego Inspektora Ochrony Środowiska z dnia 10 października 2011 r.

¹¹⁸⁾ Obowiązek kontroli przewozu drogowego towarów niebezpiecznych oraz wymagań związanych z tym przewozem, na terenie przedsiębiorcy, wynika z art. 29 ust. 1 pkt 5 ustawy o pdtn.

liów do transportu wymagań związanych z przewozem drogowym towarów niebezpiecznych.

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami inspektorzy pracy wydali 194 decyzji nakazowych (753 pisemnych oraz 341 ustnych), w 212 wystąpieniach skierowali 426 wniosków, wydali 14 środków oddziaływania wychowawczego oraz 23 mandaty karne na kwotę ok. 27 tysięcy złotych¹¹⁹⁾. Według Państwowej Inspekcji Pracy istotnym problemem było nieprzestrzeganie przez pracodawców przepisów dotyczących oceny ryzyka zawodowego. W 19% w 2009 r., 12 % w 2010 r. i 10% w 2011 r. kontrolowanych zakładów stwierdzono brak udokumentowanej oceny ryzyka zawodowego na stanowiskach pracy. Duża liczba pracodawców miała problemy z właściwą identyfikacją zagrożeń występujących przy czynnościach związanych z przewozem drogowym towarów niebezpiecznych oraz prac, podczas których zagrożenia te występują. Dotyczyło to zarówno zagrożeń wynikających ze specyficznych własności transportowanych materiałów, jak i ze sposobu wykonywania pracy na konkretnym stanowisku. Skutkiem tego w ocenie ryzyka zawodowego nie uwzględniono zagrożeń związanych z transportem towarów niebezpiecznych. Stan taki, w połączeniu z niewłaściwym przygotowaniem pracowników do pracy (nieprzeprowadzaniem szkoleń okresowym w dziedzinie bhp oraz szkoleń dla osób zaangażowanych w przewóz towarów niebezpiecznych) powodował, że pracownicy nie posiadali dostatecznej wiedzy o zagrożeniach wystę-

pujących na stanowiskach pracy oraz o zasadach i sposobach bezpiecznego wykonywania powierzonych im prac. Podkreślić należy, że brak wiedzy o odpowiedzialności i obowiązkach, stosownie do wykonywanych czynności, wpływał bezpośrednio na bezpieczeństwo transportu materiałów niebezpiecznych, ponieważ generował nowe nieprawidłowości stwierdzane w toku prowadzonych kontroli, m. in. brak właściwych dokumentów przewozowych, nieprawidłowe instrukcje bezpieczeństwa dla kierowcy, załadunek substancji niebezpiecznych do opakowań, które powinny być wycofane z użytku lub do opakowań wtórnych bez ich sprawdzenia.

Odsetek kontrolowanych zakładów, w których stwierdzano nieprawidłowości przedstawia poniższe zestawienie:

¹¹⁹⁾ Na podstawie informacji Dyrektora Departamentu Nadzoru i Kontroli Głównego Inspektoratu Pracy z dnia 12 października 2011 r.

Rys. 3.2.9–1

Nieprawidłowości stwierdzane przez inspektorów PIP podczas kontroli przedsiębiorców w latach 2009 – I półrocze 2011 r.

Zagadnienia objęte kontrolą PIP	Odsetek kontrolowanych zakładów, w których stwierdzano nieprawidłowości		
	2009r.	2010r.	2011r. I półrocze
Ocena ryzyka zawodowego			
brak oceny ryzyka zawodowego	19%	12%	10%
nieuwzględnienie w ocenie ryzyka zawodowego zagrożeń występujących przy czynnościach związanych z przewozem drogowym towarów niebezpiecznych	30%	35%	33%
Przygotowanie pracowników do pracy			
szkolenia okresowe w dziedzinie bhp	10%	10%	6%
szkolenie osób zaangażowanych w przewóz towarów niebezpiecznych	25%	29%	29%
wyposażenie pracowników (kierowcy, załadowcy, wyładowcy) w odpowiednie środki ochrony osobistej	20%	24%	12%
Przewóz drogowy towarów niebezpiecznych			
doradca ds. bezpieczeństwa w transporcie towarów niebezpiecznych	17%	12%	12%
dokumenty przewozowe (brak lub nieprawidłowe)	20%	16%	12%
dodatkowe wyposażenie jednostki transportowej zgodnie z pisemną instrukcją dla kierowcy	10%	16%	12%
pisemne instrukcje bezpieczeństwa ADR dla kierowców na przewożone towary niebezpieczne	8%	7%	9%
Opakowania transportowe			
stan opakowania	10%	9%	17%
oznakowanie opakowania nalepką (nalepkami) ostrzegawczą	7%	15%	18%
oznakowanie numerem rozpoznawczym	8%	6%	15%
procedury napełniania DPPL (dużych pojemników do przewozu luzem)	13%	47%	17%

Źródło: Opracowano na podstawie informacji Państwowej Inspekcji Pracy.

4.1 Przygotowanie kontroli

Kontrola została podjęta z inicjatywy własnej Najwyższej Izby Kontroli, była kontrolą planową, koordynowaną. Temat kontroli mieścił się w priorytetowych kierunkach kontroli NIK na lata 2009–2011: Państwo sprawne i przyjazne obywatelowi (*priorytet*) – Ochrona porządku publicznego i bezpieczeństwo wewnętrzne (*główny obszar badań kontrolnych*). Zgodnie z założeniami programu kontroli, badaniami objęto Urząd Transportu Kolejowego w Warszawie oraz 2 oddziały terenowe a także po 4: urzędy wojewódzkie, urzędy marszałkowskie, wojewódzkie inspekcje transportu drogowego, komendy wojewódzkie Państwowej Straży Pożarnej. Ponadto PKP Cargo S.A. oraz PKP PLK S.A (w tym po 4 zakłady terenowe tych jednostek).

Kontrolą objęci zostali zarówno uczestnicy procesu przewozów towarów niebezpiecznych, jak i jednostki odpowiedzialne za organizację, nadzór i kontrolę tych przewozów. Doboru jednostek dokonano w sposób celowy, kierując się przy wyborze intensywnością przewozów towarów niebezpiecznych, umiejscowieniem głównych nadawców i odbiorców tych materiałów, w tym stacji rozrządowych oraz bocznic kolejowych.

W obszarze obejmującym przewóz kolejną towarów niebezpiecznych badania kontrolne zostały przeprowadzone w:

- organie sprawującym nadzór nad bezpieczeństwem przewozu kolejną tych towarów oraz odpowiadającym za szkolenie osób wykonujących czynności przy przewożeniu towarów niebezpiecznych, a także przeprowadzającym kontrole stanu bezpieczeństwa tych przewozów (Prezes Urzędu Transportu Kolejowego),

- jednostce odpowiadającej za przygotowanie największej części krajowej infrastruktury kolejowej do przewozu towarów niebezpiecznych (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.),
- PKP Cargo S.A., tj. u największego krajowego przewoźnika kolejowego.

Postępowaniem kontrolnym objęto centrale ww. podmiotów oraz ich jednostki terenowe.

W obszarze dotyczącym przewozów drogowych, kontrole zostały przeprowadzone w:

jednostkach odpowiadających za:

- nadzór nad przewozem towarów niebezpiecznych (województwie),
- szkolenie osób wykonujących czynności przy przewożeniu towarów niebezpiecznych, stan techniczny dróg oraz zarządzanie ruchem drogowym na drogach, na których koncentrują się przewozy towarów niebezpiecznych (marszałkowie województw),
- wykonywanie kontroli bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych (wojewódzkie jednostki Inspekcji Transportu Drogowego i Państwowej Straży Pożarnej).

Zagadnienia związane z wykonywaniem zadań przez administrację publiczną w zakresie bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych nie były kompleksowo kontrolowane przez NIK w ostatnim dziesięcioleciu¹²⁰⁾.

¹²⁰⁾ W 2006 r. Delegatura NIK w Białymstoku przeprowadziła kontrolę przewozów drogowych oraz składowania towarów niebezpiecznych w województwie podlaskim (Nr ewid.: 157/2006/P06119/LBI).

4.2 Postępowanie kontrolne i działania podjęte po zakończeniu kontroli

Spośród 29 skontrolowanych jednostek w 27 protokoły kontroli zostały podpisane bez zastrzeżeń. W przypadku kontroli przeprowadzonej w Opolskim Urzędzie Wojewódzkim w Opolu oraz Urzędzie Marszałkowskim Województwa Mazowieckiego w Warszawie zostały zgłoszone do kontrolerów zastrzeżenia do ustaleń zawartych w protokołach kontroli. Zastrzeżenia złożone przez Wojewodę Opolskiego nie zostały uwzględnione przez kontrolującego. Kontroler uznał natomiast w części zastrzeżenia złożone przez Marszałka Województwa Mazowieckiego, przy czym Marszałek odmówił podpisania protokołu.

Do kierowników wszystkich skontrolowanych jednostek skierowano wystąpienia pokontrolne, zawierające oceny, uwagi i wnioski¹²¹⁾ zmierzające do usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości.

Zastrzeżenia do wystąpień pokontrolnych złożyli wojewodowie: Śląski i Zachodniopomorski oraz Marszałkowie: Województwa Lubelskiego i Województwa Mazowieckiego.

Zastrzeżenia zostały rozpatrzone przez Komisje Odwoławcze powołane przez dyrektorów delegatur NIK (a w przypadku zastrzeżeń złożonych przez Wojewodę Zachodniopomorskiego również przez Komisję Rozstrzygającą). Podjęte przez te Komisje uchwały zostały zatwierdzone przez Prezesa NIK.

Spośród 22 rozpatrzonych zastrzeżeń, 12 oddalono w całości. Pozostałe zastrzeżenia uznano za zasadne w części (5 zastrzeżeń) lub za zasadne w całości (5 zastrzeżeń), dokonując stosownych zmian w wystąpieniach pokontrolnych.

W związku z ustaleniami kontroli NIK skierowała do kierowników skontrolowanych jednostek 85 wniosków pokontrolnych.

a) W zakresie wyeliminowania nieprawidłowości związanych z wykonywaniem transportu towarów niebezpiecznych koleją (34 wnioski), wnioski dotyczyły:

- rzetelnego sporządzania planów bezpieczeństwa przy przewozie towarów wysokiego ryzyka (8 wniosków), tj. ujmowania w tych planach danych o telefonach alarmowych Straży Pożarnej i Pogotowia Ratunkowego, uwzględniania zasad współpracy z organami właściwymi w sprawach zarządzania kryzysowego, uwzględniania w planach odpowiednich uzgodnień pomiędzy jednostkami organizacyjnymi przewoźnika a jednostkami zarządcy infrastruktury, zaktualizowania planu przez zarządcę infrastruktury oraz skorelowanie jego zapisów z planami przewoźników,
- właściwego sprawowania nadzoru i kontroli nad bezpieczeństwem przewozu (8 wniosków),
- doprowadzenia do właściwego stanu technicznego, torów do awaryjnego odstawiania wagonów (5 wniosków),
- realizacji obowiązków informacyjno-sprawozdawczych (5 wniosków), w tym m.in.:
 - uzupełniania protokołów kontroli pociągów towarowych w informację, czy przewożony jest towar niebezpieczny,

¹²¹⁾ Poza wystąpieniem skierowanym do Dyrektora Wschodniego Zakładu PKP Cargo S.A w Lublinie, w którym w związku z oceną pozytywną nie skierowano wniosków pokontrolnych.

- zapewnienia niezwłocznego przekazywania zakładowi PLK, przez przewoźników, informacji o wszystkich zdarzeniach (wypadkach, awariach i incydentach) przy przewozie towarów niebezpiecznych,
 - właściwego szkolenia pracowników biorących udział w przewozie towarów niebezpiecznych (4 wnioski), w tym dotyczące niedopuszczania do pracy osób nieprzeszkolonych, zapewnienia wszystkim pracownikom dostępu do specjalistycznych szkoleń oraz aktualnych przepisów z tego zakresu, a także zwiększenia częstotliwości szkoleń,
 - wypełniania obowiązków przez doradców do spraw bezpieczeństwa (4 wnioski), w tym wyznaczenia doradców, egzekwowania od nich realizacji zadań w pełnym zakresie oraz zwiększenia skuteczności ich pracy.
- b) Wnioski w zakresie poprawy wykonywania drogowego transportu towarów niebezpiecznych (51 wniosków) dotyczyły:
- Wprowadzenia skutecznego nadzoru i kontroli nad przewozem tych towarów (12 wniosków) w tym m.in.:
 - objęcia nadzorem wojewodów wykonywania zadań przez WITD i PSP, określenia zasad oraz form sprawowania tego nadzoru, w tym współdziałania z tymi jednostkami,
 - weryfikowania przez PSP danych przed ich zamieszczaniem w Katalogu Zagrożeń,
 - podjęcia działań przez PSP w celu poprawy nadzoru i koordynacji nad działaniami podległych jednostek w zakresie przeprowadzania kontroli u przedsiębiorców posiadających towary niebezpieczne, dostosowania liczby tych kontroli do wymagań oraz ich dokumentowania na obowiązujących formularzach listy kontrolnej,
 - wypełniania przez WITD obowiązków w zakresie prowadzenia kontroli przewozu drogowego na terenie przedsiębiorcy posiadającego takie towary, sporządzania list kontrolnych oraz przeprowadzania kontroli ciśnieniowych urządzeń transportowych.
 - Poprawy nadzoru sprawowanego przez marszałków województw nad działalnością podmiotów zajmujących się prowadzeniem kursów doszkalcających (10 wniosków), m.in. poprzez:
 - wykonywanie nadzoru i kontroli tych przedsiębiorców,
 - ustalanie czy przedsiębiorcy wpisani do rejestru na podstawie niekompletnych lub wadliwych dokumentów, spełniają wymogi ustawowe,
 - dokonywanie w pełnym zakresie kontroli przedsiębiorców,
 - egzekwowanie od osób przeprowadzających kontrole u przedsiębiorców prowadzących kursy doszkalcające, zbadania wszystkich zagadnień wskazanych w upoważnieniach,
 - wprowadzenie pisemnych uregulowań określających zasady postępowania z zestawami pytań egzaminacyjnych,
 - wszczynanie postępowań o nałożenie kary grzywny wobec przedsiębiorców, którzy nie wypełnili ustawowych obowiązków,
 - podjęcie działań, z uwzględnieniem odpowiedzialności karnej, w związku z ujawnieniem faktów mogących wskazywać na poświadczenie nieprawdy przez przedsiębiorcę prowadzącego kursy doszkalcające.

