



Nr ewid. 226/2015/P/15/088/LLO

Informacja o wynikach kontroli

WYKONYWANIE ZADAŃ PRZEZ TRANSPORTOWY DOZÓR TECHNICZNY

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

Dyrektor Delegatury NIK w Łodzi
Przemysław Szewczyk

Akceptuję:
Wojciech Kutyla
Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli

Zatwierdzam:
Krzysztof Kwiatkowski
Prezes Najwyższej Izby Kontroli

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

www.nik.gov.pl

Spis treści

1. Założenia kontroli.....	5
1.1. Temat i numer kontroli.....	5
1.2. Uzasadnienie podjęcia kontroli.....	5
1.3. Cel kontroli, podstawa prawna, kryteria kontroli.	5
2. Podsumowanie wyników kontroli.....	7
2.1. Ogólna ocena kontrolowanej działalności.....	7
2.2. Synteza wyników kontroli	8
2.3. Uwagi końcowe i wnioski.....	11
3. Informacje szczegółowe	13
3.1. Przygotowanie organizacyjne i finansowe TDT do realizacji zadań na rzecz bezpiecznej eksploatacji urządzeń technicznych oraz zadań w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych.	14
3.2. Realizacja zadań podejmowanych przez TDT na wniosek użytkowników urządzeń.....	17
3.3. Realizacja zadań podejmowanych przez TDT z inicjatywy własnej.....	20
3.4. Realizacja zadań w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych.	26
4. Informacje dodatkowe.	28
4.1. Działania kontrolne i działania podjęte po zakończeniu kontroli	28
5. Załączniki.....	32
5.1. Charakterystyka stanu prawnego oraz uwarunkowań ekonomicznych i organizacyjnych.....	32
5.2. Wykaz ważniejszych aktów normatywnych dotyczących kontrolowanej działalności.....	38
5.3. Wykaz jednostek objętych kontrolą	40
5.4. Szczegółowe dane dotyczące badanej działalności	41
5.5. Wykaz podmiotów, którym przekazano informację o wynikach kontroli.....	43

Wykaz stosowanych pojęć i przyjętych skrótów

TDT – Transportowy Dozór Techniczny;

TDT Centrala – jednostki organizacyjne TDT inne niż Oddziały Terenowe;

Oddział Terenowy TDT – Oddział Terenowy Transportowego Dozoru Technicznego;

ustawa o dozorcze technicznym – ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym¹;

ustawa o przewozie towarów niebezpiecznych – ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych²;

urządzenia techniczne³ – urządzenia, które mogą stwarzać zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego oraz mienia i środowiska, wskutek:

- rozprężenia cieczy lub gazów znajdujących się pod ciśnieniem różnym od atmosferycznego,
- wyzwolenia energii potencjalnej lub kinetycznej przy przemieszczaniu ludzi lub ładunków w ograniczonym zasięgu,
- rozprzestrzeniania się materiałów niebezpiecznych podczas ich magazynowania lub transportu;

księga rewizyjna urządzenia – przechowywany u przedsiębiorcy zbiór protokołów wykonania czynności dozoru technicznego, dotyczący danego urządzenia⁴;

niektóre towary niebezpieczne – wyodrębniona grupa towarów niebezpiecznych przewożona pojazdami MEMU, EX/II, EX/III, FL, OX, AT;

świadectwo dopuszczenia ADR – świadectwo dopuszczenia pojazdów do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych, potwierdzające, że pojazd odpowiada wymaganiam określonym w Umowie europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR);

pojazdy, dla których wymagane jest świadectwo dopuszczenia ADR⁵:

- *MEMU* – oznacza jednostkę lub pojazd z zamontowaną jednostką, służące do wytwarzania materiałów wybuchowych z towarów niebezpiecznych, które nie są materiałami wybuchowymi. Jednostka taka składa się z cystern, kontenerów do przewozu luzem, aparatury do produkcji, pomp oraz związanego z nimi wyposażenia. MEMU może posiadać specjalne przedziały ładunkowe na materiały i przedmioty wybuchowe,
- *EX/II i EX/III* – pojazdy przeznaczone do przewozu materiałów i przedmiotów wybuchowych (klasy I),
- *FL* – pojazd lub pojazd-bateria, przeznaczone do przewozu niektórych materiałów ciekłych i gazów palnych w określonych rodzajach pojemników (cysterny stałe lub odejmowalne, kontenery-cysterny, cysterny przenośne),
- *OX* – pojazd przeznaczony do przewozu nadtlenu wodoru w różnych postaciach, w cysternach stałych lub odejmowalnych o pojemności przekraczającej 1m³ lub w kontenerach-cysternach, cysternach, cysternach przenośnych o pojemności jednostkowej przekraczającej 3 m³,
- *AT* – pojazd inny niż pojazd EX/III, FL, lub OX oraz inny niż MEMU, przeznaczony do przewozu towarów niebezpiecznych, w cysternach stałych lub odejmowalnych o pojemności przekraczającej 1m³ lub w kontenerach-cysternach, cysternach, cysternach przenośnych o pojemności jednostkowej przekraczającej 3 m³, pojazd-bateria inny niż pojazd FL o pojemności całkowitej przekraczającej 1 m³.

¹ Dz. U. z 2015 r., poz. 1125

² Dz. U. z 2011 r. Nr 227, poz. 1367 ze zm.

³ definicja według art. 4 pkt 1 ustawy o dozorcze technicznym

⁴ definicja według art. 33 ust. 3 ustawy o dozorcze technicznym

⁵ definicje na podstawie Części 9 Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR 2013).

1. Założenia kontroli

1.1. Temat i numer kontroli.

Wykonywanie zadań przez Transportowy Dozór Techniczny.
Kontrola nr P/15/088.

1.2. Uzasadnienie podjęcia kontroli.

Każde urządzenie techniczne powinno być projektowane, wytwarzane i użytkowane tak, aby zminimalizować zagrożenia związane z jego eksploatacją. Rolą dozoru technicznego są określone ustawą działania zmierzające do zapewnienia bezpiecznego funkcjonowania urządzeń technicznych. Realizacja zadań inspekcyjnych przez Transportowy Dozór Techniczny w kontekście bezpiecznego użytkowania urządzeń technicznych w przestrzeni publicznej nie była dotychczas kontrolowana przez Najwyższą Izbę Kontroli.

Transportowy Dozór Techniczny działa od 1 stycznia 2001 r. Jest państwową osobą prawną podległą ministrowi właściwemu do spraw transportu. Jako specjalistyczna jednostka dozoru technicznego obejmuje dozorem urządzenia o szczególnej konstrukcji, przeznaczeniu lub sposobie eksploatacji, w tym głównie urządzenia zainstalowane na obszarze kolejowym, na terenie portów, przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej, na terenie przeznaczonym do obsługi żeglugi morskiej, urządzenia funkcjonujące w transporcie drogowym, kolejowym, morskim i żeglugi śródlądowej, osobowe i towarowe koleje linowe oraz wyciągi narciarskie. Transportowy Dozór Techniczny wykonuje swoje zadania na etapach: projektowania, wytwarzania urządzeń (w tym wytwarzania materiałów i elementów), naprawy i modernizacji, obrotu oraz eksploatacji. Transportowy Dozór Techniczny wykonuje również zadania mające wpływ na bezpieczeństwo przewozu towarów niebezpiecznych. Zadania te w szczególności dotyczą wydawania świadectw dopuszczenia pojazdów do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych oraz prowadzenia spraw związanych z wydawaniem świadectw doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych.

Badania w niniejszej kontroli ograniczone zostały do oceny sprawowanego dozoru pod kątem bezpieczeństwa eksploatacji urządzeń technicznych oraz oceny wykonywania zadań z zakresu przewozu towarów niebezpiecznych. Ocenie podlegały także przygotowanie organizacyjne, kadrowe i finansowe Transportowego Dozoru Technicznego do wykonywania zadań.

1.3. Cel kontroli, podstawa prawna, kryteria kontroli.

Kontrola została przeprowadzona z inicjatywy Najwyższej Izby Kontroli.

Celem głównym była ocena sprawowanego przez Transportowy Dozór Techniczny dozoru nad urządzeniami technicznymi w kontekście zapewnienia bezpiecznej ich eksploatacji. Ocenie podlegała również realizacja zadań dotyczących drogowego przewozu towarów niebezpiecznych.

Oceny powyższych zadań dokonano na podstawie oceny obszarów problemowych obejmujących:

- przygotowanie organizacyjne TDT do realizacji zadań w zakresie bezpieczeństwa eksploatacji urządzeń,
- wykonywanie dozoru technicznego i wydawanie decyzji związanych z dozorem technicznym,

- działania podejmowane na rzecz bezpiecznej pracy eksploatowanych urządzeń technicznych,
- sprawdzanie kwalifikacji osób obsługujących i konserwujących urządzenia techniczne,
- sprawowanie nadzoru nad wykonywaniem zadań w zakresie dozoru nad eksploatowanymi urządzeniami technicznymi,
- wydawanie świadectw doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych oraz świadectw dopuszczenia pojazdów do przewozu towarów niebezpiecznych,
- gospodarkę finansową TDT w kontekście zapewnienia bezpiecznej eksploatacji urządzeń technicznych oraz realizacji zadań dotyczących drogowego przewozu towarów niebezpiecznych.