- Usprawnienia przez marszałków województw współdziałania z WITD oraz PSP w zakresie wymiany informacji o zagrożeniach związanych z przewozem drogowym towarów niebezpiecznych (8 wniosków), w tym dotyczących m.in.:
 - współdziałania WITD z innymi organami uprawnionymi do kontroli przewozu drogowego towarów niebezpiecznych w zakresie wymiany informacji o wynikach przeprowadzonych kontroli,
 - współdziałanie marszałków (na potrzeby dokonywanych analiz bezpieczeństwa ruchu) z PSP, w celu pozyskiwania informacji o zagrożeniach wynikających z przewozu towarów niebezpiecznych, w tym o trasach przewozu tych towarów,
 - bieżącej aktualizacji informacji o podmiotach zobowiązanych do składania rocznych sprawozdań,
 - zaktualizowania porozumienia w sprawie określenia zasad współdziałania PSP a WITD,
 - uregulowania zasad współpracy PSP z innymi podmiotami nadzorującymi lub kontrolującymi drogowy przewóz towarów niebezpiecznych,
 - rozpoznania i informowania zarządców dróg oraz organów zarządzających ruchem o miejscach niebezpiecznych lub niedostatecznie oznakowanych.
 - Zapewnienia prawidłowej realizacji przez przedsiębiorców oraz doradców do spraw bezpieczeństwa obowiązków informacyjno-sprawozdawczych (7 wniosków). Przykładowo:
 - przestrzegania przez wojewodów obowiązujących zasad weryfikacji sprawozdań rocznych,
 - podjęcia działań przez marszałków w celu zapewnienia wywiązywania się przez przedsiębiorców z obowiązków sprawozdawczych i informacyjnych,
 - pisemnego uregulowania formy i zasad przekazywania oraz dokumentowania przekazywania otrzymywanych zgłoszeń o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych, innym jednostkom organizacyjnym PSP,
 - egzekwowania przez PSP od doradców do spraw bezpieczeństwa sporządzania raportów powypadkowych.
 - Pełnego wykonywania zadań przez wojewodów i marszałków z zakresu organizacji ruchu (4 wnioski), m.in.:
 - uwzględniania w analizach istniejących organizacji ruchu zagadnień związanych z przewozem towarów niebezpiecznych oraz dokonywania okresowych ocen organizacji ruchu, z uwzględnieniem ryzyka związanego z uczestnictwem w tym ruchu pojazdów przewożących towary niebezpieczne i kierowanie wynikających z nich wniosków do właściwych organów zarządzających ruchem drogowym.
- Pozostałe wnioski dotyczyły:
- prawidłowego dokonywania wpisów do rejestru przedsiębiorców prowadzących kursy dokształcające (4 wnioski), przykładowo:
 - egzekwowanie wymogów wynikających z aktualnie obowiązujących przepisów prawa, które muszą spełnić podmioty ubiegające się o wpis do rejestru, skorygowanie błędnych zapisów w rejestrze oraz zapewnienie właściwej weryfikacji podmiotów ubiegających się o wpis,

- podjęcia działań, mających na celu utworzenie przez starostów parkingów, na które w razie awarii mogą być usuwane i deponowane pojazdy przewożące towary niebezpieczne (3 wnioski),
- prawidłowego wydawania świadectw doradcy ds. bezpieczeństwa (3 wnioski).

Z otrzymanych odpowiedzi na wystąpienia pokontrolne wynika, że adresaci tych wystąpień zrealizowali 33 wnioski, 42 było trakcie realizacji, zaś 10 wniosków – jak dotychczas – nie zostało zrealizowanych¹²²⁾. Do najważniejszych działań, podjętych przez kierowników skontrolowanych jednostek w związku z realizacją wniosków skierowanych przez NIK, należało m.in.:

a) w zakresie transportu towarów niebezpiecznych kolejną:

- uzupełnienie Planów zapewnienia bezpieczeństwa o wymagane przepisami elementy oraz ich aktualizacja,
- wprowadzenie w UTK nowych zasad koordynacji planów działalności kontrolnej i nadzorczej oraz skierowane do dyrektorów zakładów linii kolejowych PLK zobowiązania do ustalenia w terminie jednego miesiąca szczegółowej lokalizacji torów do awaryjnego odstawiania wagonów i przedstawienia szczegółowego programu budowy lub przystosowania tych torów do obowiązujących przepisów,
- wystąpienie przez Prezesa UTK do przewoźników o ścisłe przestrzeganie postanowień instrukcji Ir-16 a (w tym przekazywanie informacji o zaistniałych zdarzeniach) i o konsekwencjach niestosowania się do jej postanowień (wstrzymanie koncesji),

- wprowadzenie rozwiązań organizacyjnych, uniemożliwiających dopuszczenie do pracy osób nie przeszkolonych w zakresie procedur dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych,
- wyznaczenie doradców do spraw bezpieczeństwa,

b) w zakresie transportu drogowego towarów niebezpiecznych:

- zobowiązanie pracowników do przestrzegania procedur postępowania ze sprawozdaniami oraz rzetelnego weryfikowania zawartych w nich danych a także do dokonywania kompleksowej oceny oznakowania przesyłek, również w punktu widzenia zagrożeń wynikających z przewozu towarów niebezpiecznych,
- podjęcie działań zmierzających do bieżącej aktualizacji informacji o podmiotach zobowiązanych do składania rocznych sprawozdań w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych,
- pozyskanie danych o przebiegu tras pojazdów przewożących towary niebezpieczne, w celu wykonania analizy koniecznej do sporządzenia projektów organizacji ruchu,
- dostosowanie procedury wpisu do rejestru działalności regulowanej do aktualnie obowiązujących przepisów, w tym zaprzestanie kontroli przedsiębiorców przed dokonaniem wpisu,
- stosowanie, w przypadku naruszenia przepisów dotyczących prowadzenia kursów doszkalających, wymaganych prawem sankcji,
- pisemne uregulowanie procedury przekazywania oraz dokumentowania otrzymywanych zgłoszeń o przewozie towarów niebezpiecznych innym jednostkom organizacyjnym PSP,

¹²²⁾ Wg stanu na dzień 13 grudnia 2011 r.

- omówienie, podczas posiedzeń WRBRD, podejmowanych przez organy kontroli drogowej oraz zarządców dróg, działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa na drogach w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych,
- uwzględnienie w planie kontroli wojewody na 2012 r., kontroli wykonywania zadań przez marszałka województwa dotyczących nadawania uprawnień przedsiębiorcom do prowadzenia kursów doszkalających oraz sprawowania nadzoru nad procesem wydawania zaświadczeń ADR kierowcom wykonującym przewóz towarów niebezpiecznych.

W toku kontroli zasięmano informacji w 100 jednostkach nieobjętych kontrolą¹²³⁾, m.in. od Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, Głównego Inspektora Transportu Drogowego, Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, Głównego Inspektora Pracy, przewoźników kolejowych (poza PKP Cargo) i drogowych, wojewodów, marszałków województw, starostów, komendantów wojewódzkich: Policji oraz Państwowej Straży Pożarnej, dyrektorów zarządów dróg wojewódzkich, dyrektorów zakładów PKP PLK SA, dyrektorów Oddziałów Terenowych UTK, przedsiębiorców wykonujących działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia kursów doszkalających.

Informacje udzielone NIK dotyczyły m.in.:

- wyników kontroli spełniania przez przedsiębiorców wymagań związanych z bezpieczeństwem pracowni-

ków biorących udział w czynnościach związanych z przewozem towarów niebezpiecznych,

- wyników kontroli przewozu drogowego towarów niebezpiecznych,
- lokalizacji oraz spełniania wymagań przez parkingi, na które powinny być usuwane awaryjnie pojazdy z towarami niebezpiecznymi,
- wystawionych świadectw dopuszczenia pojazdów przeznaczonych do przewozu towarów niebezpiecznych,
- wyników sprawdzeń okręgowych stacji kontroli pojazdów w zakresie zgodności ich wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami niezbędnymi do wykonywania przez te stacje badań technicznych pojazdów przewożących towary niebezpieczne,
- strat ładunków z towarami niebezpiecznymi powstałych podczas ich przewozu;
- przyczyn niesporządzania i nieprzekazywania rocznych sprawozdań w zakresie zrealizowanych przewozów towarów niebezpiecznych,
- liczby ośrodków prowadzących kursy doszkalające dla kierowców oraz zrealizowanych przez nie kursów,
- sporządzania przez PSP tzw. „katalogów zagrożeń”, w tym informacji w nich zawartych dotyczących liczby i lokalizacji zakładów o dużym lub zwiększonym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej w związku z produkcją lub wykorzystywaniem substancji niebezpiecznych,
- zgodności procedur dotyczących Towarów Wysokiego Ryzyka (TWR) określonych przez przewoźników w Planach Zapewnienia Bezpieczeństwa

¹²³⁾ W trybie art. 29 pkt. 2 lit. f ustawy o NIK.

- z odpowiednimi Planami zarządców infrastruktury kolejowej,
- liczby zgłoszeń przewozu towarów niebezpiecznych,
- przekazywania raportów powypadkowych,
- przyczyn nieopublikowania przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego w prowadzonej ewidencji doradców danych o osobach, które świadectwo doradcy uzyskały w latach 2007–2010,
- przyczyn podania w rocznych sprawozdaniach w zakresie zrealizowanych przewozów towarów niebezpiecznych, numerów świadectw doradcy ds. bezpieczeństwa, które wówczas nie figurowały w ewidencji doradców, prowadzonej przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego,
- braku konsultacji z przewoźnikami kolejowymi planu zapewnienia bezpieczeństwa towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka opracowanego przez zakład linii kolejowych PKP PLK SA.

Ponadto w charakterze świadka przesłuchano łącznie 3 osoby¹²⁴⁾. Przesłuchania dotyczyły m.in.:

- kwestii związanych z wykonywaniem obowiązków przez doradcę do spraw bezpieczeństwa przewozów koleją,
- wnioskiem oddziału terenowego UTK o ukaranie kierownictwa Zakładu Linii Kolejowych PKP PLK SA,
- zakresu czynności wykonywanych przez pracownika oddziału terenowego UTK podczas kontroli prowadzonych u zarządców infrastruktury kolejowej, przewoźników oraz użytkowników bocznic.

W związku z wynikami kontroli:

- Delegatura NIK w Katowicach skierowała zawiadomienie do Śląskiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego o ujawnieniu okoliczności wskazujących na niedopełnienie przez 9 przedsiębiorców obowiązków określonych w art. 23 ust. 2 ustawy o pdtn polegających na niezłożeniu Wojewodzie śląskiemu rocznych sprawozdań z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych oraz czynności z tym związanych¹²⁵⁾.
- Delegatura NIK Warszawie skierowała do Komendy Rejonowej Policji w Warszawie zawiadomienie o niedopełnieniu obowiązku przez kierownika Zakładu Linii Kolejowych w Warszawie Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe SA wynikającego z art. 30 ust. 1 ustawy o pkn polegającego na obowiązku wyznaczenia doradcy ds. bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych.
- Delegatura NIK w Łodzi skierowała do Prokuratury Rejonowej dla Łodzi Bałuty zawiadomienie o popełnieniu przestępstwa zniszczenia dokumentów z egzaminów na doradców do spraw bezpieczeństwa w transporcie towarów niebezpiecznych, przeprowadzonych w Wojewódzkim Inspektoracie Transportu Drogowego w Łodzi.

W 6 skontrolowanych jednostkach przeprowadzono narady pokontrolne z udziałem kierownictwa jednostek i osób odpowiedzialnych za skontrolowane zagadnienia, podczas których omówione zostały stwierdzone nieprawidłowości oraz wnioski wynikające z ustaleń kontroli.

¹²⁴⁾ W trybie art. 42 ust. 1 ustawy o NIK.

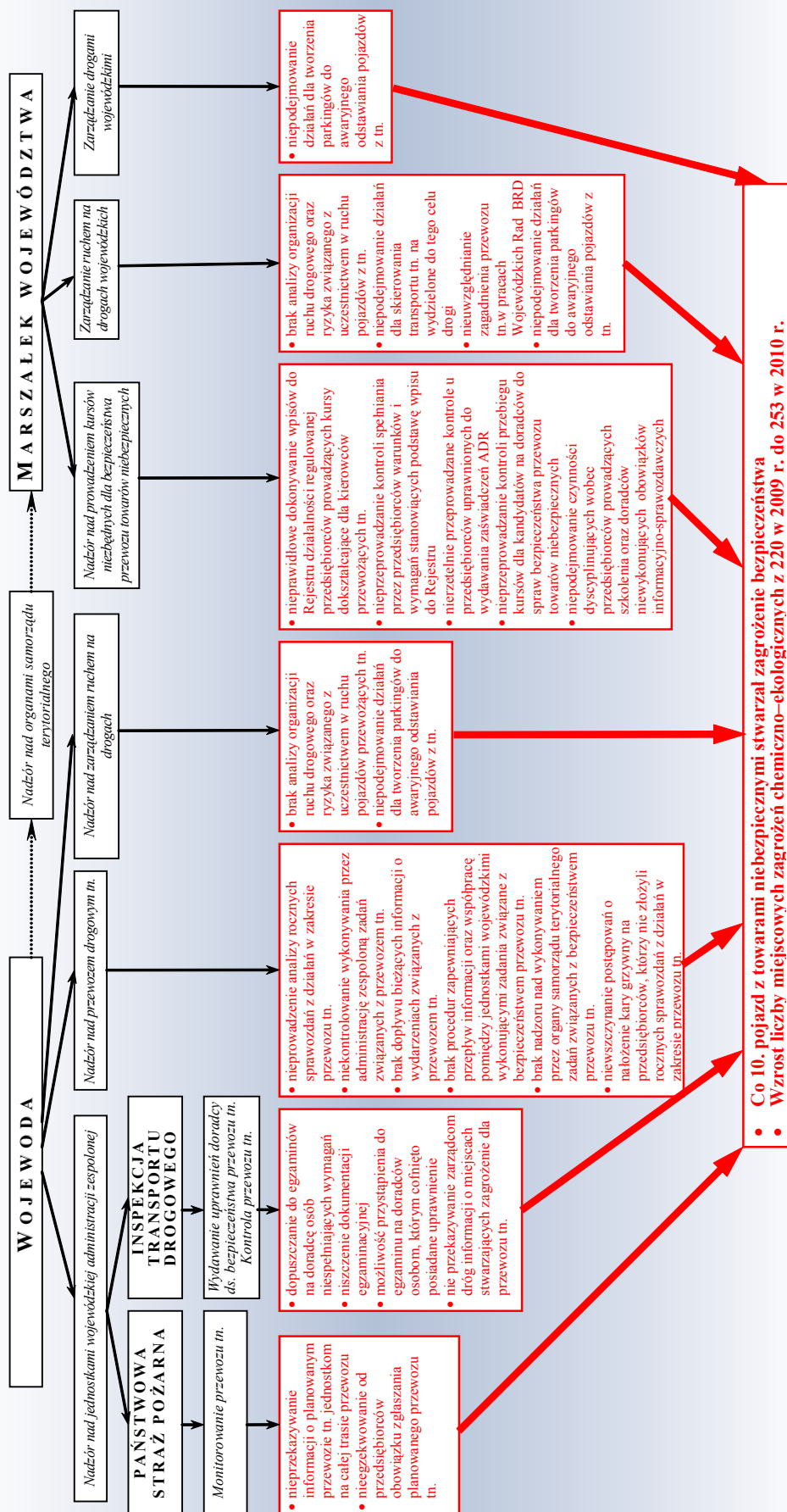
¹²⁵⁾ W wyniku kontroli prowadzonej w Śląskim Urzędzie Wojewódzkim.