Kontrola przeprowadzona została na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli⁶ w Transportowym Dozorze Technicznym w Warszawie oraz będących w jego strukturze 7 Oddziałach Terenowych⁷. Badania przeprowadzono z uwzględnieniem określonych w art. 5 ust. 1 ustawy o NIK kryteriów legalności, gospodarności, celowości i rzetelności.

Kontrola została przeprowadzona w okresie od 1 czerwca 2015 r. do 9 października 2015 r. i obejmowała lata 2012-2015 (I półrocze).

W niniejszej informacji wykorzystano także informacje uzyskane od Komendantów Wojewódzkich Policji i Państwowej Straży Pożarnej, Wojewódzkich Inspektorów Transportu Drogowego oraz Głównego Inspektora Pracy.

⁶ Dz. U. z 2015 r., poz. 1096, zwana dalej „ustawą o NIK”.

⁷ z siedzibami w Gdańsku, Katowicach, Krakowie, Lublinie, Poznaniu, Wrocławiu i w Warszawie

2. Podsumowanie wyników kontroli.

2.1. Ogólna ocena kontrolowanej działalności.

W latach 2012-2015 (I półrocze) Transportowy Dozór Techniczny w ograniczonym zakresie sprawował dozór nad urządzeniami technicznymi eksploatowanymi w przestrzeni publicznej.

W ocenie NIK Transportowy Dozór Techniczny prawidłowo realizował zadania dozorowe dla urządzeń zgłoszonych do badań przez użytkowników. Nie wykazywał natomiast inicjatywy w wykonywaniu dozoru nad pozostałymi urządzeniami znajdującymi się w ewidencji eksploatowanych urządzeń technicznych. Zgodnie z ustawą o dozorze technicznym użytkownik urządzenia jest odpowiedzialny za jakość i stan urządzenia, mające wpływ na bezpieczną jego pracę. Jak wykazały wyniki kontroli obowiązek ten był realizowany w ograniczonym zakresie, TDT natomiast nie monitorował ważności decyzji zezwalających na eksploatację urządzeń zarejestrowanych w prowadzonej ewidencji. W tej sytuacji część urządzeń pozostających poza dozorem mogła być nielegalnie użytkowana i mogła stwarzać realne zagrożenie bezpieczeństwa w przestrzeni publicznej.

W kontrolowanym okresie ponad 37 tys.⁸ zaewidencjonowanych w TDT urządzeń nie posiadało ważnych badań technicznych i decyzji zezwalających na eksploatację. Urządzenia te stanowiły 14% wszystkich urządzeń ujętych w ewidencji i obejmowały m.in. osobowe i towarowe koleje linowe oraz wyciągi narciarskie, urządzenia zainstalowane na terenach kolejowych i w kolejowych pojazdach szynowych, cysterny wykorzystywane w ruchu kolejowym, drogowym i żegludze śródlądowej, urządzenia techniczne zainstalowane na terenach portowych oraz na statkach morskich i żegludgi śródlądowej. Ta grupa zawierała zarówno urządzenia wycofane z użytkowania jak również aktualnie eksploatowane. W toku kontroli ujawniono przypadki użytkowania urządzeń technicznych, mimo że ich badania techniczne utraciły już ważność. W próbie poddanej badaniom doraźnym kontrolnym, 17% urządzeń⁹ użytkowanych było nielegalnie. Brak potwierdzenia spełniania przez te urządzenia wymaganych warunków technicznych, stwarzał realne zagrożenie dla bezpieczeństwa obsługujących i korzystających, jak również innych przypadkowych osób.

Mimo występowania przypadków nielegalnej eksploatacji urządzeń technicznych TDT tylko w ograniczonym zakresie podejmował wspólne działania ze służbami i inspekcjami realizującymi zadania dotyczące bezpieczeństwa pracy urządzeń technicznych oraz bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych. Współpraca, podczas której możliwe byłoby optymalne wykorzystanie wiedzy i posiadanych przez współpracujące służby informacji, organizowana była sporadycznie. TDT nie wykorzystywał w pełni także informacji otrzymywanych od innych podmiotów, o użytkowaniu urządzeń technicznych z naruszeniem przepisów o dozorze technicznym.

NIK negatywnie ocenia nierealizowanie przez TDT obowiązku wydawania decyzji dotyczących cystern wykorzystywanych w drogowym przewozie towarów niebezpiecznych. Po badaniach

⁸ według stanu na dzień 30 czerwca 2015 r.

⁹ 6 spośród 35 badanych urządzeń: 2 wyciągi wodne, 2 zbiorniki cystern drogowych do transportu materiałów sypkich rozładowywanych pod ciśnieniem, wózek jezdniowy podnośnikowy z mechanicznym napędem podnoszenia, przeciągarka elektryczna linowa,

doraźnych eksploatacyjnych oraz doraźnych poawaryjnych/powypadkowych TDT nie wydawał dla cystern wykorzystywanych w ruchu drogowym do przewozu towarów niebezpiecznych decyzji dopuszczających/niedopuszczających te urządzenia do eksploatacji. Działanie takie stanowiło naruszenie ustawy o dozorze technicznym. Stwarzało również możliwość użytkowania do drogowego przewozu towarów niebezpiecznych cystern, nieposiadających potwierdzenia spełnienia wymaganych warunków technicznych i rodziło ryzyko uczestnictwa w ruchu drogowym pojazdów stwarzających niebezpieczeństwo.

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli TDT był właściwie przygotowany do realizacji zadań. Posiadanego potencjału – w świetle powyższych ustaleń – TDT nie wykorzystywał jednak w pełni. NIK pozytywnie ocenia stan i strukturę zatrudnienia oraz kwalifikacje służb wykonujących działalność inspekcyjną. Prowadząc samodzielną gospodarkę finansową TDT zabezpieczał finansowanie ustawowych zadań, a z uzyskiwanych zysków odprowadzał 30% do budżetu państwa¹⁰.

TDT prawidłowo realizował obowiązki dotyczące sprawdzania kwalifikacji wymaganych od osób obsługujących i konserwujących urządzenia techniczne. Najwyższa Izba Kontroli zwróciła jednak uwagę, że według przyjętych w TDT procedur postępowania każda komisja samodzielnie decydowała o kryteriach uzyskania pozytywnego wyniku egzaminu.

Obowiązujące w TDT procedury postępowania w przypadku zbiegu zadań wykonywanych przez TDT na podstawie ustawy o dozorze technicznym oraz ustawy o systemie oceny zgodności, zabezpieczają transparentne rozgraniczenie pełnionych przez TDT funkcji jednostki inspekcyjnej i jednostki notyfikowanej. Tym samym Dyrektor TDT zrealizował wniosek pokontrolny, którego celem było wyeliminowanie sytuacji rodzącej ryzyko konfliktu interesów¹¹.

2.2. Synteza wyników kontroli

Działalność inspekcyjna Transportowego Dozoru Technicznego nie w pełni zapewniała bezpieczną eksploatację urządzeń technicznych w przestrzeni publicznej. Prawidłowo realizowane były zadania dozоровe podejmowane na wniosek użytkowników urządzeń. TDT nie wykazywał natomiast inicjatywy w podejmowaniu działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa eksploatacji urządzeń. Niewłaściwie realizowane były również niektóre zadania dotyczące drogowego przewozu towarów niebezpiecznych.

¹⁰ : art. 60 ust. 1 w zw. z art. 61 ust. 1 ustawy o dozorze technicznym

¹¹ Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła w TDT kontrolę „Realizacji inwestycji dotyczących budowy terminalu do odbioru skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu”. Kontrola wykazała, że TDT występował w stosunku do realizowanego przedsięwzięcia w podwójnej roli: jako jednostka notyfikowana, dokonująca oceny zgodności urządzeń z wymaganiami technicznymi oraz jako państwowa jednostka inspekcyjna, wykonująca zadania w zakresie ustawowego dozoru technicznego. W ocenie NIK, występowanie TDT w tej podwójnej roli rodziło sytuację konfliktu interesów. W związku z powyższym w wystąpieniu pokontrolnym NIK wniosowała o wzmocnienie mechanizmów kontroli zarządczej na styku obszarów działań prowadzonych przez TDT jako jednostkę notyfikowaną oraz jako jednostkę inspekcyjną.

Przygotowanie organizacyjne TDT do realizacji zadań w zakresie bezpieczeństwa eksploatacji urządzeń.

Prawidłowa była organizacja, stan i struktura zatrudnienia służb wykonujących działalność inspekcyjną. Zadania dozoru technicznego nad eksploatowanymi urządzeniami oraz zadania określone dla TDT w przepisach o transporcie towarów niebezpiecznych, zostały przydzielone odpowiednim jednostkom organizacyjnym i komórkom TDT. Pracownicy wykonujący czynności dozoru, posiadali wymagane kwalifikacje. Wyposażenie stosowane do prowadzenia badań dozorowych zapewniało rzetelność pomiarów.