Wykaz skontrolowanych podmiotów oraz jednostek organizacyjnych NIK, które przeprowadziły w nich kontrole

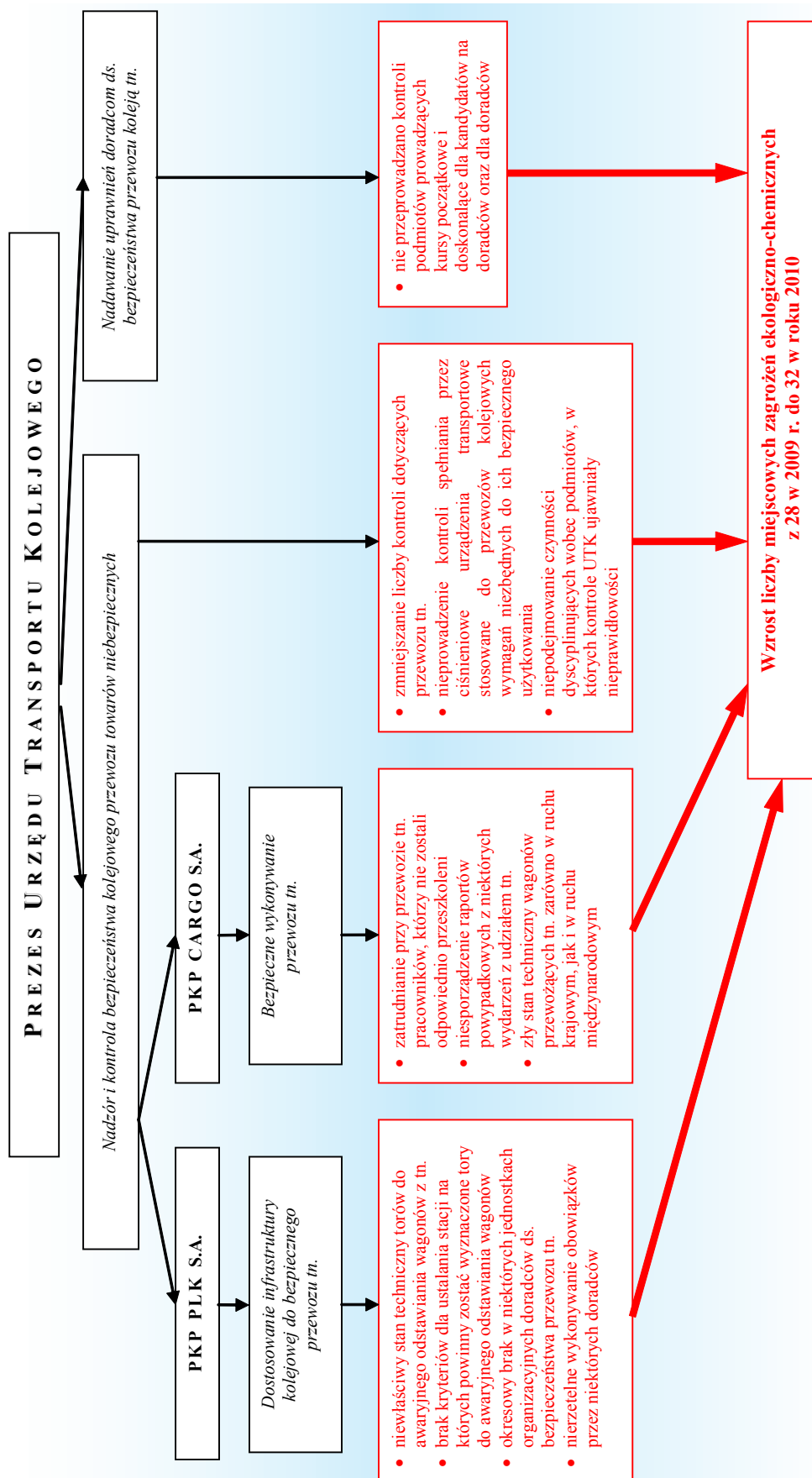
Departament Komunikacji i Systemów Transportowych (aktualnie Departament Infrastruktury) przeprowadził kontrole w: PKP Cargo S.A. w Warszawie, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w Warszawie, Urzędzie Transportu Kolejowego w Warszawie oraz Oddziałach Terenowych tego Urzędu: w Warszawie i Krakowie. Natomiast delegatury NIK przeprowadziły kontrole w następujących jednostkach:

1. **Delegatura NIK w Bydgoszczy** w: Urzędzie Marszałkowskim Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu, PKP PLK Zakładzie Linii Kolejowych w Bydgoszczy oraz Komendzie Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej w Toruniu.
2. **Delegatura NIK w Katowicach** w: Śląskim Urzędzie Wojewódzkim w Katowicach, PKP PLK Zakładzie Linii Kolejowych w Sosnowcu oraz w Komendzie Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej w Katowicach.
3. **Delegatura NIK w Lublinie** w: Urzędzie Marszałkowskim Województwa Lubelskiego w Lublinie, PKP Cargo S.A. Wschodnim Zakładzie Spółki w Lublinie oraz w Komendzie Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej w Lublinie.
4. **Delegatura NIK w Łodzi** w: Łódzkim Urzędzie Wojewódzkim w Łodzi, PKP Cargo S.A. Centralnym Zakładzie Spółki w Łodzi oraz w Łódzkim Inspektoracie Transportu Drogowego w Łodzi.
5. **Delegatura NIK w Opolu** w: Opolskim Urzędzie Wojewódzkim w Opolu, PKP PLK Zakładzie Linii Kolejowych w Opolu oraz w Opolskim Inspektoracie Transportu Drogowego w Opolu.
6. **Delegatura NIK w Poznaniu** w: Urzędzie Marszałkowskim Województwa Wielkopolskiego w Poznaniu, PKP Cargo S.A. Wielkopolskim Zakładzie Spółki w Poznaniu oraz w Wielkopolskim Inspektoracie Transportu Drogowego w Poznaniu.
7. **Delegatura NIK w Szczecinie** w: Zachodniopomorskim Urzędzie Wojewódzkim w Szczecinie, PKP Cargo S.A. Zachodniopomorskim Zakładzie Spółki w Szczecinie oraz Komendzie Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej w Szczecinie.
8. **Delegatura NIK w Warszawie** w: Urzędzie Marszałkowskim Województwa Mazowieckiego w Warszawie, PKP PLK Zakładzie Linii Kolejowych w Warszawie oraz Mazowieckim Inspektoracie Transportu Drogowego w Warszawie.

Nieprawidłowości w realizacji zadań przez organy administracji publicznej w zakresie dotyczącym przewozu drogowego towarów niebezpiecznych



Nieprawidłowości w realizacji zadań przez organy administracji publicznej w zakresie dotyczącym przewozu kolejowego towarów niebezpiecznych



Lista osób zajmujących kierownicze stanowiska, odpowiedzialnych za kontrolowaną działalność

W okresie objętym kontrolą:

a) stanowisko Marszałka:

- Województwa Kujawsko–Pomorskiego od dnia 24 listopada 2006 r. zajmował Pan Piotr Całbecki,
- Województwa Lubelskiego od dnia 28 stycznia 2008 r. zajmował Pan Krzysztof Grabczuk a od dnia 1 grudnia 2010 r. Pan Krzysztof Hetman,
- Województwa Wielkopolskiego od dnia 10 października 2005 r. zajmował Pan Marek Woźniak,
- Województwa Mazowieckiego od dnia 10 grudnia 2001 r. zajmował Pan Adam Struzik,

b) stanowisko Wojewody:

- Śląskiego od dnia 29 listopada 2007 r. zajmował Pan Zygmunt Łukaszczyk,
- Łódzkiego od dnia 29 listopada 2007 r. zajmowała Pani Jolanta Chełmińska,
- Opolskiego od dnia 29 listopada 2007 r. zajmował Pan Ryszard Wilczyński,
- Zachodniopomorskiego od dnia 29 listopada 2007 r. zajmował Pan Marcin Zydorowicz,

c) stanowisko Komendanta Wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej zajmowali:

- Kujawsko – Pomorskiego Komendanta PSP od dnia 23 lutego 2006 r. – st. bryg. Tomasz Leszczyński,
- Śląskiego Komendanta Wojewódzkiego PSP od dnia 28 stycznia 2008 r. – nadbryg. Marek Rączka,
- Lubelskiego Komendanta Wojewódzkiego PSP od dnia 1 sierpnia 2008 r. – bryg. Tadeusz Dołgań. W okresie od dnia 24 września 2010 r. pełnienie obowiązków Lubelskiego Komendanta PSP powierzono: st. bryg. Zbigniewowi Czępińskiemu – od 24 września 2010 r., mł. bryg. Gustawowi Włodarczykowi – od 24 października 2010 r., st. bryg. Zbigniewowi Czępińskiemu – od 24 listopada 2010 r., mł. bryg. Gustawowi Włodarczykowi – od 24 grudnia 2010 r. Od 24 stycznia 2011 r. stanowisko Komendanta Wojewódzkiego PSP zajmował st. bryg. Tadeusz Milewski,
- Zachodniopomorskiego Komendanta Wojewódzkiego PSP od dnia 23 stycznia 2008 r. – bryg. Henryk Cegiełka,

d) stanowisko Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego zajmowali:

- Łódzkiego Inspektora Transportu Drogowego od dnia 24 stycznia 2008 r. – Pan Adam Lepa,
- Opolskiego Inspektora Transportu Drogowego od dnia 16 maja 2005 r. – Pan Jan Książek,
- Wielkopolskiego Inspektora Transportu Drogowego od dnia 1 lipca 2007 r. – Pan Piotr Kantecki,
- Mazowieckiego Inspektora Transportu Drogowego od dnia 15 stycznia 2008 r. – Pan Andrzej Łuczycki,

- e) Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego od dnia 1 czerwca 2006 r. był Pan Wiesław Jarosiewicz a od 1 października 2010 r. Pan Krzysztof Jaroszyński,
- f) Dyrektorem Urzędu Transportu Kolejowego Oddział Terenowy w:
 - Krakowie od dnia 1 czerwca 2003 r. był Pan Marian Jamborski,
 - Warszawie od dnia 15 grudnia 2005 r. był Pan Józef Modzelewski,
- g) Prezesem Zarządu PKP Cargo S.A. od dnia 29 stycznia 2008 r. był Pan Wojciech Balczun,
- h) Dyrektorem PKP Cargo S.A.:
 - Wschodniego Zakładu Spółki w Lublinie od dnia 1 lutego 2007 r. był Pan Dariusz Sikora a od dnia 1 stycznia 2011 r. Pan Jerzy Przygoda,
 - Centralnego Zakładu Spółki w Łodzi od dnia 1 stycznia 2009 r. był Pan Tomasz Abramczyk,
 - Wielkopolskiego Zakładu Spółki w Poznaniu od dnia 1 stycznia 2009 r. był Pan Ireneusz Wasilewski a od dnia 1 marca 2009 r. Pan Andrzej Jabłoński (od 9 do 28 lutego 2009 r. pełnił obowiązki Dyrektora Zakładu),
 - Zachodniopomorskiego Zakładu Spółki w Szczecinie od dnia 10 lutego 2009 r. była Pani Mirosława Pietkiewicz,
- i) Prezesem Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. od dnia 5 lutego 2009 r. był Pan Zbigniew Szafranski,
- j) Dyrektorem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych:
 - w Bydgoszczy od dnia 1 stycznia 2010 r. był Pan Zbigniew Wróblewski,
 - w Sosnowcu od dnia 29 maja 2008 r. był Pan Karol Trzoński, od dnia 4 stycznia 2011 r. Pan Janusz Michalik, a od dnia 26 maja 2011 r. Pan Daniel Dygudaj (w okresie od 1 marca do 25 maja 2011 r. pełnił obowiązki Dyrektora Zakładu),
 - w Opolu od dnia 11 lipca 2007 r. był Pan Ryszard Gajny,
 - w Warszawie od dnia 6 maja 2006 r. był Pan Jan Telecki.

Wykaz aktów prawnych dot. kontrolowanej działalności

1. Ustawa z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 199, poz. 1671 ze zm.).
2. Ustawa z dnia 29 listopada 2000 r. Prawo atomowe (Dz. U. z 2007 r. Nr 42, poz. 276 ze zm.).
3. Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2010 r. Nr 220, poz. 1447 ze zm.).
4. Ustawa z dnia 31 marca 2004 r. o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 97, poz. 962 ze zm.).
5. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 ze zm.).
6. Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (Dz. U. Nr 89, poz. 590 ze zm.).
7. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 ze zm.).
8. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 ze zm.).
9. Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 227, poz. 1367).
10. Oświadczenie rządowe z dnia 16 stycznia 2009 r. w sprawie wejścia w życie zmian do załączników A i B Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. z 2009 r. Nr 27, poz. 162 ze zm.).
11. Oświadczenie rządowe z dnia 7 lipca 2009 r. uzupełniające oświadczenie rządowe z dnia 12 lutego 2007 r. w sprawie mocy obowiązującej Protokołu z dnia 3 czerwca 1999 r. wprowadzającego zmiany do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Protokół 1999) – RID. (Dz. U. Nr 167, poz. 1318 zał. ze zm.).
12. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 grudnia 2002 r. w sprawie świadectwa dopuszczenia pojazdów do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 237, poz. 2011 ze zm.).
13. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości wynagrodzenia członków komisji egzaminacyjnej powołanej przez podmiot prowadzący kurs dokształcający dla kierowców przewożących towary niebezpieczne (Dz. U. Nr 237, poz. 2012).
14. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 września 2005 r. w sprawie kursów dokształcających dla kierowców przewożących towary niebezpieczne (Dz. U. Nr 187, poz. 1571).
15. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 października 2005 r. w sprawie wzoru formularza rocznego sprawozdania z działal-

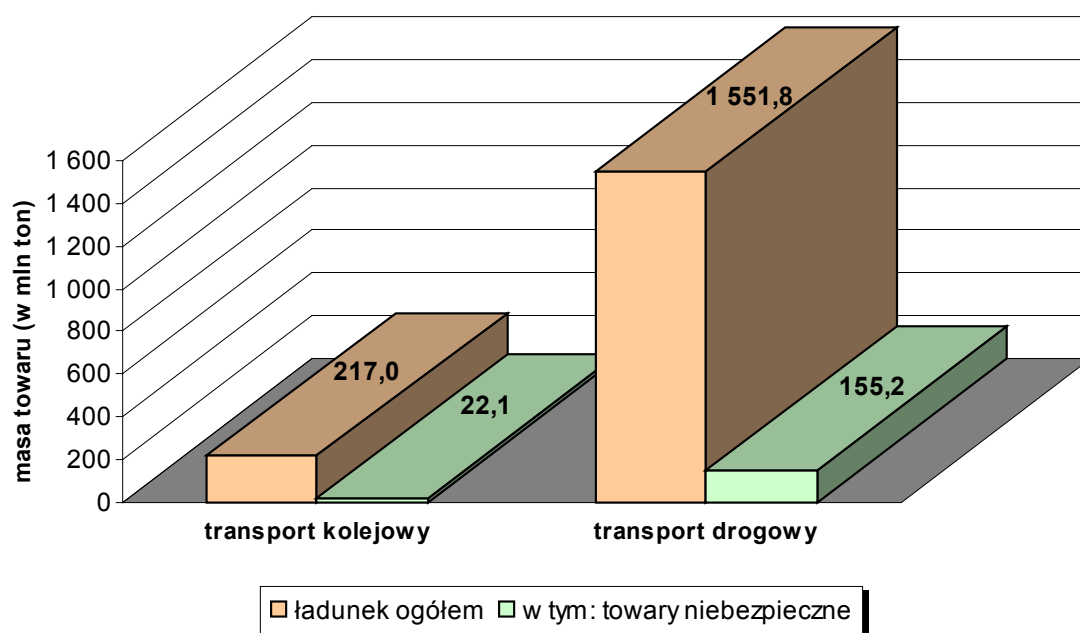
ności w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych oraz sposobu jego wypełniania (Dz. U. Nr 207, poz. 1733).

16. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 września 2005 r. w sprawie uzyskiwania świadectwa przeszkolenia doradcy do spraw bezpieczeństwa w zakresie transportu drogowego towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 200, poz. 1654).
17. Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 4 czerwca 2007 r. w sprawie towarów niebezpiecznych, których przewóz drogowy podlega obowiązkowi zgłoszenia (Dz. U. Nr 107, poz. 742).
18. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2005 r. w sprawie formularza listy kontrolnej (Dz. U. Nr 201, poz. 1667).
19. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 14 sierpnia 2003 r. w sprawie parkingów, na które są usuwane pojazdy przewożące towary niebezpieczne (Dz. U. Nr 161, poz. 1567).
20. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczególnych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729).
21. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 lipca 2004 r. w sprawie sposobu ustalania opłat za czynności związane z oceną zgodności ciśnieniowych urządzeń transportowych (Dz. U. Nr 200, poz. 2052).
22. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2004 r. w sprawie ciśnieniowych urządzeń transportowych (Dz. U. Nr 200, poz. 2054).
23. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 maja 2004 r. w sprawie wzoru formularza rocznego sprawozdania z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych oraz sposobu jego wypełniania (Dz. U. Nr 118, poz. 1239).
24. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 lipca 2004 r. w sprawie egzaminu dla kandydatów na doradców i dla doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 164, poz. 1717 ze zm.).
25. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 maja 2004 r. w sprawie wzoru świadectwa doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 135, poz. 1445).
26. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 maja 2004 r. w sprawie szczególnych wymagań w stosunku do podmiotów prowadzących kursy początkowe i doskonalące oraz zakresu tych kursów (Dz. U. Nr 135, poz. 1446).
27. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393 ze zm.).