Wykonywanie dozoru technicznego i wydawanie decyzji związanych z dozorem technicznym.

Rzetelnie i terminowo wykonywane były czynności dozoru podejmowane na wniosek użytkowników urządzeń. Prawidłowo rejestrowano urządzenia techniczne zgłoszone przez użytkownika pod dozór. Decyzje zezwalające na eksploatację urządzeń wydawane były zgodnie z warunkami technicznymi. W decyzjach prawidłowo ustalano formę dozoru sprawowanego podczas eksploatacji urządzenia. Prawidłowo przechowywana była wymagana dokumentacja techniczna zarejestrowanych urządzeń.

TDT nie stosował przepisów ustawy o dozorze technicznym w zakresie dopuszczania i wstrzymywania eksploatacji cystern wykorzystywanych w drogowym przewozie towarów niebezpiecznych. Wbrew przepisom wymienionej ustawy, nie były wydawane decyzje zezwalające na eksploatację cysterny. Nie były również wydawane decyzje o wstrzymaniu jej eksploatacji, w przypadku stwierdzenia zagrożenia dla życia lub zdrowia ludzkiego oraz mienia i środowiska.

Dokumentem zezwalającym na eksploatację cysterny do przewozu towarów niebezpiecznych – według TDT – było wydane przez Dyrektora TDT w trybie określonym przepisami ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych, świadectwo dopuszczenia pojazdu ADR. Stosowana przez TDT procedura postępowania ma istotne znaczenie dla bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych, w sytuacji, gdy cysterna uzyskała negatywny wynik badania poawaryjnego/powypadkowego. W obowiązującym stanie prawnym negatywny wynik badania wykonanego przez TDT, nie ma wpływu na możliwość wycofania z obrotu prawnego ważnego świadectwa ADR. Wobec faktu, że świadectwo ADR jest wymaganym dokumentem, uprawniającym do przewozu towarów niebezpiecznych, brak jest skutecznych działań umożliwiających wyeliminowanie z przestrzeni publicznej pojazdów posiadających świadectwo ADR, w stosunku, do których TDT stwierdzał – w przypadku dalszej ich eksploatacji – występowanie zagrożenia dla życia lub zdrowia ludzkiego oraz mienia i środowiska.

Działania podejmowane na rzecz bezpiecznej pracy eksploatowanych urządzeń technicznych.

Niewystarczające były działania w zakresie wykonywania dozoru technicznego określonego w art. 44 ustawy o dozorze technicznym nad urządzeniami, dla których upłynął termin ważności decyzji zezwalających na eksploatację. Dyrektor TDT nie wyegzekwował realizacji wniosków (po kontroli wewnętrznej przeprowadzonej w 2013 r.), zobowiązujących kierowników Oddziałów Terenowych do monitorowania ważności badań technicznych i podejmowania stosownych działań. W sytuacji, gdy monitorowanie użytkownika zaewidencjonowanych urządzeń było utrudnione brakiem skutecznego narzędzia wspomagającego zarządzanie bieżącymi

zadaniami, TDT nie podejmował działań mających na celu uzyskanie funkcjonalności tego narzędzia. Brak bieżącej informacji o statusie urządzeń znajdujących się w ewidencji, uniemożliwiał podejmowanie przez TDT właściwych działań. W efekcie niektóre z urządzeń nieposiadających ważnych badań technicznych były użytkowane. Potwierdziły to wyniki przeprowadzonych przez inspektorów TDT – na wniosek NIK – badań doraźnych kontrolnych. W próbie urządzeń poddanych takim badaniom, 17% spośród nich użytkowanych było nielegalnie (tj. bez ważnej decyzji zezwalającej na eksploatację).

Nieskuteczny był nadzór nad wykorzystywaniem w działalności inspekcyjnej TDT informacji od innych podmiotów wykonujących zadania w zakresie bezpieczeństwa pracy urządzeń technicznych, o użytkowaniu tych urządzeń z naruszeniem przepisów o dozorcze technicznym. Wprawdzie przepisy dotyczące działalności TDT nie zobowiązują do sformalizowania zasad współpracy z jednostkami działającymi na rzecz bezpieczeństwa pracy urządzeń technicznych, to ustalenia kontroli wskazują, że informacje współpracujących służb pozwalają – poprzez identyfikowanie przypadków nieprzestrzegania przez użytkowników urządzeń obowiązków dotyczących dozoru technicznego – na uszczelnienie systemu dozoru.

W ograniczonym zakresie TDT stosował – określony w art. 63 ust. 1 ustawy – obowiązek zawiadomienia właściwych organów o podejrzeniu popełnienia przestępstwa przez użytkowników urządzeń.

Wykazano brak nadzoru nad pracami komisji ds. awarii i wypadków. Dyrektor TDT nie podjął działań mimo nierzetelnego wykonania zadań przez komisję powołaną do wyjaśnienia śmiertelnego wypadku z 2013 r. Skutkowało to nieustaleniem przyczyn zdarzenia i w efekcie niepodjęciem właściwych działań eliminujących te przyczyny. Stosownie do przepisów ustawy o dozorcze technicznym TDT zobowiązany jest do analizowania przyczyn i skutków uszkodzeń urządzeń technicznych oraz oceny stanu zagrożenia stwarzanego przez te urządzenia¹².

Nieskuteczny był obieg informacji pomiędzy służbami uczestniczącymi w organizacji i kontroli przewozu towarów niebezpiecznych. Regulacje prawne dotyczące informowania właściwych służb o zdarzeniach drogowych związanych z przewozem towarów niebezpiecznych, nie zapewniały TDT pełnej informacji, niezbędnej do sprawowania właściwego dozoru nad urządzeniami uczestniczącymi w tych zdarzeniach.

Sprawdzanie kwalifikacji osób obsługujących i konserwujących urządzenia techniczne,

TDT rzetelnie wykonywał obowiązek uzgadniania programów szkolenia osób obsługujących i konserwujących urządzenia techniczne. NIK zauważa jednak, że TDT nie ma uprawnień do sprawdzania prawidłowości prowadzenia szkoleń, według uzgodnionych programów. Biorąc także pod uwagę fakt, że przepisy prawa nie obligują przystępujących do egzaminów do potwierdzenia udziału w szkoleniu przeprowadzonym zgodnie z zatwierdzonym programem, uznać należy, że szkolenia w przedmiotowym zakresie pozostają poza nadzorem TDT.

Nieprawidłowe były działania i niewystarczający nadzór Dyrektora TDT nad realizacją zadania dotyczącego sprawdzania kwalifikacji osób obsługujących i konserwujących urządzenia techniczne. Dyrektor TDT ustalił w tym zakresie Procedurę, w której przewidziano sposób sprawdzania wiedzy teoretycznej w formie niezgodnej z obowiązującym rozporządzeniem

¹² art. 44 ust. 1 pkt 6 ustawy o dozorcze technicznym

w sprawie trybu sprawdzania kwalifikacji wymaganych przy obsłudze i konserwacji urządzeń technicznych¹³. NIK zwraca również uwagę na fakt, że w Procedurze nie określono jednolitych zasad oceniania wyników egzaminów. Stwarzało to warunki do nierównego traktowania zdających egzamin i powstawania mechanizmów korupcyjnych podczas prowadzenia egzaminów. Wystąpiły również przypadki nieprzestrzegania terminów przekazywania osobom zainteresowanym tematyki egzaminu oraz informowania zdających o wyniku egzaminu.

Wydawanie świadectw doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych oraz świadectw dopuszczenia pojazdów do przewozu towarów niebezpiecznych.

Nieskuteczny był nadzór Dyrektora TDT nad przestrzeganiem trybu i zasad prowadzenia egzaminów dla doradców i kandydatów na doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych. Wystąpiły przypadki wydania świadectwa osobie nieuprawnionej, nieprzestrzegania terminów w zakresie kwalifikowania osób do egzaminu, oraz niedopełnienia przez członków komisji egzaminacyjnej obowiązku złożenia w ustalonym terminie wymaganych oświadczeń.

Prawidłowo wydawane były świadectwa dopuszczenia pojazdu ADR. Jednak ewidencja tych świadectw – wymagana art. 60 ust. 5 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych – była niefunkcjonalna. Brak w systemie TDT jednolitej bazy wszystkich ważnych świadectw ADR, ograniczał dostęp do informacji wnioskowanych przez służby kontrolujące przewozy towarów niebezpiecznych.

2.3. Uwagi końcowe i wnioski.

Stosownie do art. 2 ust. 3 ustawy, eksploatujący, modernizujący i naprawiający urządzenia techniczne są odpowiedzialni za jakość i stan tych urządzeń. Funkcjonujący – w obowiązującym stanie prawnym – system wydawania decyzji terminowych dopuszczających urządzenia do eksploatacji oraz leżący po stronie użytkownika obowiązek dbania o jakość i stan urządzeń, okazały się niewystarczające dla zapewnienia bezpieczeństwa ich eksploatacji.

Uzasadnione w tej sytuacji jest **sformułowanie pod adresem ustawodawcy wniosków dotyczących zmiany stanu prawnego w zakresie bezpieczeństwa użytkowania urządzeń technicznych oraz bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych. W ocenie NIK:**

- zasadne jest uregulowanie zasad dostępu TDT do raportów powypadkowych sporządzanych przez doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych. Umożliwiłoby to dokonywanie przez Dyrektora TDT oceny przestrzegania przez doradcę, przepisów dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych. Negatywna ocena w tym zakresie stanowi podstawę do cofnięcia przez Dyrektora TDT świadectwa doradcy. W aktualnym stanie prawnym uczestnik przewozu towarów niebezpiecznych zobowiązany jest do przekazania raportu powypadkowego – w przypadku drogowego przewozu towarów niebezpiecznych – właściwemu dla miejsca wystąpienia zdarzenia wojewódzkiemu inspektorowi transportu drogowego¹⁴. Obowiązek sporządzenia raportu powypadkowego

¹³ Dz. U. Nr 79, poz. 849 ze zm., zwane dalej „rozporządzeniem w sprawie sprawdzania kwalifikacji”.

¹⁴ art. 17 ust. 1 pkt 2 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych

jest zadaniem doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych¹⁵. Informację o zdarzeniach wskazanych w raportach, wojewódzki inspektor transportu drogowego zobowiązany jest niezwłocznie przekazać ministrowi właściwemu do spraw transportu¹⁶. Jednocześnie, zgodnie z art. 45 ust. 1 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych, Dyrektor TDT zobowiązany jest do cofnięcia świadectwa doradcy m.in. w przypadku, gdy doradca w sposób rażący naruszył przepisy dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych. Jak wykazały wyniki kontroli, Dyrektor TDT nie posiadał pełnej wiedzy o zdarzeniach z udziałem dozorowanych urządzeń oraz wywiązywaniu się doradców z nałożonych na nich w tym zakresie obowiązków. W latach 2012-2014 uczestnicy przewozu złożyli do wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego 38 raportów powypadkowych. Jednocześnie wykonując – wynikający z przepisów ustawy o dozorcze technicznym (art. 19) – obowiązek niezwłocznego powiadamiania właściwej jednostki dozoru technicznego o każdym niebezpiecznym uszkodzeniu lub nieszczęśliwym wypadku związanym z eksploatacją urządzenia, użytkownicy urządzeń powiadomili TDT tylko w 11 przypadkach. Zdaniem NIK niezbędne jest przekazywanie raportów powypadkowych do wiadomości TDT. Osiągnięcie tego celu możliwe jest np. poprzez np. nowelizację art. 17 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych i zobowiązanie uczestnika przewozu do przekazywania również do wiadomości dyrektora TDT, raportów powypadkowych składanych wojewódzkiemu inspektorowi transportu drogowego,

- TDT nie posiada kompetencji kontrolnych w zakresie przeprowadzania szkoleń według uzgodnionych programów. Działalność szkoleniowa w przedmiotowym zakresie pozostaje więc poza nadzorem TDT. Przepisy prawa nie tylko nie obligują przystępujących do egzaminów do legitymowania się certyfikatem potwierdzającym ukończenie stosownego szkolenia, ale również nie określają wymogu, że musi to być szkolenie przeprowadzone zgodnie z zatwierdzonym programem. W sytuacji gdy TDT przypisano obowiązek uzgadniania programów szkoleń dla osób obsługujących i konserwujących urządzenia techniczne¹⁷, uzasadniona jest potrzeba określenia trybu i zasad nadzoru nad realizacją szkoleń na podstawie uzgodnionych programów.

Dla poprawy bezpieczeństwa eksploatacji urządzeń technicznych niezbędne – w ocenie NIK – jest również podjęcie przez TDT działań polegających na:

- wprowadzeniu rozwiązań systemowych, które zapewniłyby bieżący dostęp wszystkich zainteresowanych służb, inspekcji i organów do aktualnych informacji dotyczących pojazdów do przewozu towarów niebezpiecznych, w tym informacji o wydanych decyzjach zezwalających na eksploatację i wstrzymujących eksploatację oraz świadectwach ADR. Wiedza dostępna w powyższym zakresie umożliwiłaby skuteczne wyeliminowanie z użytkowania cysterny do przewozu towarów niebezpiecznych z negatywnym wynikiem badania powypadkowego/poawaryjnego. Zarówno ustawa o przewozie towarów niebezpiecznych, jak i Umowa ADR¹⁸ nie przewidują możliwości cofnięcia, uchylecia czy

¹⁵ art. 40 ust. 2 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych

¹⁶ art. 17 ust. 2 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych

¹⁷ art. 37 pkt 14 w związku z art. 44 ust. 1 pkt 6 ustawy o dozorcze technicznym

¹⁸ Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR 2013). ADR (fr. L' Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route) - międzynarodowa konwencja dotycząca drogowego przewozu towarów i ładunków niebezpiecznych, sporządzona w Genewie dnia 30 września 1957 r.

czasowego zawieszenia wydanego przez Dyrektora TDT ważnego świadectwa ADR. W sytuacji, gdy jest to jedyny dokument dopuszczający pojazd do przewozu towarów niebezpiecznych, istnieje realne zagrożenie wykorzystywania przez przewoźników – w okresie ważności świadectwa ADR – do przewozu towarów niebezpiecznych, cystern z negatywnym wynikiem badania technicznego. Korzystanie z urządzeń niespełniających wymagań określonych w warunkach technicznych, stwarza zagrożenie dla zdrowia lub życia ludzkiego oraz mienia i środowiska,

- podjęciu współpracy ze służbami działającymi na rzecz bezpieczeństwa pracy i eksploatacji urządzeń technicznych oraz przewozu towarów niebezpiecznych, w tym ustalenie trybu i zasad przekazywania przez służby informacji o zagrożeniach związanych z użytkowaniem urządzeń technicznych,
- zapewnieniu sprawowania dozoru nad wszystkimi urządzeniami znajdującymi się w prowadzonej ewidencji. Działania te powinny umożliwić bieżące monitorowanie statusu urządzenia i skuteczne eliminowanie używania urządzeń, które nie posiadają ważnej decyzji zezwalającej na eksploatację. Dla osiągnięcia powyższych rezultatów celowe jest m.in. wdrożenie właściwych narzędzi (np. zintegrowanego systemu informatycznego) wspomagających bieżące zarządzanie działalnością inspekcyjną TDT,
- skutecznym nadzorze nad wykonywaniem badań doraźnych powypadkowych/poawaryjnych, prawidłowym wyjaśnianiem okoliczności i przyczyn awarii/nieszczęśliwego wypadku oraz określaniem stanu technicznego urządzeń biorących udział w zdarzeniu,
- stosowaniu działań przewidzianych prawem w każdej sytuacji naruszenia przepisów o dozorcze technicznym oraz przepisów dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych.

Ponadto w ocenie NIK zasadne jest dokonanie modyfikacji stosowanych w TDT procedur stwierdzania kwalifikacji osób obsługujących i konserwujących urządzenia techniczne. Dokonane zmiany powinny określić jednolite kryteria ustalania wyników egzaminów, sprawdzających kwalifikacje wymagane przy obsłudze i konserwacji urządzeń technicznych.

Zdaniem NIK konieczne jest również dokonanie – w Porozumieniu zawartym w 2014 r. przez TDT z Urzędem Dozoru Technicznego i Wojskowym Dozorem Technicznym – zmian zapewniających zgodność postanowień Porozumienia z ustawą o dozorcze technicznym. W Porozumieniu strony m.in. zobowiązały się do wzajemnego uznawania zaświadczeń kwalifikacyjnych oraz uprawnień wydawanych na podstawie art. 9 ww. ustawy. Według NIK strony Porozumienia nie były uprawnione do zawarcia takich uzgodnień. W obowiązującym stanie prawnym, właściwym do wydania zaświadczeń kwalifikacyjnych i uprawnień, o których mowa w ustawie o dozorcze technicznym, jest organ właściwej jednostki dozoru technicznego, chyba że przepisy szczególne stanowią inaczej. W ocenie NIK przyjętą regulację uzasadnia istotność czynności jakich dotyczy, a także różnorodność i specyfika urządzeń dozorowanych przez poszczególne jednostki dozoru technicznego.

3. Informacje szczegółowe

Transportowy Dozór Techniczny wykonuje dozór nad urządzeniami o szczególnej konstrukcji, przeznaczeniu lub sposobie eksploatacji. Dozorem TDT obejmowane są etapy: projektowania, wytwarzania urządzeń (w tym wytwarzania materiałów i elementów), naprawy i modernizacji,

obrotu oraz eksploatacji. W niniejszej kontroli badania ograniczone zostały do oceny wykonywania przez TDT zadań dozorowych w toku eksploatacji urządzeń technicznych. Ocenie podlegało również wykonywanie przez TDT zadań w zakresie drogowego przewozu towarów niebezpiecznych.