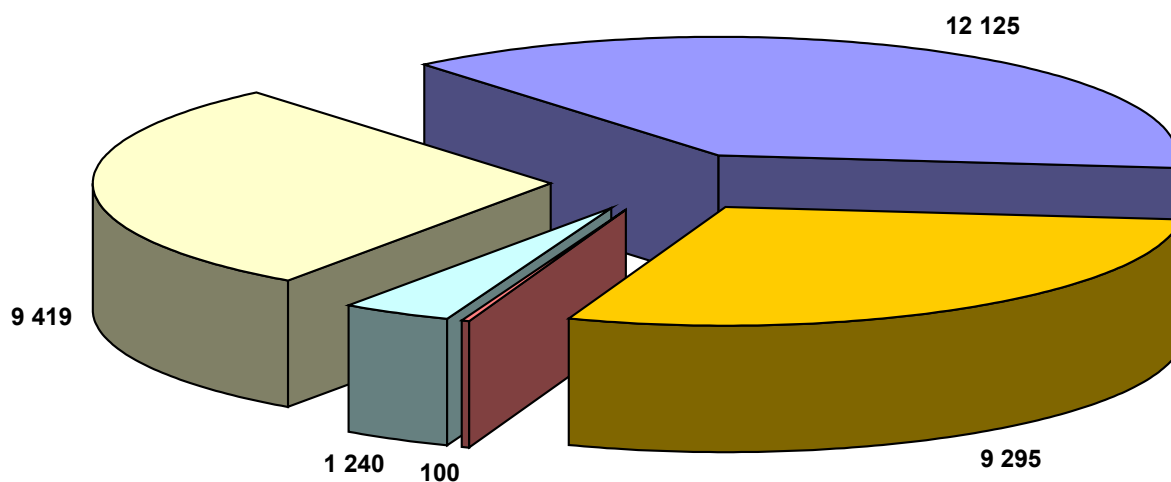
28. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 2008/68/WE z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz. Urz. UE L Nr 260 str. 13).
29. Dyrektywa Rady Nr 95/50/WE z dnia 6 października 1995 r. w sprawie ujednoliconych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych (Dz. Urz. UE L Nr 249 str. 35).
30. Zarządzenie Nr 31 Ministra Gospodarki z dnia 12 listopada 2008 r. w sprawie upoważnienia do wykonywania czynności administracyjnych w sprawach warunków technicznych opakowań towarów niebezpiecznych (Dz. Urz. Nr 1, poz. 31).
31. Zarządzenie Nr 33 Ministra Gospodarki z dnia 12 listopada 2008 r. w sprawie upoważnienia do wykonywania czynności administracyjnych w sprawach badań, klasyfikacji oraz warunków dopuszczania do przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (Dz. Urz. Nr 1, poz. 33).
32. Zarządzenie Nr 16 Ministra Infrastruktury z dnia 10 maja 2005 r. w sprawie upoważnienia Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego do wykonywania niektórych czynności administracyjnych wynikających z przepisów Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych ADR (Dz. Urz. Nr 5, poz. 31).
33. Zarządzenie Nr 32 Ministra Gospodarki z dnia 12 listopada 2008 r. w sprawie upoważnienia do wykonywania czynności administracyjnych w sprawach warunków technicznych opakowań towarów niebezpiecznych (Dz. Urz. Nr 1, poz. 32).

Dane obrazujące rynek przewozów towarów niebezpiecznych w Polsce¹²⁶⁾

Rys. 5.6–1 Przewóz towarów w Polsce w 2010 r.



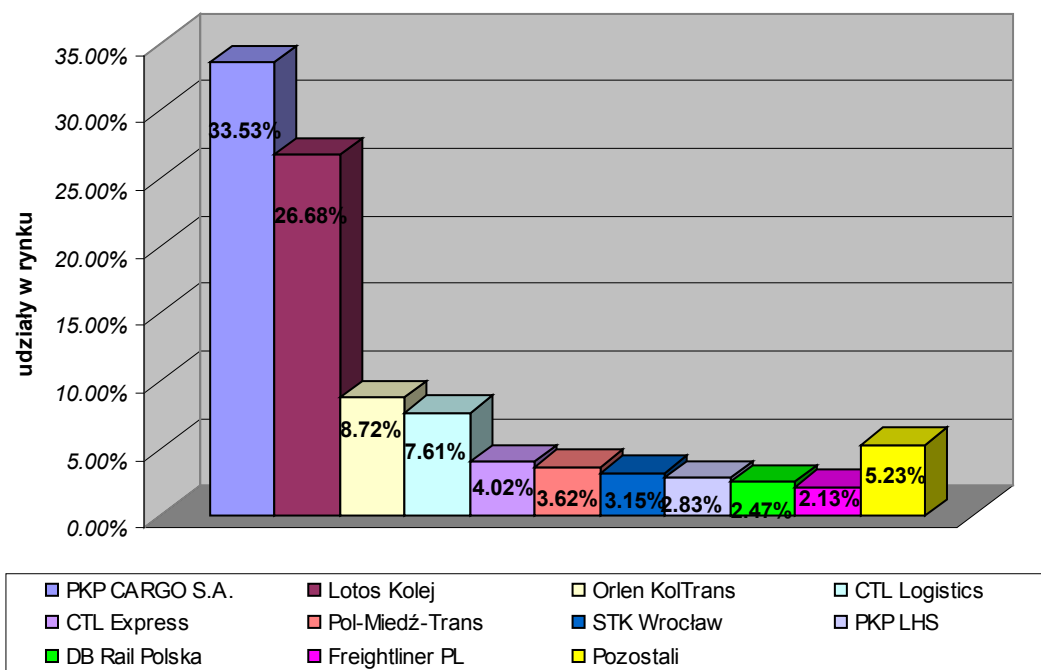
Rys. 5.6–2 Liczba poszczególnych urządzeń technicznych przeznaczonych do przewozu towarów niebezpiecznych, objętych dozorem TDT



- cysterny wagonowe do transportu towarów niebezpiecznych wg RID
- cysterny drogowe do transportu towarów niebezpiecznych wg ADR (w tym 40 pojazdów - baterii)
- kontenery cystern i wieloelementowe kontenery do gazu (MEGC) – ADR/RID
- duże pojemniki do przewozu luzem (DPPL)
- naczynia ciśnieniowe (butle, wiązki butli, zbiorniki kriogeniczne, bębny ciśnieniowe, zbiorniki odejmowalne)

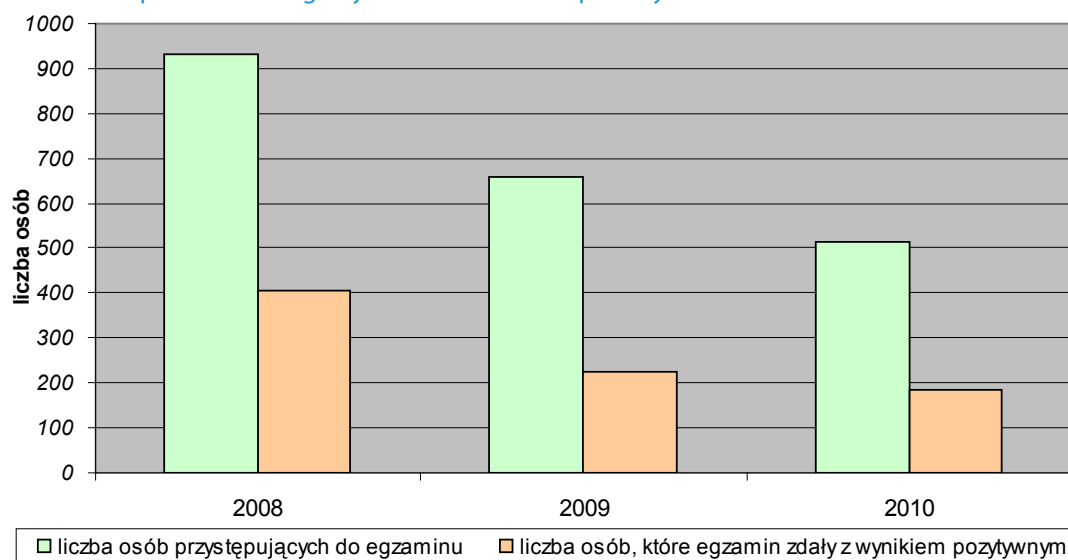
¹²⁶⁾ Opracowano na podstawie danych GUS oraz UTK.

Rys. 5.6–3 Udziały procentowe poszczególnych przewoźników kolejowych w rynku przewozu towarów niebezpiecznych w 2010 r.



Wyniki egzaminów na doradcę do spraw bezpieczeństwa w przewozie drogowym towarów niebezpiecznych¹²⁷⁾

Rys. 5.7-1 Zdawalność osób przystępujących do egzaminu na doradcę do spraw bezpieczeństwa w przewozie drogowym towarów niebezpiecznych



¹²⁷⁾ Opracowano na podstawie danych GITD.

Wyniki kontroli drogowych przewozu towarów niebezpiecznych¹²⁸⁾

Zbiorcza lista kontrolna z wyników kontroli drogowych przewozu t.n. (przeprowadzonych w latach 2009 – I półrocze 2011)				
1.	Ilość skontrolowanych pojazdów/zespołów pojazdów z towarami niebezpiecznymi			50 345
2.	Ilość pojazdów/zespołów pojazdów, w których wykryto nieprawidłowość			2 585
3.	Liczba pojazdów unieruchomionych ze względu na niespełnienie wymagań ADR			55
4.	Ilość nałożonych decyzji			2 599
5.	Ilość nałożonych mandatów			5 185
6.	Łączna kwota nałożonych kar			2 487 700 zł
7.	Sposób przewozu			
	– w sztukach przesyłki			10 276
	– w cysternie			39 489
	– luzem			170
8.	Liczba pojazdów przewożących towary niebezpieczne wyłącznie w ilościach ograniczonych LQ, zgodnie z 3.4 umowy ADR			3 159
9.	Łączna ilość przewożonych towarów niebezpiecznych w jednostce transportowej	[litry]	30 157 102	
		[kilogramy]	788 545 346	
10.	Ładunek przekraczający ograniczenia podane pod 1.1.3.6.3 lub 1.1.3.6.4 ADR			44 865
11.	Ochrona towarów niebezpiecznych			
	Sprawdzono – (liczba sprawdzonych pojazdów)			26 457
	Nie dotyczy – (liczba pojazdów, których nie dotyczy ochrona)			14 608
	stwierdzono następujące nieprawidłowości:			Kategoria Razem
	przewóz pasażerów			II 21
	brak dokumentów tożsamości członka załogi pojazdu			II 3
	brak nadzoru nad pojazdem			II 4
	brak wymaganego zgłoszenia towaru niebezpiecznego			II 2
Dokumentacja				
12.	Dokument przewozowy			
	Sprawdzono – (Liczba sprawdzonych pojazdów)			35 302
	Nie dotyczy – (liczba pojazdów, których nie dotyczy dokument)			2 968
	stwierdzono następujące nieprawidłowości:			Kategoria Razem
	brak wymaganego dokumentu przewozowego			I 242
	brak wymaganego numeru UN, prawidłowej nazwy przewozowej lub grupy pakowania (jeżeli występuje)			I 446
brak innych wymaganych informacji w dokumencie przewozowym			III 254	

¹²⁸⁾ Opracowanie własne NIK na podstawie list zbiorczych przekazanych przez GITD w dniu 12 października 2011r.

13.	Instrukcja pisemna dla kierowcy			
	Sprawdzono – (liczba sprawdzonych pojazdów)			35 545
	Nie dotyczy – (liczba pojazdów, których nie dotyczy dokument)			3 348
	stwierdzono następujące nieprawidłowości:			
	brak wymaganej instrukcji pisemnej dla kierowcy		II	250
14.	Zaświadczenie ADR			
	Sprawdzono – (liczba sprawdzonych pojazdów)			34 294
	Nie dotyczy – (liczba pojazdów, których nie dotyczy dokument)			5 205
	stwierdzono następujące nieprawidłowości:			
	brak wymaganego zaświadczenia ADR	I		74
15.	Świadectwo dopuszczenia pojazdu			
	Sprawdzono – (liczba sprawdzonych pojazdów)			32 403
	Nie dotyczy – (liczba pojazdów, których nie dotyczy dokument)			9 748
	stwierdzono następujące nieprawidłowości:			
	brak wymaganego świadectwa dopuszczenia pojazdu	I		54
16.	Inne dokumenty			
	Sprawdzono – (liczba sprawdzonych pojazdów)			14 826
	Nie dotyczy – (liczba pojazdów, których nie dotyczy dokument)			29 207
	stwierdzono następujące nieprawidłowości:			
	brak wymaganej kopii umowy specjalnej		III	2
	brak wymaganego certyfikatu pakowania kontenera		III	0
	brak wymaganego zezwolenia na wykonywanie operacji transportowych		III	0
17.	Operacje transportowe			
	Dopuszczenie towaru do przewozu			
	Sprawdzono – (liczba sprawdzonych pojazdów)			36 478
	stwierdzono następujące nieprawidłowości:			
	przewóz towarów niebezpiecznych niedopuszczonych do przewozu	I		11
18.	Szczelność jednostek transportowych			
	Sprawdzono – (liczba sprawdzonych pojazdów)			19 619
	stwierdzono następujące nieprawidłowości:			
	uwolnienie się towaru niebezpiecznego z opakowania, pojazdu, cysterny lub kontenera	I		16
	uszkodzenie opakowania, pojazdu, cysterny lub kontenera w stopniu stwarzającym bezpośrednie zagrożenie dla ludzi lub środowiska	I		10
	uszkodzenie opakowania, pojazdu, cysterny lub kontenera w stopniu niestwarzającym bezpośredniego zagrożenia dla ludzi i środowiska		II	8