Zadania dozоровe wykonywane przez TDT – biorąc pod uwagę tryb ich realizacji – mogą być sklasyfikowane jako zadania realizowane na wniosek użytkownika urzędnika technicznego oraz zadania realizowane z inicjatywy TDT. Zadania realizowane na wniosek użytkownika związane są z ustawową odpowiedzialnością użytkownika za jakość i stan techniczny urządzeń, mającymi wpływ na ich bezpieczną pracę. Zadania te obejmują m.in. przyjmowanie pod dozór urządzeń zgłoszonych przez użytkownika oraz wykonanie wnioskowanych przez użytkownika okresowych badań ich stanu technicznego i dopuszczenia urządzenia do eksploatacji. Inne zadania mające wpływ na bezpieczną pracę urządzeń, w tym np. monitorowanie legalności eksploatacji urządzeń, współpraca w tym zakresie z innymi służbami wykonującymi zadania na rzecz bezpiecznej pracy i eksploatacji urządzeń, w znacznym stopniu uwarunkowane są zakresem i skutecznością działań realizowanych przez służby inspekcyjne TDT. Ocena działań Transportowego Dozoru Technicznego mających na celu zapewnienie bezpiecznej eksploatacji urządzeń technicznych oraz ocena realizacji zadań dotyczących drogowego przewozu towarów niebezpiecznych, dokonana została poprzez ocenę:

- przygotowania organizacyjnego i finansowego do realizacji zadań,
- realizacji zadań podejmowanych przez TDT na wniosek użytkownika,
- realizacji zadań podejmowanych z inicjatywy TDT,
- wykonywania zadań dotyczących drogowego przewozu towarów niebezpiecznych.

3.1. Przygotowanie organizacyjne i finansowe TDT do realizacji zadań na rzecz bezpiecznej eksploatacji urządzeń technicznych oraz zadań w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych.

TDT posiadał potencjał organizacyjny i kadrowy do pełnej realizacji zadań dozorowych oraz związanych z przewozem towarów niebezpiecznych. Mimo posiadanych możliwości TDT nie monitorował na bieżąco urządzeń znajdujących się w prowadzonej ewidencji. W efekcie zaniechań TDT, zaewidencjonowane urządzenia nieposiadające ważnej decyzji zezwalającej na eksploatację, stanowiły około 14 % wszystkich urządzeń ujętych w ewidencji. Część z urządzeń pozostających poza dozorem była nielegalnie użytkowana w przestrzeni publicznej.

W latach 2012–2015 ilość urządzeń podlegających dozorowi TDT zwiększyła się o 7,6% i na dzień 30 czerwca 2015 r. wynosiła 262,2 tys. Podstawową grupę urządzeń znajdujących się w ewidencji stanowiły zbiorniki ciśnieniowe zamontowane w układach hamulcowych pojazdów szynowych. Ich liczba na koniec I półrocza 2015 r. wynosiła 169,0 tys. i stanowiła 64,5% dozorowanych urządzeń. Pozostałe urządzenia znajdujące się w ewidencji to: urządzenia ciśnieniowe i bezciśnieniowe (inne niż zbiorniki w układach hamulcowych pojazdów szynowych) – 80,2 tys. (30,6%), urządzenia transportu bliskiego i linowego¹⁹ – 10,2 tys. (3,9%), pozostałe

¹⁹ np. schody i chodniki ruchome, suwnice, wózki jezdniowe podnośnikowe

urządzenia²⁰ – 2,1 tys. (0,8%) oraz urządzenia portowych baz przeładunkowych – 0,7 tys. (0,3%).

3.1.1. Zadania dozoru technicznego nad eksploatowanymi urządzeniami oraz zadania określone dla TDT w przepisach o przewozie towarów niebezpiecznych zostały przydzielone jednostkom organizacyjnym i komórkom TDT. Szczegółowy zakres działania TDT, strukturę organizacyjną oraz tryb pracy określały statut²¹ i regulamin organizacyjny²². W skład TDT wchodziły: komórki organizacyjne i wyodrębnione stanowiska wykonujące swoje zadania w Transportowym Dozorze Technicznym z siedzibą w Warszawie, 7 Oddziałach Terenowych TDT²³ oraz Laboratorium TDT z siedzibą w Krakowie.

Dyrektorowi TDT przypisane zostały zadania i uprawnienia określone w ustawie o dozorze technicznym. Nadzór i kierowanie podporządkowanymi stanowiskami pracy do spraw dozoru technicznego oraz wydawanie decyzji administracyjnych z zakresu wykonywanych zadań ustalonych ustawą o dozorze, a także w sprawach należących do zakresu działania TDT wynikających z innych obowiązujących aktów prawnych, przydzielono do realizacji zastępcy dyrektora. Wykonywanie zadań w ramach działalności inspekcyjnej TDT należało do zadań Oddziałów Terenowych TDT oraz zadań Wydziału Techniki.

Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę, że od stycznia 2014 r. nie było obsadzone stanowisko zastępcy dyrektora TDT, a upoważnienie do załatwiania spraw w imieniu Dyrektora TDT podczas jego nieobecności, związanych z działalnością TDT, udzielone zostało kierownikowi Wydziału Techniki dopiero w maju 2015 r.²⁴

Zadania nadzoru nad całokształtem spraw dotyczących świadectw dopuszczenia pojazdów ADR wystawianych w OT TDT oraz prowadzenia spraw związanych z egzaminowaniem doradców ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych, ujęte zostały w regulaminie organizacyjnym TDT i przydzielone formalnie do realizacji Wydziałowi Techniki także dopiero w maju 2015 r.²⁵ Zadania te były wprawdzie wykonywane przez TDT, niemniej w dokumentach organizacyjnych TDT do tego czasu nie wskazano jednostki organizacyjnej odpowiedzialnej za ich prawidłową realizację.

3.1.2. Pracownicy TDT wykonujący czynności dozoru posiadali odpowiednie kwalifikacje do realizacji zadań. Ogólny stan zatrudnienia w latach 2012–2015 (I półrocze) utrzymywał się na poziomie 333-342 pracowników. W wykonywanie zadań działalności inspekcyjnej zaangażowanych było ponad 55% ogółu pracowników TDT²⁶. Liczba tych pracowników zmieniała się od 186 do 189²⁷. Zadania dozоровe wykonywali inspektorzy uprawnieni do badania urządzeń technicznych. Inspektorzy wykonujący czynności dozоровe realizowane

²⁰ rurociągi przesyłowe i technologiczne oraz urządzenia do podawania płynnego betonu pod ciśnieniem

²¹ rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1 marca 2001 r. w sprawie nadania statutu Transportowemu Dozorowi Technicznemu (Dz. U. z 2015 r. poz. 3 ze zm.)

²² Załącznik nr 1 do zarządzenia nr 32/2010 Dyrektora TDT z 20 lipca 2010 r. w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego TDT ze zm. wprowadzonymi: aneksem Nr 1/2011 z 16 czerwca 2011 r. i aneksem nr 2/2011 z 6 września 2011 r. Regulamin ten stracił moc z dniem 1 stycznia 2014 r. poprzez wydanie zarządzenia nr 48/2013 Dyrektora TDT z 20 grudnia 2013 ze zm. wprowadzoną aneksem nr 1/2014 z dnia 13 czerwca 2014 r. i aneks nr 2/2015 wprowadzony zarządzeniem nr 9/2015 Dyrektora TDT z 26 maja 2015 r.;

²³ z siedzibami w: Warszawie (obejmujący swoim zakresem działania województwa mazowieckie, łódzkie i podlaskie), Lublinie (lubelskie i świętokrzyskie), Krakowie (małopolskie i podkarpackie), Katowicach (śląskie i opolskie), Gdańsku (pomorskie, kujawsko-pomorskie i warmińsko-mazurskie), Wrocławiu (dolnośląskie) oraz Poznaniu (wielkopolskie, zachodniopomorskie i lubuskie)

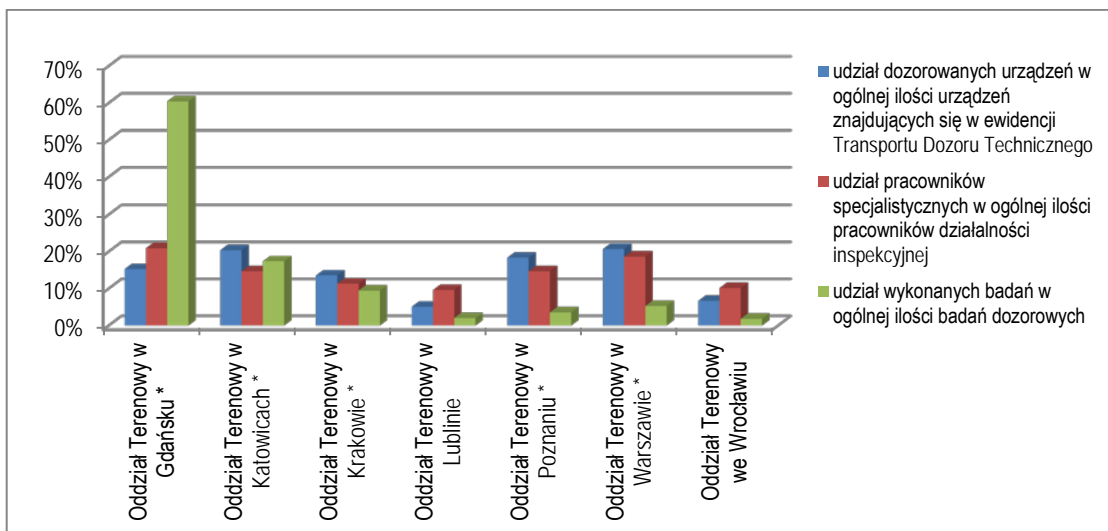
²⁴ zakres czynności kierownika Wydziału Techniki z dnia 26 maja 2015 r.

²⁵ aneksem nr 1/2015 do regulaminu organizacyjnego TDT wprowadzonym zarządzeniem nr 9/2015 Dyrektora TDT z dnia 26 maja 2015 r.

²⁶ 56,5% według stanu na koniec 2012 r., 54,4% według stanu na koniec 2013 r., 55,3% według stanu na koniec 2014 r. i 55,0% według stanu na koniec I półrocza 2015 r.

²⁷ 186 - według stanu na koniec 2013 r. i I półrocza 2015 r., 188 na koniec 2012 r. i 189 na koniec 2014 r.

przez oddziały terenowe stanowili około 93% ogólnej liczby pracowników specjalistycznych działalności inspekcyjnej²⁸. Pozostałą grupę stanowili pracownicy wykonujący zadania w Wydziale Techniki TDT. W poszczególnych Oddziałach Terenowych zatrudnienie wynosiło od 17 do 38 inspektorów i było związane z ilością dozorowanych urządzeń oraz zadań realizowanych przez te oddziały. Relacje w zakresie zatrudnienia, urządzeń podlegających dozorowi i wykonanych badań technicznych dla poszczególnych Oddziałów Terenowych TDT, na przykładzie danych za rok 2014 r., przedstawia poniższy wykres.



Wykres nr 1

* w wykonanych badaniach technicznych ujęte zostały również badania odbiorcze zbiorników paliwa LPG w układach napędu pojazdów samochodowych gazem skroplonym. Ilość wykonanych badań odbiorczych tych zbiorników w 2014 r. wyniosła: OT TDT w Gdańsku 320 301 (co stanowiło 93,5% wszystkich badań wykonanych przez OT TDT w Gdańsku w 2014 r.), OT TDT w Katowicach 77 380 (odpowiednio 78,6%), OT TDT w Krakowie 28 671 (odpowiednio 53,4%), OT TDT w Warszawie 990 (odpowiednio 3,3%), OT TDT w Poznaniu 41 (odpowiednio 0,2%).

Wszyscy pracownicy specjalistyczni posiadali wyższe wykształcenie techniczne i legitymowali się uprawnieniami dozoru technicznego. Uczestnicząc w różnych formach kształcenia poszerzali wiedzę niezbędną do wykonywania zadań ustalonych indywidualnymi zakresami czynności. Stosownie do tych zakresów pracownicy wykonujący czynności dozоровe upoważnieni byli do załatwiania w imieniu Dyrektora spraw związanych z działalnością TDT na podstawie ustawy o dozorcze technicznym oraz ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych. Udzielone inspektorom przez Dyrektora TDT upoważnienia obejmowały wszystkie rodzaje urządzeń znajdujących się w ewidencji i zabezpieczały wykonywanie dozoru nad tymi urządzeniami.

3.1.3. Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę, że stosowany w TDT program do prowadzenia ewidencji eksploatowanych urządzeń technicznych, mimo ograniczonej funkcjonalności i przydatności w zarządzaniu działalnością dozоровą, nie podlegał żadnym modyfikacjom dostosowującym do bieżących potrzeb. W efekcie służby inspekcyjne miały ograniczony dostęp do informacji o urządzeniach, dla których upłynął termin ważności decyzji zezwalającej na użytkowanie, a to z kolei utrudniało sprawowanie dozoru nad urządzeniami znajdującymi się w ewidencji.

²⁸ 92,6% według stanu na koniec 2012 r., 92,5% według stanu na koniec 2013 r., 93,7% według stanu na koniec 2014 r. i 93,5% według stanu na koniec I półrocza 2015 r.

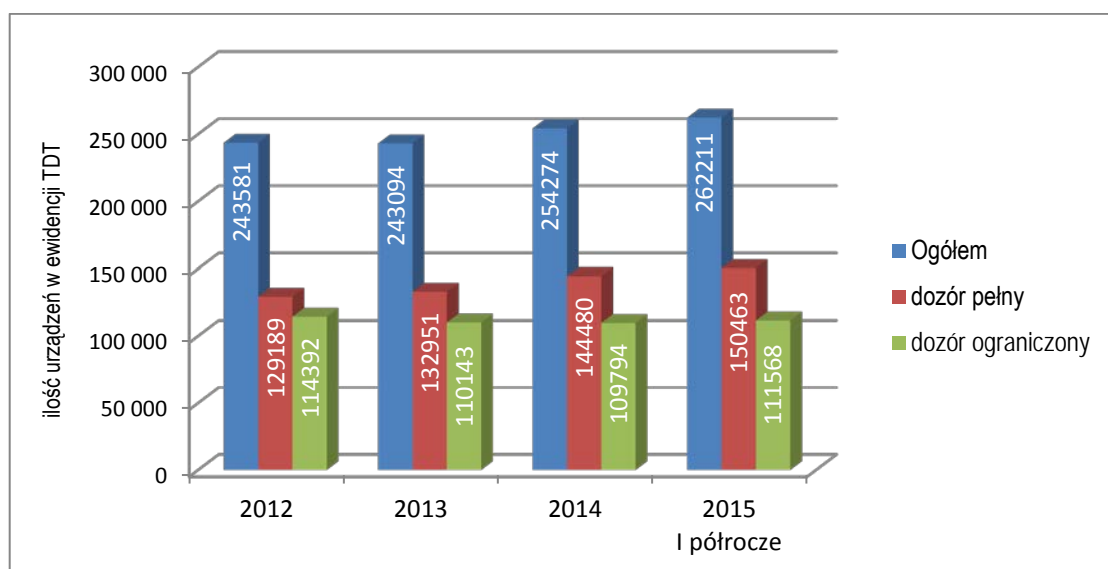
Nie były podejmowane również działania na rzecz poprawy funkcjonalności ewidencji świadectw ADR. Odrębne w każdym Oddziale Terenowym TDT bazy danych dotyczyły świadectw ADR wydanych tylko w danym oddziale. Brak połączenia baz pomiędzy sobą i z Centralą TDT, uniemożliwiał dostęp do ewidencji wszystkich aktualnych świadectw ADR wydanych przez TDT, co w konsekwencji znacznie utrudniało udzielanie informacji wnioskowanych przez służby kontrolujące przewozy towarów niebezpiecznych.

Dopiero w 2015 r. opracowana została koncepcja wdrożenia zintegrowanego systemu informatycznego TDT, pozwalającego m.in. na bieżące monitorowanie legalności użytkowania urządzeń znajdujących się w ewidencji TDT oraz umożliwiającego dostęp do bazy wszystkich ważnych świadectw ADR.

3.1.4. TDT był przygotowany finansowo do realizacji ustawowych zadań. W latach 2012–2014 uzyskiwał przychody zapewniające finansowanie kosztów działalności. Uzyskiwane przychody w badanym okresie przewyższały ponoszone koszty. Wynik brutto zwiększył się w badanym okresie o prawie 38%²⁹ i wyniósł za rok 2014 – 22,9 mln zł. Pozycją decydującą o wielkości przychodów były przychody z działalności dozorowej³⁰, stanowiące w badanym okresie ponad 86% przychodów ogółem. Ze zweryfikowanego zysku osiągniętego w latach 2012-2014, TDT – stosownie do art. 60 ust. 1 ustawy o dozorcze technicznym – przekazał do budżetu państwa łączną kwotę 17.125 tys. zł³¹.

3.2. Realizacja zadań podejmowanych przez TDT na wniosek użytkowników urządzeń.

Ewidencja eksploatowanych urządzeń podlegających dozorowi TDT obejmuje ponad 262,2 tys. urządzeń technicznych, z tego 150,6 tys. urządzeń objętych jest dozorem pełnym, a 111,6 tys. urządzeń dozorem ograniczonym³².



Wykres nr 2

²⁹ 16,6 mln zł – w 2012 r., 17,5 mln zł w 2013 r. i 22,9 mln zł w 2014 r.