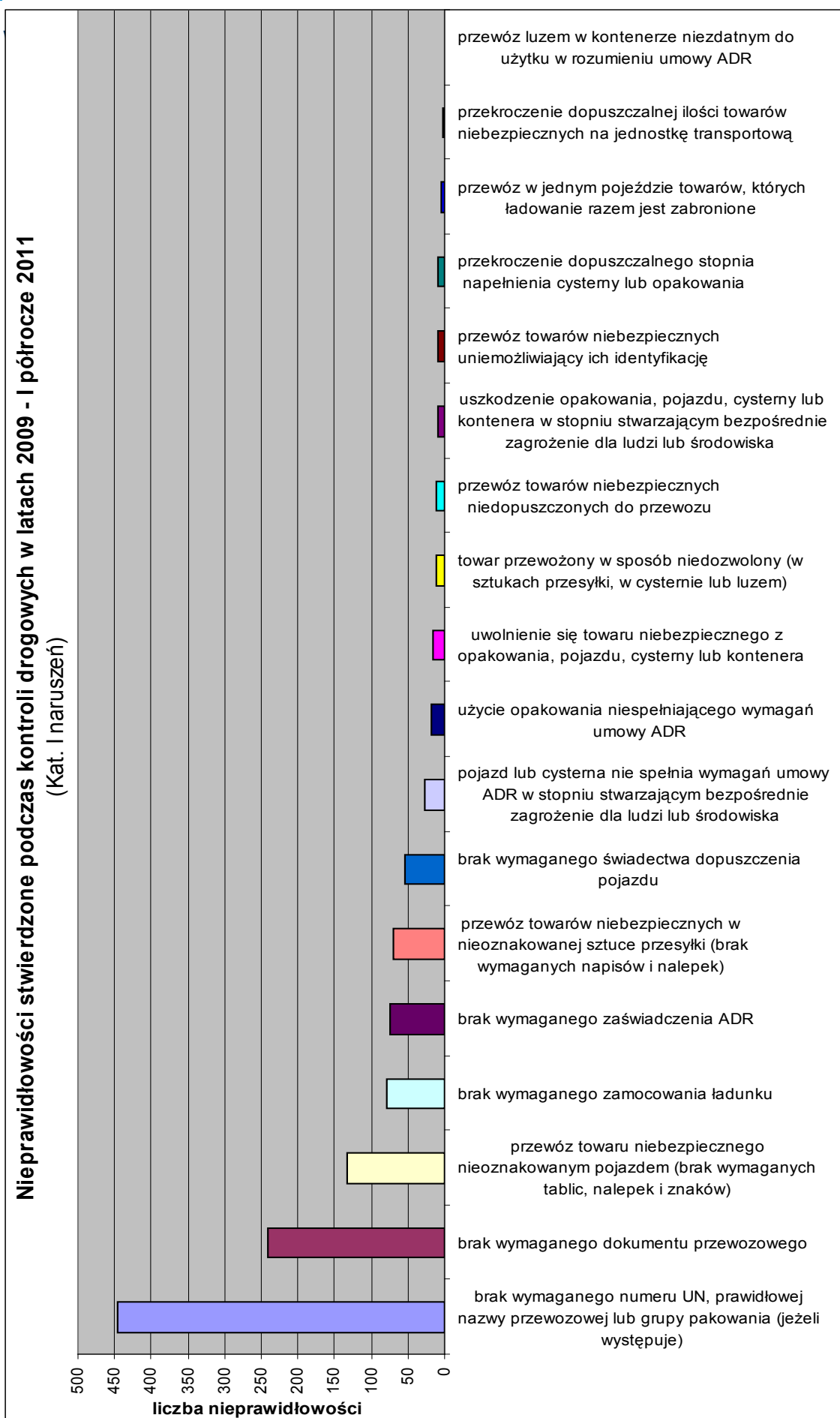
19.	Pojazd, kontener i cysterna			
	Sprawdzono – (liczba sprawdzonych pojazdów)			29 488
	Nie dotyczy – (liczba sprawdzonych pojazdów, których nie dotyczy umowa ADR)			11 922
	stwierdzono następujące nieprawidłowości:			
	pojazd lub cysterna nie spełnia wymagań umowy ADR w stopniu stwarzającym bezpośrednie zagrożenie dla ludzi lub środowiska	I		27
	przewóz luzem w kontenerze niezdatnym do użytku w rozumieniu umowy ADR	I		1
	przewóz luzem w kontenerze niedopuszczonym do przewozu luzem	I		0
	przewóz sztuk przesyłki i w kontenerze niezdatnym do użytku w rozumieniu umowy ADR		II	46
	pojazd, kontener lub cysterna nie spełnia wymagań umowy ADR w stopniu niestwarzającym bezpośredniego zagrożenia dla ludzi i środowiska		II	193
20.	Sposób przewozu			
	Sprawdzono – (liczba sprawdzonych pojazdów)			26 375
	stwierdzono następujące nieprawidłowości:			
	towar przewożony w sposób niedozwolony (w sztukach przesyłki, w cysternie lub luzem)	I		11
21.	Ładowanie i pakowanie razem			
	Sprawdzono – (liczba sprawdzonych pojazdów)			15 308
	Nie dotyczy – (liczba sprawdzonych pojazdów, których nie dotyczy umowa ADR)			29 203
	stwierdzono następujące nieprawidłowości:			
	przewóz w jednym pojeździe towarów, których ładowanie razem jest zabronione	I		4
	przewóz w jednej sztuce przesyłki towarów, których pakowanie razem jest zabronione	I		0
22.	Załadunek i zamocowanie ładunku			
	Sprawdzono – (liczba sprawdzonych pojazdów)			20 040
	Nie dotyczy – (liczba sprawdzonych pojazdów, których nie dotyczy umowa ADR)			20 800
	stwierdzono następujące nieprawidłowości:			
	przekroczenie dopuszczalnego stopnia napełnienia cysterny lub opakowania	I		9
	brak wymaganego zamocowania ładunku	I		78
	przekroczenie dopuszczalnej ilości towarów niebezpiecznych na jednostkę transportową	I		2
	niewłaściwe zamknięcie cysterny lub opakowania zewnętrznego w opakowaniu kombinowanym		II	2
	używanie niewłaściwych urządzeń oświetleniowych	I		0
	nieprzestrzeganie zakazu palenia podczas czynności ładunkowych	I		0
23.	Opakowanie			
	Sprawdzono – (liczba sprawdzonych pojazdów)			12 983
	Nie dotyczy – (liczba sprawdzonych pojazdów, których nie dotyczy umowa ADR)			29 377
	stwierdzono następujące nieprawidłowości:			
	użycie opakowania niespełniającego wymagań umowy ADR	I		19
	użycie opakowania niezgodnie z instrukcją pakowania	I		0
	użycie opakowania po upływie terminu wymaganych badań		II	4

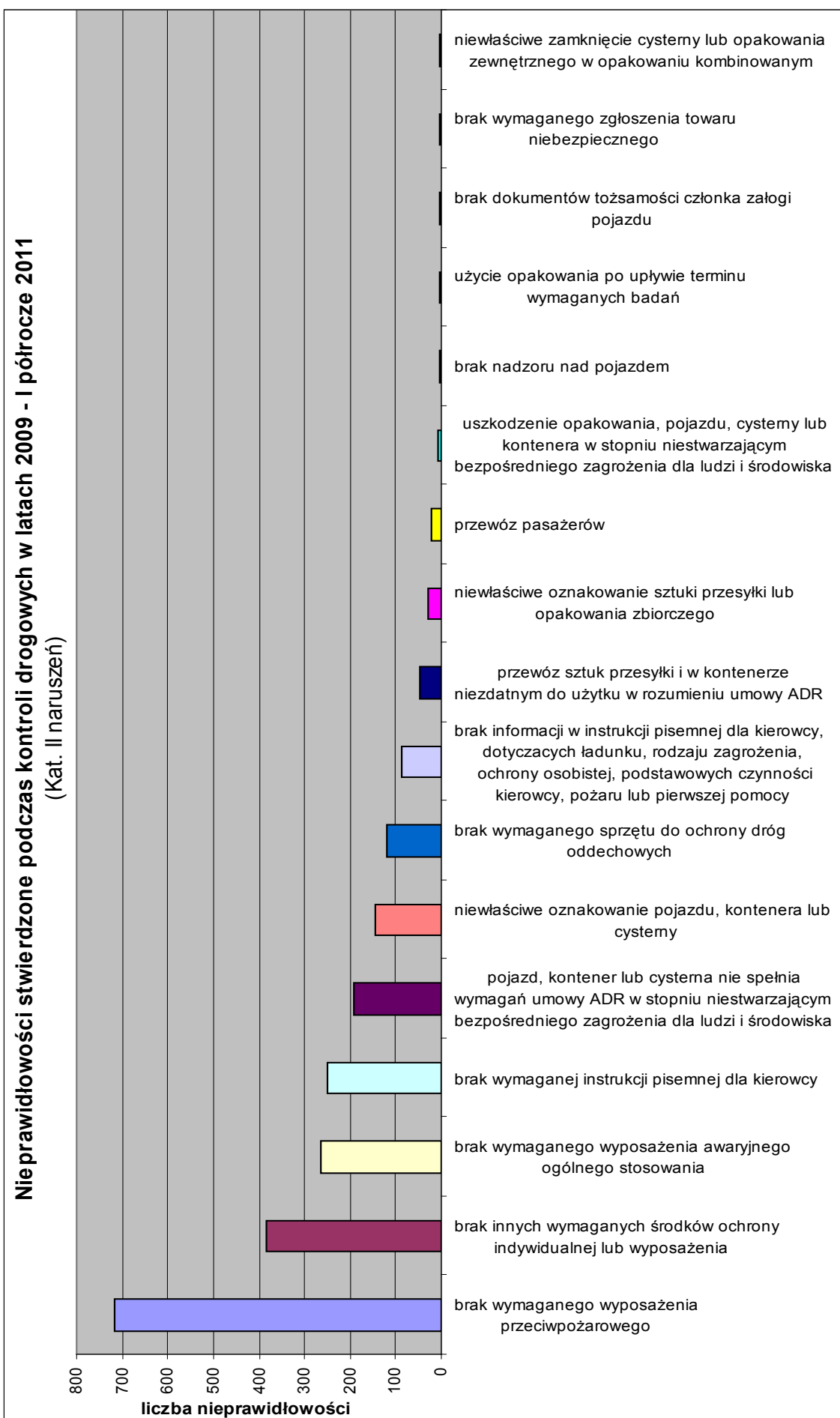
Wykaz najważniejszych aktów normatywnych

24.	Oznakowanie				
	Sprawdzono – (liczba sprawdzonych pojazdów)			36 967	
	Nie dotyczy – (liczba sprawdzonych pojazdów, których nie dotyczy umowa ADR)			11	
	stwierdzono następujące nieprawidłowości:			Kategoria	Razem
	przewóz towaru niebezpiecznego nieoznakowanym pojazdem (brak wymaganych tablic, nalepek i znaków)			I	133
	przewóz towarów niebezpiecznych w nieoznakowanej sztuce przesyłki (brak wymaganych napisów i nalepek)			I	70
	niewłaściwe oznakowanie pojazdu, kontenera lub cysterny			II	146
	niewłaściwe oznakowanie sztuki przesyłki lub opakowania zbiorczego			II	28
niewłaściwe wymiary tablic, napisów lub nalepek				III	14
25.	Wypożyczenie				
	Sprawdzono – (liczba sprawdzonych pojazdów)			35 139	
	Nie dotyczy – (liczba sprawdzonych pojazdów, których nie dotyczy umowa ADR)			3 396	
	stwierdzono następujące nieprawidłowości:			Kategoria	Razem
	brak wymaganego wyposażenia awaryjnego ogólnego stosowania			II	263
	brak wymaganego sprzętu do ochrony dróg oddechowych			II	119
	brak innych wymaganych środków ochrony indywidualnej lub wyposażenia			II	384
	brak wymaganego wyposażenia przeciwpożarowego			II	715
26.	Liczba naruszeń razem				
Kategoria			I	1 216	
			II	2 275	
			III	375	
3 866					

Kategoria zagrożenia związanego ze stwierdzoną nieprawidłowością:

- kat I Obejmuje naruszenia przepisów umowy ADR stwarzające duże zagrożenie dla ludzi lub środowiska.
Naruszenia takie wymagają natychmiastowego podjęcia środków zaradczych, np. unieruchomienia pojazdu.
- kat II Obejmuje naruszenia przepisów umowy ADR stwarzające umiarkowane zagrożenie dla ludzi lub środowiska.
Naruszenia takie wymagają podjęcia środków zaradczych w czasie kontroli lub po jej zakończeniu, nie później jednak niż do momentu zakończenia przewozu.
- kat III Obejmuje naruszenia przepisów umowy ADR stwarzające małe zagrożenie dla ludzi lub środowiska.
Naruszenia takie nie wymagają podjęcia środków zaradczych w czasie trwania przewozu.





Dokumentacja fotograficzna ustaleń kontroli oraz wypadków związanych z transportem towarów niebezpiecznych

5.9.a) Materiał przekazany przez PKP PLK S.A.



Zdjęcie nr 1.

Katastrofa kolejowa na stacji Białystok w rejonie zakładu PKP Energetyka i nastawni wykonawczej.



Zdjęcie nr 2

Katastrofa kolejowa na stacji Białystok w rejonie zakładu PKP Energetyka i nastawni wykonawczej.

5.9.b) Materiał przekazany przez Komendę Powiatowej Policji w Mińsku Mazowieckim



Zdjęcie nr 3

Wypadek na drodze krajowej Nr 2 w miejscowości Ignaców – wywrócenie cysterny z blisko 30t gazu propan–butan.

5.9.c) Materiał przekazany przez Państwową Straż Pożarną – Krajowe Centrum Koordynacji Ratownictwa i Ochrony Ludności



Zdjęcie nr 4

Wypadek na drodze krajowej Nr 12 w miejscowości Sdków – wywrócenie cysterny przewożącej olej napędowej.



Zdjęcie nr 5

Wypadek na drodze krajowej Nr 62 w miejscowości Puste Łąki – wywrócenie cysterny przewożącej skroplony gaz propan–butan.



Zdjęcie nr 6

Wypadek na drodze krajowej Nr 50 w miejscowości Bikówek – wywrócenie samochodu przewożącego pojemniki DPPL z rozpuszczalnikami organicznymi, pozostałościami po farbach oraz inne niebezpieczne substancje chemiczne.

5.9.d) Materiał przekazany przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego – przykłady nieprawidłowości stwierdzanych podczas kontroli drogowych



Zdjęcie nr 7

Brak wymaganego dodatkowego oznakowania na tabliczce lub zbiorniku.



Zdjęcie nr 8

Wykonywanie przewozu t.n. pojazdem o DMC 40t bez wymaganego wyposażenia przeciwpożarowego. Do kontroli kierowca okazał tylko jedną gaśnicę o pojemności 6kg środka gaśniczego, jednak termin przeglądu tej gaśnicy upłynął w 2003r. Zgodnie z wymaganiami umowy ADR pojazd o DMC powyżej 7,5t powinien być wyposażony w co najmniej jedną gaśnicę o zawartości nie mniejszej niż 2 kg środka gaśniczego do gaszenia pożaru silnika lub kabiny pojazdu oraz w jedną lub więcej gaśnic o łącznej zawartości 12 kg środka gaśniczego, przy czym zawartość jednej gaśnicy nie powinna być mniejsza niż 6 kg.



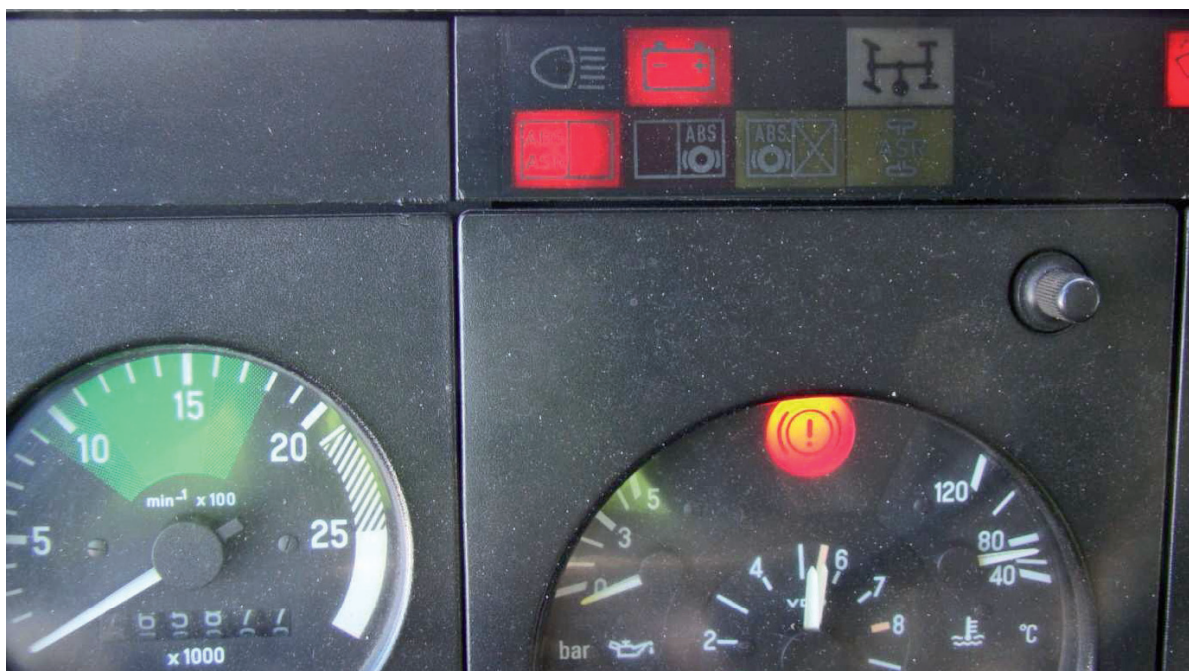
Zdjęcie nr 9

Cysterna przewożąca t.n. bez oznakowania z tyłu wymaganą nalepką ostrzegawczą oraz znakiem informującym o zagrożeniu dla środowiska.