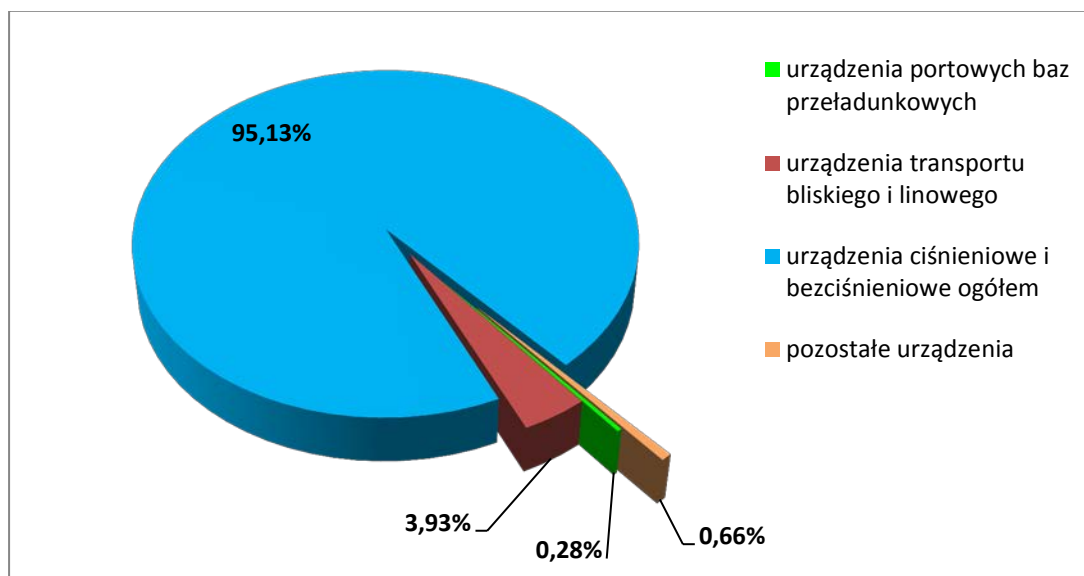
³⁰ w 2012 r. – 86,9%, w 2013 r. – 88,8% i w 2014 r. – 87,8%

³¹ wpłaty do budżetu państwa 30% zweryfikowanego zysku TDT – na podstawie art. 60 ust. 1 w zw. z art. 61 ust. 1 ustawy o dozorcze technicznym wyniosły za: 2012 r. – 4.995 zł, 2013 r. – 5.262 tys. zł oraz 2014 r. – 6.868 tys. zł.

³² stan na koniec I półrocza 2015 r.

Ze względu na rodzaj urządzeń znajdujących się w ewidencji TDT dominującą grupę stanowiły urządzenia ciśnieniowe i bezciśnieniowe, w tym zbiorniki sprężonego powietrza zamontowane w układach hamulcowych pojazdów szynowych³³. Około 5% zaewidencjonowanych urządzeń stanowiły urządzenia transportu bliskiego i linowego, urządzenia portowych baz przeładunkowych oraz pozostałe urządzenia.

Udział poszczególnych grup urządzeń w ogólnej ilości urządzeń objętych dozorem TDT – na przykładzie danych za rok 2014 – przedstawia poniższy wykres.



Wykres nr 3

3.2.1. Obejmowanie urządzeń dozorem.

Rzetelnie i terminowo wykonywane były czynności dozoru poprzedzające wydanie decyzji zezwalającej na eksploatację. TDT – na wniosek użytkownika – przyjmował urządzenia pod dozór na podstawie dokumentacji wymaganej warunkami technicznymi dozoru technicznego. Przed wydaniem decyzji zezwalającej na eksploatację wykonywane były badania odbiorcze obejmujące m.in. sprawdzenie prawidłowości zainstalowania i zgodności przeznaczenia z dokumentacją oraz wykonanie wymaganych prób urządzenia w zainstalowanej wersji montażowej. W wydanych decyzjach prawidłowo ustalono formę sprawowanego dozoru. TDT prawidłowo archiwizował dokumentację techniczną zarejestrowanych urządzeń.

W kontrolowanym okresie w TDT zarejestrowanych zostało 81,6 tys. nowych urządzeń, a skreśleniu z ewidencji podlegało 56,7 tys. urządzeń. Zwiększenie ilości dozorowanych urządzeń o 24,9 tys. dotyczyło w szczególności grupy urządzeń ciśnieniowych i bezciśnieniowych – przyrost o 21,6 tys.³⁴ (tj. 86,7% całkowitego przyrostu) oraz grupy obejmującej rurociągi przesyłowe i technologiczne, a także urządzenia do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu – zwiększenie o 1,9 tys.³⁵ (7,6%).

³³ udział zbiorników sprężonego powietrza zamontowanych w układzie hamulcowym pojazdów szynowych, w ogólnej ilości urządzeń ujętych w ewidencji TDT wynosił: w 2012 r. - 69,14%, w 2013 r. - 66,63%, w 2014 r. - 64,83% i na koniec I półrocza 2015 r. - 64,47%

³⁴ w tym: zbiorniki w instalacjach zasilania pojazdów i statków żeglugi śródlądowej napełniane CNG (ZJ) – 13,4 tys., zbiorniki sprężonego powietrza w układzie hamulcowym, zbiorniki na pojazdach szynowych z własnym napędem (ZH) – 6,8 tys.

³⁵ urządzenia służące do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu (RB) – 1,6 tys., rurociągi przesyłowe i technologiczne (RP) – 0,3 tys.

W okresie eksploatacji dozоровane urządzenia podlegały badaniom technicznym, wykonywanym przez TDT na wniosek eksploatującego urządzenie. Badania prowadzone były w zakresie ustalonym w warunkach technicznych dozoru, właściwych dla danego urządzenia. Przyrządy pomiarowe, stosowane w czasie badań, zapewniały wiarygodność pomiarów. Były one okresowo poddawane wzorcowaniu lub sprawdzeniu przez laboratoria wzorcujące akredytowane przez Polskie Centrum Akredytacji.

3.2.2. Dokumentowanie badań technicznych

Sposób dokumentowania badań nie zapewniał oceny rzetelności przeprowadzenia pomiarów, przewidzianych warunkami technicznymi, do wykonania w czasie badań. Protokoły z badania niektórych grup urządzeń technicznych nie zawierały opisu wykonanych czynności dozoru, a wskazywały wyłącznie przepisy ustalające warunki dozoru, według których prowadzone były badania. Protokół z badania będący dokumentem potwierdzającym wykonanie określonej czynności powinien zawierać opis wszystkich wykonanych czynności dozoru technicznego, które wynikają z ustawy o dozorcze technicznym oraz aktów wykonawczych do tej ustawy. Ustalone w procedurach – dotyczących trybu i sposobu przeprowadzania i dokumentowania badań – wzory protokołów z badań specjalistycznych urządzeń transportu ciągłego i bliskiego (SUT), urządzeń transportu bliskiego (UTB) oraz urządzeń transportu linowego (UTL) nie określały obowiązku dokumentowania zakresu przeprowadzonego badania. Obowiązek taki był natomiast ustalony np. dla badań urządzeń ciśnieniowych i urządzeń do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych. W sporządzanej dokumentacji po badaniach urządzeń SUT, UTB oraz UTL w większości przypadków nie był wskazywany szczegółowy zakres wykonanych czynności odbiorczych, okresowych lub doraźnych eksploatacyjnych. Przykładowo:

Inspektorzy Oddziału Terenowego TDT w Gdańsku w 31 protokołach (z 42 kontrolowanych) z badań urządzeń SUT, UTB oraz UTL zakończonych wynikiem pozytywnym nie udokumentowali zakresu przeprowadzonych badań odbiorczych, okresowych lub doraźnych eksploatacyjnych. W protokołach wskazywano tylko sprawdzenie uprawnień osób obsługujących lub konserwujących obecnych podczas badania oraz adnotację o weryfikacji wyników pomiarów elektrycznych.

W Oddziale Terenowym TDT w Krakowie – przyjęto jako zasadę – że w protokołach sporządzanych na drukach systemowych nie odnotowywano zakresu przeprowadzonych badań. Podanie w treści protokołu przepisu odniesienia i wskazanie ogólnego wyniku badania jako pozytywnego, uznawano jako potwierdzenie realizacji pełnego zakresu wymaganych badań.

Obowiązek dokumentowania wykonanych w czasie badania czynności potwierdził Dyrektor TDT, wyjaśniając, że systemowe wzory protokołów z badań niektórych urządzeń wprawdzie nie ustalają obowiązku opisu wykonanych badań i pomiarów, jednak przewidziano w nich miejsce na opisanie wszystkich czynności dozoru technicznego, które wynikają z ustawy o dozorcze, z aktów wykonawczych do tej ustawy oraz z Księgi Jakości obowiązującej w TDT.

3.2.3. Opłaty za czynności dozoru technicznego.

Prawidłowo naliczono opłaty za czynności dozoru technicznego. Do 30 listopada 2014 r. z tytułu wykonywania dozoru technicznego ustalona była opłata roczna w wysokości określonej rozporządzeniem w sprawie opłat. Opłatę tę TDT pobierał w każdym roku od eksploatującego za urządzenie techniczne znajdujące się w ewidencji TDT (również za takie które nie posiadało dopuszczenia do eksploatacji). Począwszy od 1 grudnia 2014 r. wprowadzone zostały opłaty za

czynności jednostek dozoru technicznego. Opłaty w wysokości określonej w załączniku do rozporządzenia w sprawie opłat, ustalone zostały w wysokości ryczałtowej lub wysokości uwzględniającej czas przeznaczony na wykonanie czynności i ustaloną stawkę godzinową.