Zdjęcie nr 10

Wykonywanie przewozu drogowego t.n. pojazdem nieodpowiadającym warunkom określonym w świadectwie dopuszczenia pojazdu lub warunkom określonym w części 9 umowy ADR. Za tylną ścianą kabiny kierowcy umieszczono wyłącznik, do którego zostały podłączone przewody elektryczne, które nie zostały zabezpieczone w sposób określony przepisami ADR.



Zdjęcie nr 11

Wykonywanie przewozu drogowego t.n. pojazdem nieodpowiadającym warunkom określonym w świadectwie dopuszczenia pojazdu lub warunkom określonym w części 9 umowy ADR. Podczas kontroli drogowej stwierdzono niesprawny układ zapobiegający blokowaniu kół podczas hamowania, co w skrajnych przypadkach mogło prowadzić do utraty panowania nad pojazdem.

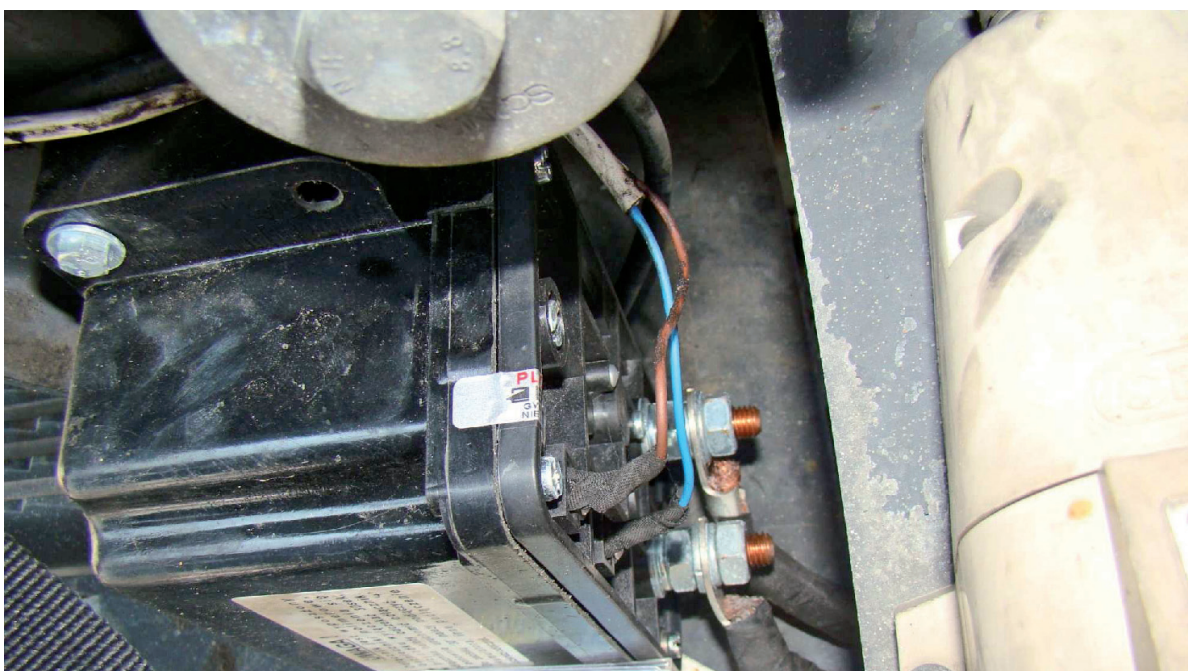


Zdjęcie nr 12

Brak izolacji przewodów.



Zdjęcie nr 13
Brak zabezpieczenia ładunku.



Zdjęcie nr 14
Wyłącznik główny prądu bez zabezpieczenia przewodów prądowych.

5.9.e) Materiał przekazany przez WITD w Poznaniu – przykłady nieprawidłowości stwierdzanych podczas kontroli drogowych



Zdjęcie nr 15
Niebezpieczenie ładunku.

Analiza stanu prawnego

1 Przewóz drogowy towarów niebezpiecznych.

1.1 Przepisy ogólne.

Zasady przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, wymagania w stosunku do kierowców i innych osób wykonujących czynności związane z tym przewozem, zasady dokonywania oceny zgodności ciśnieniowych urządzeń transportowych oraz organy właściwe do sprawowania nadzoru i kontroli w tych sprawach określa ustawa z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych¹²⁹⁾. W sprawach nieuregulowanych ustawą, do przewozu drogowego towarów niebezpiecznych stosuje się umowę ADR.¹³⁰⁾

Przepisy powołanej ustawy określają towar niebezpieczny jako materiał lub przedmiot (rzecz), który zgodnie z umową ADR jest niedopuszczony do międzynarodowego przewozu drogowego lub jest dopuszczony do takiego przewozu na warunkach określonych w tej umowie. Przewozem drogowym w rozumieniu ustawy jest każde przemieszczenie towaru niebezpiecznego przy użyciu pojazdu po drodze publicznej i po innych drogach ogólnodostępnych.¹³¹⁾

Jeżeli przepisy umowy ADR zobowiązują właściwą władzę krajową lub upoważnioną przez nią organizację do wykonania odpowiednich czynności administracyjnych, w przypadku gdy nie zostało to określone inaczej w innych przepisach ustawy, czynności tych dokonują organy i jednostki, wymienione w art. 6 pkt 1–7; pozostałe sprawy należą do zakresu działania ministra właściwego do spraw transportu lub jednostek upoważnionych przez tego ministra w drodze zarządzenia.¹³²⁾

1.2 Świadectwo dopuszczenia pojazdu.

Pojazdy, dla których umowa ADR wymaga świadectwa dopuszczenia pojazdów do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych (świadectwo dopuszczenia pojazdu), podlegają sprawdzeniu w zakresie spełnienia dodatkowych wymagań technicznych, określonych w tej umowie. Sprawdzenia dokonuje, w drodze badania technicznego pojazdu, określona przepisami o ruchu drogowym okręgowa stacja kontroli pojazdów, która wystawia zaświadczenie o wyniku przeprowadzonego badania. Sprawdzenie cystern przeprowadza (i wystawia zaświadczenie o wyniku badania) Transportowy Dozór Techniczny.¹³³⁾

Na podstawie pozytywnych wyników badań, stwierdzonych w powyższych zaświadczeniach, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydaje świadectwo dopuszczenia pojazdu lub przedłuża ważność świadectwa.¹³⁴⁾ Szczegółowe warunki i tryb wystawia-

¹²⁹⁾ Dz. U. Nr 199, poz. 1671 ze zm.

¹³⁰⁾ Por. art. 3 ust. 1 omawianej ustawy. Zgodnie z art. 2 pkt 1 ustawy, umowa ADR oznacza umowę europejską dotyczącą międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzoną w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. z 2002 r. Nr 194, poz. 1629), wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób.

¹³¹⁾ Powołane pojęcia zostały zdefiniowane odpowiednio w art. 2 pkt 2 i 3 ustawy.

¹³²⁾ Na podstawie art. 6 pkt 8 ustawy.

¹³³⁾ Por. przepisy art. 9 ust. 1–3 ustawy.

¹³⁴⁾ Na podstawie art. 9 ust. 4 ustawy.

nia oraz przedłużania świadectwa określa rozporządzenie ministra właściwego do spraw transportu.¹³⁵⁾

1.3 Wymagania wobec kierowców i innych osób wykonujących czynności związane z przewozem towarów niebezpiecznych.

Zaświadczenie ADR, wymagane dla uzyskania uprawnień do kierowania pojazdem przewożącym towary niebezpieczne, w stosunku do którego umowa ADR wymaga ukończenia przez jego kierowcę kursu lub kursów dokształcających, otrzymuje po raz pierwszy osoba, która spełnia warunki określone w art. 10 ust. 1 pkt 1–2 ustawy o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych i która ukończyła z wynikiem pozytywnym kurs dokształcający początkowy.¹³⁶⁾ Zaświadczenie ADR jest wydawane przez jednostkę prowadzącą kurs na okres 5 lat, licząc od dnia złożenia z wynikiem pozytywnym egzaminu przed trzyosobową komisją egzaminacyjną, powołaną przez jednostkę prowadzącą kurs.¹³⁷⁾ W roku poprzedzającym datę upływu ważności zaświadczenia ADR, kierujący pojazdem jest obowiązany ukończyć kurs dokształcający doskonalący. Po ukończeniu tego kursu z wynikiem pozytywnym, jednostka prowadząca kurs przedłuża ważność zaświadczenia ADR albo wydaje nowe zaświadczenie ADR na okres kolejnych 5 lat.¹³⁸⁾

Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia kursów dokształcających jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej¹³⁹⁾ i wymaga wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących kursy dokształcające.¹⁴⁰⁾ Organem prowadzącym rejestr przedsiębiorców prowadzących kursy dokształcające jest marszałek województwa.¹⁴¹⁾

Na podstawie art. 15 ust. 1 omawianej ustawy, marszałek województwa sprawuje nadzór nad prowadzeniem kursów dokształcających i ma prawo prowadzić kontrolę, którą wykonuje upoważniona przez marszałka osoba.¹⁴²⁾ W przypadku ustalenia przez osobę upoważnioną do kontroli naruszeń warunków wykonywania działalności, marszałek województwa może wyznaczyć termin ich usunięcia.¹⁴³⁾

Marszałek województwa wydaje decyzję o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę kursów dokształcających¹⁴⁴⁾ w przypadkach określonych w przepisach powołanej wyżej

¹³⁵⁾ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie świadectwa dopuszczenia pojazdów do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 237, poz. 2011 ze zm.). Zgodnie z § 3 ust. 1 rozporządzenia, dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wystawia świadectwo dopuszczenia pojazdu na okres nie dłuższy niż rok. W § 3 ust. 2 wymieniono dokumenty, które należy dołączyć do wniosku o wydanie świadectwa. W § 4 określono warunki przedłużenia świadectwa.

¹³⁶⁾ Por. art. 10 ust. 2 ustawy.

¹³⁷⁾ Por. art. 10 ust. 3 i 5. Zakres egzaminu jest określony w art. 10 ust. 6. Przewodniczącym komisji egzaminacyjnej jest osoba wyznaczona przez marszałka województwa (art. 10 ust. 7).

¹³⁸⁾ Por. art. 10 ust. 4.

¹³⁹⁾ Dz. U. z 2010 r. Nr 220, poz. 1447 ze zm.

¹⁴⁰⁾ Por. art. 12 ust. 1 omawianej ustawy.

¹⁴¹⁾ Por. art. 13 ust. 1 ustawy. Szczegółowe wymagania w stosunku do przedsiębiorców wykonujących działalność w zakresie prowadzenia kursów dokształcających określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 września 2005 r. w sprawie kursów dokształcających dla kierowców przewożących towary niebezpieczne (Dz. U. Nr 187, poz. 1571).

¹⁴²⁾ Por. art. 15 ust. 2 i 3 ustawy.

¹⁴³⁾ Por. art. 15 ust. 4a ustawy. Art. 16 ust. 1 określa obowiązki osoby prowadzącej kursy dokształcające wobec marszałka województwa.

¹⁴⁴⁾ Por. art. 17 ust. 1 ustawy.

ustawy o swobodzie działalności gospodarczej. Ustawa o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych określa działania stanowiące rażące naruszenie warunków wykonywania działalności w zakresie prowadzenia kursów dokształcających.¹⁴⁵⁾

W przypadku wykreślenia przedsiębiorcy z rejestru przedsiębiorców prowadzących kursy dokształcające, ponowny wpis do tego rejestru może nastąpić jedynie na zasadach i w terminie określonych w art. 72 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej.

Zadania marszałka województwa, o których mowa w art. 12 ust. 1, art. 13, art. 15 ust. 1–4 i art. 17, są wykonywane jako zadania zlecone z zakresu administracji rządowej;¹⁴⁶⁾ realizacja tych zadań podlega zatem nadzorowi wojewody.

1.4 Ciśnieniowe urządzenia transportowe.

Zgodnie z art. 19a omawianej ustawy, ciśnieniowe urządzenia transportowe przewożone transportem drogowym powinny odpowiadać określonym w umowie ADR wymaganiom technicznym. Urządzenia te podlegają ocenie zgodności, ponownej ocenie zgodności oraz okresowym badaniom¹⁴⁷⁾ – w przypadkach określonych w art. 19b ustawy. Do oceny zgodności ciśnieniowych urządzeń transportowych oraz akredytacji, autoryzacji i notyfikacji jednostki kontrolującej stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności.¹⁴⁸⁾

Kontrolę spełniania wymagań przez ciśnieniowe urządzenia transportowe prowadzi wojewódzki inspektor transportu drogowego. Postępowanie w tym zakresie wszczynają z urzędu lub na wniosek. Wojewódzki inspektor transportu drogowego przeprowadza lub zleca przeprowadzenie badania specjalistycznej jednostce. Z przeprowadzonych czynności kontrolnych sporządza się protokół, a z przeprowadzonych w ramach kontroli badań – sprawozdanie, które dołącza się do protokołu kontroli.¹⁴⁹⁾

W przypadku stwierdzenia, że ciśnieniowe urządzenie transportowe nie spełnia wymagań lub jego oznakowanie zostało dokonane niezgodnie z przepisami ustawy – wojewódzki inspektor transportu drogowego wydaje w tym zakresie decyzję i nakazuje jednocześnie zapewnić w określonym terminie zgodność ciśnieniowego urządzenia transportowego z wymaganiami określonymi w art. 19 § 1 albo wycofać urządzenie z obrotu. Po upływie terminu określonego w decyzji, wojewódzki inspektor transportu drogowego przeprowadza kontrolę w celu ustalenia, czy niezgodność została usunięta w wyznaczonym terminie lub czy urządzenie zostało wycofane z obrotu. W przypadku nieusunięcia stwierdzonych niezgodności, wojewódzki inspektor transportu drogowego wydaje decyzję o ograniczeniu lub zakazie dalszego wprowadzania urządzenia do obrotu, transportu lub użytkowania albo nakazującą wycofanie urządzenia z obrotu, zawiadamiając o tym w terminie 14 dni Głównego Inspektora Transportu Drogowego. O podjętej przez wojewódzkiego inspektora

¹⁴⁵⁾ W art. 17 ust. 2 ustawy.

¹⁴⁶⁾ Por. art. 18 ust. 1 ustawy.

¹⁴⁷⁾ Określenia: ocena zgodności, ponowna ocena zgodności i okresowe badanie, zostały zdefiniowane odpowiednio w art. 2 pkt 6, 7 i 8 ustawy.

¹⁴⁸⁾ Dz. U. z 2010 r. Nr 138, poz. 935 ze zm. Przepisy te są wymienione w art. 19d ust. 1 ustawy o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych.

¹⁴⁹⁾ Por. przepisy art. 19n ustawy.

ra transportu drogowego decyzji i przyczynach jej podjęcia, Główny Inspektor Transportu Drogowego niezwłocznie informuje Komisję Europejską.¹⁵⁰⁾

Wojewódzki inspektor transportu drogowego, w przypadku stwierdzenia, że ciśnieniowe urządzenie transportowe, które jest właściwie oznakowane, we właściwy sposób utrzymywane i użytkowane zgodnie z przeznaczeniem, może stwarzać podczas transportu lub użytkowania, zagrożenie zdrowia, bezpieczeństwa osób, zwierząt domowych lub zagrożenie mienia – może wydać decyzję o ograniczeniu lub zakazie dalszego wprowadzania do obrotu, transportu lub użytkowania kwestionowanego urządzenia albo nakazującą wycofanie tego urządzenia z obrotu, zawiadamiając o tym w terminie 14 dni Głównego Inspektora Transportu Drogowego. O podjętej przez wojewódzkiego inspektora decyzji i przyczynach jej podjęcia Główny Inspektor niezwłocznie informuje Komisję Europejską.¹⁵¹⁾

1.5 Nadzór i kontrola.

1.5.1 Nadzór sprawowany przez wojewodę.

Na podstawie art. 20 omawianej ustawy, nadzór nad przewozem drogowym towarów niebezpiecznych sprawuje wojewoda. Na podstawie przepisów ustawy z dnia 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej w województwie,¹⁵²⁾ wojewoda jest zwierzchnikiem zespolonej administracji rządowej w województwie oraz organem nadzoru nad działalnością jednostek samorządu terytorialnego i ich związków pod względem legalności.¹⁵³⁾ Wojewoda jako przedstawiciel Rady Ministrów m. in. zapewnia współdziałanie wszystkich organów administracji rządowej i samorządowej działających w województwie i kieruje ich działalnością w zakresie zapobiegania zagrożeniu życia, zdrowia lub mienia oraz zagrożeniom środowiska, bezpieczeństwa państwa i utrzymania porządku publicznego, ochrony praw obywatelskich, a także zapobiegania klęskom żywiołowym i innym nadzwyczajnym zagrożeniom oraz zwalczania i usuwania ich skutków, na zasadach określonych w odrębnych ustawach.¹⁵⁴⁾ Istotnym instrumentem sprawowania nadzoru przez wojewodę są kompetencje kontrolne tego organu, określone w przepisach rozdziału 3 ustawy o wojewodzie i administracji rządowej w województwie pt. „Kontrola prowadzona przez wojewodę”.

1.5.2 Nadzór wewnętrzny.

Zgodnie z art. 21 ustawy o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych, przedsiębiorca oraz inny podmiot wykonujący przewóz towarów niebezpiecznych lub związany z tym przewozem załadunek lub rozładunek, jest obowiązany prowadzić nadzór wewnętrzny nad tymi czynnościami i w tym celu wyznaczyć, na swój koszt, doradcę do spraw bezpieczeństwa w transporcie towarów niebezpiecznych (dalej: doradca).

¹⁵⁰⁾ Por. przepisy art. 19p ust. 1–4 ustawy.

¹⁵¹⁾ Por. art. 19p ust. 5 ustawy.

¹⁵²⁾ Dz. U. Nr 31, poz. 206 ze zm.

¹⁵³⁾ Por. art. 3 ust. 1 pkt 3 i 4 oraz art. 12 powołanej ustawy.

¹⁵⁴⁾ Por. art. 22 pkt 2 powołanej ustawy.

Do zadań doradcy, określonych w art. 22 ustawy¹⁵⁵⁾, należy m. in. stwierdzanie zgodności realizacji przewozu z wymaganiami określonymi w ustawie i umowie ADR, sporządzanie rocznego sprawozdania z działalności przedsiębiorcy lub innego podmiotu, o których mowa w art. 21 ust. 1¹⁵⁶⁾, a także sporządzanie raportów powypadkowych dla przedsiębiorcy lub innego podmiotu, dla wojewódzkiego komendanta Państwowej Straży Pożarnej oraz innych organów prowadzących odpowiednie postępowania związane z wypadkiem, jeżeli w związku z przewozem towarów niebezpiecznych doznały obrażeń osoby, wystąpiła szkoda majątkowa lub nastąpiło skażenie środowiska. Przedsiębiorca lub inny podmiot, o których mowa w art. 21 ust. 1, jest obowiązany przesłać wojewodzie jeden egzemplarz rocznego sprawozdania z działalności, w terminie do 31 stycznia każdego roku następującego po roku, którego dotyczy sprawozdanie.¹⁵⁷⁾

Doradcą może być osoba, która spełnia wymagania określone w art. 24 ust. 1 ustawy, m. in. ukończyła z wynikiem pozytywnym kurs początkowy dla kandydatów na doradców oraz złożyła z wynikiem pozytywnym egzamin dla kandydatów na doradców przed komisją egzaminacyjną powołaną przez wojewódzkiego inspektora transportu drogowego. Świadectwo doradcy jest wydawane przez wojewódzkiego inspektora transportu drogowego na okres 5 lat, licząc od dnia złożenia z wynikiem pozytywnym egzaminu. Wojewódzki inspektor transportu drogowego przedłuża ważność świadectwa doradcy albo wydaje nowe świadectwo na okres kolejnych 5 lat, jeśli doradca spełnia warunki określone w art. 24 ust. 4 ustawy. Cofnięcie świadectwa następuje w przypadkach wymienionych w art. 24 ust. 6.¹⁵⁸⁾

Art. 24 ust. 8 omawianej ustawy zobowiązuje Głównego Inspektora Transportu Drogowego do prowadzenia, na podstawie informacji przekazywanych przez inspektorów wojewódzkich, ewidencji doradców. Stosownie do wymogu określonego w art. 24 ust. 10, Główny Inspektor Transportu Drogowego przekazuje Komisji Europejskiej katalog pytań egzaminacyjnych dotyczących egzaminów dla kandydatów na doradców.

Na podstawie art. 27 ust. 1 ustawy, przewóz niektórych towarów niebezpiecznych podlega obowiązkowi zgłoszenia do komendanta wojewódzkiego Policji oraz do komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej. Wykaz towarów niebezpiecznych podlegających obowiązkowi zgłoszenia określają przepisy rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu.¹⁵⁹⁾

1.5.3 Kontrola przewozu drogowego towarów niebezpiecznych.

Kontrolę przewozu drogowego materiałów niebezpiecznych oraz wymagań związanych z tym przewozem wykonują m. in.: inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego – na drogach,

¹⁵⁵⁾ Szczegółowe zadania i kompetencje doradcy określa umowa ADR.

¹⁵⁶⁾ Wykonującego przewóz drogowy towarów niebezpiecznych lub związany z tym przewozem załadunek lub rozładunek.

¹⁵⁷⁾ Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 1 ustawy. Wzór formularza sprawozdania oraz sposób jego wypełniania określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 października 2005 r. w sprawie wzoru formularza rocznego sprawozdania z działalności w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych oraz sposobu jego wypełniania (Dz. U. Nr 207, poz. 1733).

¹⁵⁸⁾ Tj. jeżeli doradca przestał spełniać wymaganie, o którym mowa w art. 24 ust. 1 pkt 3 (dotyczące niekaralności za przestępstwo umyślne) lub naruszył przepisy niniejszej ustawy.

¹⁵⁹⁾ Na podstawie art. 27 ust. 4 zostało wydane rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 4 czerwca 2007 r. w sprawie towarów niebezpiecznych, których przewóz drogowy podlega obowiązkowi zgłoszenia (Dz. U. Nr 107, poz. 742).

parkingach oraz na terenie przedsiębiorcy posiadającego towary niebezpieczne; funkcjonariusze Państwowej Straży Pożarnej – na terenie tego przedsiębiorcy; policjanci – na drogach i parkingach; uprawnieni pracownicy zarządów dróg – w miejscach określonych w ich uprawnieniach¹⁶⁰⁾ Osoby przeprowadzające kontrolę współdziałają z przedstawicielami Państwowej Agencji Atomistyki oraz Transportowego Dozoru Technicznego.¹⁶¹⁾ Ustawa określa zakres spraw podlegających obowiązkowemu sprawdzeniu przez osoby przeprowadzające kontrolę oraz ustala obowiązek wypełnienia przez te osoby, po każdej kontroli, listy kontrolnej.¹⁶²⁾

W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości związanych z przewozem towaru niebezpiecznego, mających wpływ na bezpieczeństwo tego przewozu, osoba przeprowadzająca kontrolę ma prawo:

- 1) uniemożliwić przekroczenie granicy pojazdem, jeżeli pojazd znajduje się w zasięgu terytorialnym przejścia granicznego,
- 2) spowodować, aby na koszt właściciela lub posiadacza pojazdu, pojazd wraz z ładunkiem został usunięty i zdeponowany w miejscu postojowym, umożliwiającym bezpieczne jego pozostawienie. Pojazd ten może być zwrócony uprawnionej osobie po usunięciu nieprawidłowości i wniesieniu opłaty pokrywającej koszty związane z jego usunięciem, parkowaniem i czynnościami zabezpieczającymi.¹⁶³⁾

Na podstawie art. 30 ust. 3 ustawy o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych, do usuwania pojazdów w zakresie nieuregulowanym powyższą ustawą, stosuje się odpowiednio zasady i warunki usuwania pojazdów, określone w przepisach ruchu drogowego.¹⁶⁴⁾

Kierujący pojazdami przewożącymi materiały niebezpieczne podlegają kontroli ruchu drogowego na zasadach ogólnych, określonych w przepisach działu V rozdziału 1 Prawa o ruchu drogowym. Zadania związane z kontrolą ruchu drogowego wykonuje Policja, przy czym policjant ma prawo m. in. do kontroli przewozu drogowego towarów niebezpiecznych oraz wymagań związanych z tym przewozem.¹⁶⁵⁾ Organizację, szczegółowe warunki i sposób wykonywania kontroli ruchu drogowego określa rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie kontroli ruchu drogowego.¹⁶⁶⁾

W art. 32 ust. 1, 2, 3 i 4 ustawy o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych zostały wymienione czyny zagrożone karą grzywny, za których popełnienie ponoszą odpowiedzialność określone podmioty, wykonujące działalność związaną z tym przewozem. Na

¹⁶⁰⁾ Pełną listę podmiotów uprawnionych do kontroli zawiera art. 29 ust. 1 ustawy.

¹⁶¹⁾ W sprawach określonych w art. 29 ust. 2 ustawy.

¹⁶²⁾ Por. art. 29 ust. 3 i 4 ustawy oraz wydane na podstawie art. 31 ust. 1 rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2005 r. w sprawie formularza listy kontrolnej (Dz. U. Nr 201, poz. 1667).

¹⁶³⁾ Por. art. 30 ustawy oraz wydane na podstawie art. 31 ust. 2 rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 14 sierpnia 2003 r. w sprawie parkingów, na które są usuwane pojazdy przewożące towary niebezpieczne (Dz. U. Nr 161, poz. 1567).

¹⁶⁴⁾ Por. przepisy art. 130a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 ze zm.) oraz rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 2 sierpnia 2002 r. w sprawie usuwania pojazdów (Dz. U. Nr 134, poz. 1133 ze zm.); od dnia 26 lipca 2011 r. – rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie usuwania pojazdów, których używanie może zagrażać bezpieczeństwu lub porządkowi ruchu drogowego albo utrudniających prowadzenie akcji ratowniczej (Dz. U. Nr 143, poz. 846).

¹⁶⁵⁾ Na podstawie art. 129 ust. 2 pkt 11 Prawa o ruchu drogowym.

¹⁶⁶⁾ Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. Nr 132, poz. 841 ze zm.).

podstawie art. 33 ustawy, orzekanie w wymienionych sprawach następuje w trybie określonym w Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia.¹⁶⁷⁾

2 Przewóz kolejną towarów niebezpiecznych.

2.1 Przepisy ogólne.

Zasady przewozu kolejną towarów niebezpiecznych, obowiązki uczestników tego przewozu, zasady dokonywania oceny zgodności ciśnieniowych urządzeń transportowych, uprawnienia doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu oraz organy właściwe do sprawowania nadzoru i kontroli w tych sprawach określa ustawa z dnia 31 marca 2004 r. o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych.¹⁶⁸⁾ W sprawach nieuregulowanych ustawą, do przewozu kolejną towarów niebezpiecznych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej stosuje się Regulamin RID.¹⁶⁹⁾

Jeżeli przepisy Regulaminu RID zobowiązują właściwą władzę lub upoważnione przez nie jednostki do wykonywania odpowiednich czynności administracyjnych, czynności te wykonują organy i jednostki wymienione w art. 8 pkt 1–6 powołanej wyżej ustawy; pozostałe sprawy, na podstawie art. 8 pkt 7 ustawy, należą do zakresu działania ministra właściwego do spraw transportu lub jednostki upoważnionej przez niego, w drodze zarządzenia.

2.2 Obowiązki uczestników przewozu kolejną towarów niebezpiecznych.

Szczegółowe obowiązki uczestników przewozu kolejną towarów niebezpiecznych oraz wymagania w stosunku do opakowań, cystern i innych urządzeń określa Regulamin RID. Ustawa o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych w przepisach rozdziału 2¹⁷⁰⁾ zobowiązuje uczestników tego przewozu do zastosowania środków bezpieczeństwa w celu zapobieżenia zagrożeniom, a w przypadku bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa, które wystąpiło podczas przewozu kolejną towarów niebezpiecznych lub w związku z takim przewozem – do niezwłocznego powiadomienia zarządcy infrastruktury kolejowej lub użytkownika bocznicy kolejowej, w zależności od miejsca zdarzenia. Uczestnicy przewozu kolejną towarów niebezpiecznych mają obowiązek przeszkolić na swój koszt osoby zatrudnione przez siebie przy omawianym przewozie lub przy czynnościach związanych z tym przewozem, stosownie do zakresu odpowiedzialności i obowiązków tych osób.

2.3 Ciśnieniowe urządzenia transportowe.

W przypadkach określonych w ustawie¹⁷¹⁾, ciśnieniowe urządzenia transportowe podlegają: ocenie zgodności, ponownej ocenie zgodności oraz okresowym badaniom.¹⁷²⁾

¹⁶⁷⁾ Ustawa z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2008 r. Nr 133, poz. 848 ze zm.).

¹⁶⁸⁾ Dz. U. Nr 97, poz. 962 ze zm.

¹⁶⁹⁾ Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiący załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674 ze zm.).

¹⁷⁰⁾ Por. art. 9 i art. 10 ustawy.

¹⁷¹⁾ Por. art. 12 pkt 1–3 ustawy.

¹⁷²⁾ Określenia: ocena zgodności, ponowna ocena zgodności i badania okresowe, zostały zdefiniowane odpowiednio w art. 2 pkt 6, 7 i 8 ustawy.

Do oceny zgodności ciśnieniowych urządzeń transportowych oraz akredytacji, autoryzacji i notyfikacji jednostki kontrolującej stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności¹⁷³⁾, z uwzględnieniem zmian wynikających z przepisów rozdziału 3 ustawy o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych. Czynności, o których mowa w art. 20–22 i art. 24 ustawy o systemie oceny zgodności, wykonuje minister właściwy do spraw transportu.¹⁷⁴⁾

Na podstawie art. 16 ust. 1 omawianej ustawy, zgodność wprowadzanych do obrotu ciśnieniowych urządzeń transportowych stwierdza notyfikowana jednostka kontrolująca w wyniku przeprowadzonych procedur oceny zgodności. Do zadań notyfikowanej jednostki kontrolującej należy: przeprowadzanie oceny zgodności, przeprowadzanie ponownej oceny zgodności oraz wykonywanie badań okresowych.¹⁷⁵⁾ Za czynności dokonywane przez notyfikowane jednostki kontrolujące pobiera się opłaty, które uiszcza wnioskodawca.¹⁷⁶⁾

Kontrolę spełniania wymagań przez ciśnieniowe urządzenia transportowe prowadzi z urzędu Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (Prezes UTK), który przeprowadza badanie lub zleca jego przeprowadzenie specjalistycznej jednostce. Przedmiotem kontroli mogą być wprowadzone do obrotu ciśnieniowe urządzenia transportowe, prawidłowość ich oznakowania oraz dotycząca ich dokumentacja techniczna. Z przeprowadzonych w ramach kontroli badań sporządza się sprawozdanie, które dołącza się do protokołu kontroli.¹⁷⁷⁾

W przypadku stwierdzenia przez Prezesa UTK, że ciśnieniowe urządzenie transportowe spełnia wymagania lub jego oznakowanie zostało dokonane zgodnie z przepisami ustawy – koszty związane z badaniami ponosi Skarb Państwa.¹⁷⁸⁾ Jeśli natomiast badania wykazą, że urządzenie nie spełnia wymagań – koszty badań ponosi osoba, która wprowadziła urządzenie do obrotu, uiszczając opłatę ustaloną przez Prezesa UTK. Prezes UTK ustala opłatę za przeprowadzone badania w drodze postanowienia, na które przysługuje zażalenie. Opłatę uiszcza się w terminie 14 dni od dnia doręczenia postanowienia; podlega ona ściągnięciu w trybie przepisów ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.¹⁷⁹⁾

Przepisy art. 27 omawianej ustawy określają kompetencje Prezesa UTK w przypadku stwierdzenia, że ciśnieniowe urządzenie transportowe nie spełnia wymagań lub jego oznakowanie zostało dokonane niezgodnie z przepisami rozdziału 3 ustawy. Prezes UTK nakazuje, w drodze decyzji, zapewnić w określonym terminie zgodność urządzenia z wymaganiami lub warunkami określonymi w art. 23 ust. 1 ustawy albo wycofać urządzenie z obrotu. Po upływie terminu ustalonego w decyzji, Prezes UTK przeprowadza kontrolę mającą na celu ustalenie, czy niezgodność została usunięta w wyznaczonym terminie albo czy urządzenie zostało wycofane z obrotu. W przypadku nieusunięcia niezgodności, Pre-

¹⁷³⁾ Przepisy te zostały wymienione w art. 14 ust. 1 ustawy o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych.

¹⁷⁴⁾ Na podstawie art. 14 ust. 2 omawianej ustawy.

¹⁷⁵⁾ Por. art. 19 ustawy.

¹⁷⁶⁾ Por. art. 24 ust. 1 i 2. Sposób ustalania opłat za te czynności określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 lipca 2004 r. w sprawie sposobu ustalania opłat za czynności związane z oceną zgodności ciśnieniowych urządzeń transportowych (Dz. U. Nr 200, poz. 2052), wydane na podstawie art. 24 ust. 3 ustawy.

¹⁷⁷⁾ Por. art. 25 ustawy.

¹⁷⁸⁾ Kwestie związane z kosztami badań i opłatami reguluje art. 26 ustawy.

¹⁷⁹⁾ Dz. U. z 2005 r. Nr 229, poz. 1954 ze zm.

zes UTK wydaje decyzję o ograniczeniu lub zakazie dalszego wprowadzenia do obrotu, transportu lub użytkowania ciśnieniowego urządzenia transportowego albo nakazując wycofanie tego urządzenia z obrotu. O podjętej decyzji i przyczynach jej podjęcia Prezes UTK niezwłocznie informuje Komisję Europejską.

Jeżeli Prezes UTK stwierdzi, że ciśnieniowe urządzenie transportowe, które jest właściwie oznakowane, we właściwy sposób utrzymywane i użytkowane zgodnie z przeznaczeniem, może jednak stwarzać zagrożenie podczas transportu lub użytkowania – może wydać decyzję o ograniczeniu lub zakazie dalszego wprowadzania do obrotu, transportu lub użytkowania kwestionowanego urządzenia lub nakazując wycofanie urządzenia z obrotu. O podjętej decyzji i jej przyczynach Prezes UTK niezwłocznie informuje Komisję Europejską.

W zakresie nieuregulowanym w ustawie, do postępowania w sprawie kontroli wprowadzonych do obrotu ciśnieniowych urządzeń transportowych, stosuje się przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego.¹⁸⁰⁾

Szczegółowe uregulowania dotyczące procedury oceny zgodności ciśnieniowych urządzeń transportowych, procedury ponownej oceny zgodności i procedury okresowych badań tych urządzeń, a także m. in. sposób ich oznakowania, zostały zawarte w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury.¹⁸¹⁾

2.4 Doradca do spraw bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych.

Przewoźnik kolejowy wykonujący przewóz kolejną towarów niebezpiecznych lub inny podmiot uczestniczący w przewozie lub wykonujący związane z tym przewozem czynności, są obowiązani do wyznaczenia na swój koszt doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych.¹⁸²⁾ Do zadań doradcy¹⁸³⁾ należy m. in. sporządzanie rocznego sprawozdania z działalności przewoźnika kolejowego lub innego podmiotu, obowiązane do wyznaczenia doradcy, w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych oraz czynności z tym związanych. Przewoźnik kolejowy oraz inny podmiot, którego działalność dotyczy roczne sprawozdanie, jest obowiązany przesłać Prezesowi UTK jeden egzemplarz sprawozdania, w terminie do dnia 31 stycznia każdego roku następującego po roku, którego dotyczy sprawozdanie, a drugi egzemplarz przechowywać przez okres 5 lat.¹⁸⁴⁾

Do zadań doradcy należy również sporządzanie raportów dotyczących wypadków, awarii lub poważnych naruszeń przepisów przy przewozie towarów niebezpiecznych – dla przewoźnika kolejowego lub innego podmiotu, o którym mowa w art. 30 ust. 1, dla Urzędu Transportu Kolejowego oraz innych jednostek prowadzących postępowanie.

¹⁸⁰⁾ Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.).

¹⁸¹⁾ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2004 r. w sprawie ciśnieniowych urządzeń transportowych (Dz. U. Nr 200, poz. 2054).

¹⁸²⁾ Por. art. 30 ust. 1 ustawy. W ust. 3 określono sytuacje, w których podmioty wymienione w ust. 1 nie są obowiązane do wyznaczenia doradcy.

¹⁸³⁾ Zadania te określa art. 31 ust. 1 ustawy. Stosownie do art. 31 ust. 2, szczegółowe zadania i kompetencje doradcy określa Regulamin RID.

¹⁸⁴⁾ Por. przepisy art. 32 ust. 1 i 2. Wzór formularza rocznego sprawozdania oraz sposób jego wypełniania określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 maja 2004 r. w sprawie wzoru formularza rocznego sprawozdania z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych oraz sposobu jego wypełniania (Dz. U. Nr 118, poz. 1239).

Doradcą może być osoba, która spełnia warunki określone w art. 33 ust. 1 ustawy. Zgodnie z art. 33 ust. 2, świadectwo doradcy uzyskuje po raz pierwszy osoba, spełniająca powyższe warunki, która ukończyła kurs początkowy dla doradców i złożyła z wynikiem pozytywnym egzamin przed komisją egzaminacyjną powołaną przez Prezesa UTK. Zakres egzaminu, obowiązek wnoszenia opłaty za jego przeprowadzenie¹⁸⁵⁾ oraz skład komisji egzaminacyjnej określają przepisy art. 34 ust. 1–6 ustawy, a szczegółowe uregulowania w zakresie wymienionych spraw zawiera rozporządzenie ministra właściwego do spraw transportu.¹⁸⁶⁾ Prezes UTK przekazuje Komisji Europejskiej katalog pytań, z których tworzone są zestawy egzaminacyjne.¹⁸⁷⁾

Prezes UTK:

- wydaje świadectwo doradcy na okres 5 lat, na wniosek osoby zainteresowanej, do którego dołącza się dokumenty określone ustawą.¹⁸⁸⁾ Świadectwa doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych, wydane przez właściwe władze innych państw członkowskich UE, są uznawane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;¹⁸⁹⁾
- przedłuża ważność świadectwa doradcy, na jego wniosek, w drodze decyzji administracyjnej, na okres kolejnych 5 lat;¹⁹⁰⁾
- cofa świadectwo doradcy w drodze decyzji administracyjnej,¹⁹¹⁾ jeżeli doradca:
 - przestał spełniać wymagania, o których mowa w art. 33 ust. 1 pkt 3 ustawy,
 - naruszył przepisy ustawy lub Regulaminu RID.

Na podstawie art. 38 ustawy, Prezes UTK prowadzi ewidencję doradców, zawierającą określone w tym przepisie dane.

2.5 Prowadzenie kursów początkowych i kursów doskonalących.

Na podstawie art. 39 ust. 1 omawianej ustawy, działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia kursów początkowych i kursów doskonalących była do dnia 31 czerwca 2011 r. działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy o swobodzie działalności gospodarczej i wymagała wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących kursy. Od 1 lipca 2011 r. działalność gospodarcza w tym zakresie wymaga jedynie pisemnego zgłoszenia

¹⁸⁵⁾ Opłata za egzamin stanowi dochód budżetu państwa (art. 34 ust. 3 ustawy).

¹⁸⁶⁾ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 lipca 2004 r. w sprawie egzaminu dla kandydatów na doradców i dla doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 164, poz. 1717 ze zm.), wydane na podstawie art. 34 ust. 7 omawianej ustawy.

¹⁸⁷⁾ Na podstawie art. 34 ust. 8 ustawy.

¹⁸⁸⁾ Por. przepisy art. 35 ust. 1 i 2 ustawy oraz przepisy wydanego na podstawie art. 35 ust. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 21 maja 2004 r. w sprawie wzoru świadectwa doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 135, poz. 1445). Z dniem 1 lipca 2011 r., na podstawie art. 61 ustawy z dnia 25 marca 2011 r. o ograniczeniu barier administracyjnych dla obywateli i przedsiębiorców (Dz. U. Nr 106, poz. 622 ze zm.), zostały zmienione m. in. przepisy art. 35 ust. 2 pkt 3–5 i art. 36 ust. 2 pkt 1–3 ustawy o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych. Od tej daty spełnienie warunków dla wydania i przedłużenia świadectwa doradcy, wymaganych wymienionymi przepisami, można wykazać stosownym zaświadczeniem lub oświadczeniem o ich spełnieniu (przed zmianą – tylko zaświadczeniem). Oświadczenia składa się pod rygorem odpowiedzialności za złożenie fałszywych zeznań.

¹⁸⁹⁾ Na podstawie art. 35 ust. 4 ustawy.

¹⁹⁰⁾ Warunki przedłużenia świadectwa doradcy określają przepisy art. 36 ustawy.

¹⁹¹⁾ Por. art. 37 ust. 1 ustawy. Osoba, wobec której została wydana decyzja o cofnięciu świadectwa, może ubiegać się o ponowne uzyskanie świadectwa doradcy po upływie 3 lat od dnia, w którym decyzja o cofnięciu stała się ostateczna (art. 37 ust. 2 ustawy).

Prezesowi UTK.¹⁹²⁾ Działalność gospodarczą w tym zakresie może prowadzić przedsiębiorca, który spełnia warunki określone w art. 39 ust. 2 ustawy. Szczegółowe wymagania w stosunku do podmiotów prowadzących kursy oraz zakres kursów określa rozporządzenie ministra właściwego do spraw transportu.¹⁹³⁾

Nadzór nad prowadzeniem kursów sprawuje Prezes UTK, który może przeprowadzać kontrolę w zakresie określonym w ustawie. Prezes UTK, w przypadku ustalenia przez osobę upoważnioną do kontroli naruszeń warunków wykonywania działalności, może wyznaczyć termin ich usunięcia.¹⁹⁴⁾

Do dnia 31 czerwca 2011 r. przepisy ustawy stanowiły, że Prezes UTK wydaje decyzję o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę kursów w przypadkach określonych w przepisach ustawy o swobodzie działalności gospodarczej. W przypadku wykreślenia przedsiębiorcy z rejestru przedsiębiorców prowadzących kursy, ponowny wpis do rejestru działalności regulowanej w tym zakresie mógł nastąpić jedynie na zasadach i w terminie określonych w ustawie o swobodzie działalności gospodarczej. Od dnia 1 lipca 2011 r. w przypadkach wystąpienia w prowadzeniu omawianej działalności naruszeń wymienionych w ustawie, Prezes UTK wzywa do usunięcia naruszeń w wyznaczonym terminie. Jeśli naruszenia nie zostaną w terminie usunięte, Prezes UTK wydaje decyzję o zakazie prowadzenia działalności gospodarczej polegającej na prowadzeniu kursów, na okres trzech lat.¹⁹⁵⁾

Na podstawie art. 45 ust. 1 ustawy, Prezes UTK prowadzi rejestr przedsiębiorców prowadzących kursy, o zawartości określonej w art. 45 ust. 2 ustawy.

2.6 Nadzór i kontrola.

Na podstawie art. 46 ust. 1 ustawy, nadzór i kontrolę nad bezpieczeństwem przewozu kolejną towarów niebezpiecznych sprawuje Prezes UTK w oparciu o przepisy ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym,¹⁹⁶⁾ z uwzględnieniem przepisów rozdziału 6 ustawy o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych. Kontrolę w zakresie wyodrębnionych, specjalnych warunków przewozu wykonują podmioty wymienione w art. 47 ustawy. Osoby przeprowadzające kontrolę, działające z upoważnienia Prezesa UTK, jak również innych podmiotów uprawnionych do kontroli, są obowiązane do sprawdzenia zakresu spraw, określonych w art. 48 ust. 1 ustawy. Po przeprowadzeniu kontroli osoby te sporządzają w dwóch egzemplarzach protokołów kontroli; jeden egzemplarz protokołu jest przekazywany kontrolowanemu, a drugi jest przechowywany w dokumentacji organów i jednostek przeprowadzających kontrolę.

Na podstawie art. 49 ust. 1 pkt 1–4 ustawy, karze grzywny podlega podmiot, który:

¹⁹²⁾ Zmiana art. 39 została dokonana przez art. 61 pkt 3 powołanej wyżej ustawy o ograniczeniu barier administracyjnych dla obywateli i przedsiębiorców.

¹⁹³⁾ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 maja 2004 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do podmiotów prowadzących kursy początkowe i doskonalące oraz zakresu tych kursów (Dz. U. Nr 135, poz. 1446).

¹⁹⁴⁾ Por. przepisy art. 42 ustawy. W celu umożliwienia Prezesowi UTK sprawowania nadzoru, podmiot prowadzący kursy jest obowiązany spełniać wymagania, określone w art. 43 ustawy.

¹⁹⁵⁾ Por. przepisy art. 44 ustawy, w brzmieniu wprowadzonym przez art. 61 pkt 4 ustawy o ograniczeniu barier administracyjnych dla obywateli i przedsiębiorców.

¹⁹⁶⁾ Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 ze zm.

- 1) wykonuje przewóz koleją towarów niebezpiecznych, które nie są dopuszczone do międzynarodowego przewozu,
- 2) wbrew zakazowi lub ograniczeniu przewozu koleją określonych towarów niebezpiecznych na danych obszarach kolejowych wykonuje przewóz koleją tych towarów,
- 3) będąc do tego zobowiązanym, nie wyznacza doradcy,
- 4) będąc doradcą, nie wypełnia obowiązków określonych w art. 31 ust. 1 pkt 3 i 4.

Orzekanie w sprawach o wymienione czyny następuje w trybie przepisów ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia.¹⁹⁷⁾

¹⁹⁷⁾ Dz. U. z 2008 r. Nr 133, poz. 848 ze zm.

Wykaz organów, którym przekazano informację o wynikach kontroli

1. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej
2. Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej
3. Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej
4. Prezes Rady Ministrów
5. Przewodniczący Sejmowej Komisji do Spraw Kontroli Państwowej
6. Przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury
7. Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej
8. Szef Centralnego Biura Antykorupcyjnego
9. Szef Biura Bezpieczeństwa Narodowego