TDT prawidłowo stosował opłaty za wykonane czynności. Stosował również zasadę, że badania doraźne kontrolne podejmowane w inicjatywy organu nie rodziły konieczności ponoszenia przez użytkownika związanych z tym kosztów.

W TDT nie sformalizowano zasad naliczania kosztów podróży służbowych stanowiących element opłaty za czynności wymienione w § 5 ust. 2 rozporządzenia w sprawie opłat. Stosowana praktyka, przy braku zasad ustalania kosztów innych niż za czynności dozоровe, stanowi zagrożenie nierównego traktowania użytkowników urządzeń, w zakresie obciążania ich kosztami badań.

Stwierdzono przypadki nie naliczania kosztów podróży służbowych stanowiących element opłaty za czynności wymienione w § 5 ust. 2 rozporządzenia w sprawie opłat. Jako przyczynę podano niedopatrzenie inspektora.

Wykazano również, że koszty podróży zostały naliczone na fakturach wystawionych innym użytkownikom. Przykładowo: badania doraźne eksploatacyjne przeprowadzono w dwóch spółkach. Spółkę Wagon Service Ostróda obciążono kosztami podróży, nie obciążając tymi kosztami firmy GATX Rail Poland. W innym przypadku inspektor przeprowadził badanie u przedsiębiorcy P.H.U. LECH-KOL Koluszki oraz w PHU ŻAR w Koluszkach, a kosztami podróży obciążył tylko drugiego przedsiębiorcę.

3.2.4. Uzgadnianie programów szkolenia osób obsługujących i konserwujących urządzenia techniczne.

Realizując obowiązek ustalony w art. 44 ust. 1 pkt 6 w zw. z art. 37 pkt 14 ustawy o dozorcze technicznym, TDT uzgadniał programy szkolenia osób obsługujących i konserwujących urządzenia techniczne. W kontrolowanym okresie uzgodnionych zostało 335³⁶ programów szkoleń.

Uzgadnianie programów prowadzone było w trybie ustalonym procedurą określającą zasady kwalifikowania osób obsługujących i konserwujących urządzenia techniczne. W procedurze określono m.in. ramowy zakres tematyki egzaminu (w tym zagadnienia dotyczące bezpiecznej eksploatacji urządzeń), stanowiący punkt odniesienia dla oceny programu szkolenia przygotowującego kandydatów do egzaminu. Podjęte zostały również prace nad wprowadzeniem i opublikowaniem ramowych programów szkolenia dla wszystkich rodzajów urządzeń, dla których obsługi bądź konserwacji niezbędne są uprawnienia kwalifikacyjne wydawane przez TDT.

Najwyższa Izba Kontroli zauważa jednak, że TDT nie był uprawniony do weryfikowania prowadzonych szkoleń w zakresie ich zgodności z zatwierdzonymi programami.

3.3. Realizacja zadań podejmowanych przez TDT z inicjatywy własnej.

Nadzór nad realizacją zadań w zakresie bezpieczeństwa pracy urządzeń technicznych, w sytuacjach gdy podjęcie takich działań wymagało inicjatywy TDT, był nieskuteczny i nie zapewniał pełnej realizacji zadań do których TDT był zobowiązany.

³⁶ w 2012 r. – 114 programów, w 2013 – 99, w 2014 – 83 i w I półroczu 2015 r. -39

3.3.1. Nadzór Dyrektora TDT w zakresie sprawowania dozoru nad urządzeniami nieposiadającymi ważnych decyzji dopuszczających do eksploatacji.

Nieskuteczny był nadzór nad oddziałami terenowymi w zakresie wykonywania przez nie dozoru technicznego urządzeń, dla których upłynął termin ważności decyzji zezwalających na eksploatację. TDT prowadził ewidencję eksploatowanych urządzeń technicznych, tj. realizował zadanie ustalone art. 44 ust. 1 pkt 4 ustawy o dozorze technicznym. W ewidencji eksploatowanych urządzeń obejmującej ponad 262 tys. urządzeń technicznych, znajdowało się jednak ponad 37 tys. urządzeń, dla których upłynął termin ważności decyzji zezwalającej na eksploatację i nie zostały zgłoszone przez użytkownika do badań lub do wyrejestrowania (ok. 14% wszystkich urządzeń ujętych w ewidencji). TDT nie monitorował na bieżąco tych urządzeń i nie podejmował skutecznych działań na rzecz dozoru ich pracy. Nieskuteczny był nadzór nad realizacją wniosków z kontroli wewnętrznej przeprowadzonej w 2013 r. Nie wyegzekwowano od kierowników Oddziałów Terenowych TDT obowiązku monitorowania ważności badań technicznych nadzorowanych urządzeń, a w sytuacji stwierdzenia znacznego przekroczenia terminów badań, przeprowadzenia badań doraźnych kontrolnych. Jak wykazały badania doraźne kontrolne wybranych urządzeń³⁷, dla których upłynął termin ważności decyzji, występowały przypadki eksploatacji urządzeń niedopuszczonych do użytkowania i pozostających poza dozorem.

Wyciąg dla narciarzy przemieszczających się po wodzie, zlokalizowany w Porcie Czerniakowskim w Warszawie – podczas oględzin przeprowadzonych w dniu 31.08.2015 r. – był eksploatowany pomimo braku ważnej decyzji (poprzednia utraciła ważność 31.10.2014 r).

Nielegalnie eksploatowany był również wyciąg narciarski dla narciarzy przemieszczających się po wodzie, zainstalowany w Wojewódzkim Parku Kultury i Wypoczynku w Chorzowie. Urządzenie nie posiadało ważnej decyzji TDT o dopuszczeniu do eksploatacji, co zostało potwierdzone badaniem doraźnym – kontrolnym, przeprowadzonym przez TDT w dniu 14 sierpnia 2015 r.

Dwa zbiorniki cystern drogowych do przewozu materiałów sypkich rozładowywanych pod ciśnieniem nie posiadały decyzji dopuszczenia do eksploatacji, a mimo tego pojazdy, na których były zamontowane, posiadały ważne badania techniczne. TDT ujawnił również w wyniku podjętych badań doraźnych kontrolnych 17 przypadków wykonania badania technicznego pojazdu z zamontowanym urządzeniem technicznym nieposiadającym ważnej decyzji administracyjnej. We wszystkich tych przypadkach TDT złożył zawiadomienia do prokuratury o podejrzeniu popełnienia przestępstwa przez diagnostę, który bez wymaganych dokumentów wystawionych przez właściwy organ dozoru technicznego, przeprowadził badania techniczne pojazdu z zamontowaną cysterną ciśnieniową opróżnianą lub napełnianą pod ciśnieniem wyższym niż 0,5 bara. Ewidencja eksploatowanych urządzeń technicznych.

Nieskutecznie nadzorowano prowadzenie ewidencji eksploatowanych urządzeń technicznych. Występowały przypadki opóźnień w aktualizowaniu wpisów w ewidencji eksploatowanych urządzeń technicznych. Na skutek nieuzupełniania przez inspektorów TDT ewidencji po przeprowadzonych badaniach technicznych, wpisy w ewidencji nie określały rzeczywistego statusu urządzenia technicznego. W takiej sytuacji ewidencja nie stanowiła źródła wiarygodnych informacji o wykonywanym dozorze nad urządzeniem i dopuszczeniu go do eksploatacji. Przykładowo:

W Oddziale Terenowym TDT w Gdańsku wykazano, że dla 6,5% badanych urządzeń wpisy o badaniach technicznych wykonanych w 2014 r. uzupełniono dopiero w trakcie kontroli.

³⁷ przypis nr 9

W Oddziale Terenowym TDT w Krakowie wykazano w próbie 50 urzędzeń bez ważnej decyzji, że w 2 przypadkach (4%) – przeprowadzone odpowiednio w grudniu 2013 r. badanie okresowe i w kwietniu 2015 r. badanie doraźne kontrolne – zostały wprowadzone do systemu TRANSDOZÓR z opóźnieniem. W przypadku pięciu innych urzędzeń mimo przeprowadzenia w latach 2013 – 2014 czterech badań doraźnych kontrolnych i jednego okresowego, badania te nie zostały odnotowane w ewidencji.

3.3.3 Zezwolenie na eksploatację cystern do przewozu drogowego towarów niebezpiecznych.

TDT nie stosował przepisów ustawy o dozorcze technicznym w zakresie eksploatacji cystern wykorzystywanych do przewozu towarów niebezpiecznych w ruchu drogowym.

Wbrew przepisom art. 44 ust. 1 pkt 3 w związku z art. 14 ust.1 oraz art. 18 ust. 1 i 2 ustawy o dozorcze technicznym, po przeprowadzonych badaniach cystern wykorzystywanych do drogowego przewozu towarów niebezpiecznych, TDT nie wydawał decyzji zezwalających/niezezwalających na ich eksploatację. Jako decyzję dopuszczającą cysternę do eksploatacji TDT uznawał świadectwo ADR (świadectwo dopuszczenia pojazdów do przewozu niektórych materiałów niebezpiecznych), wydawane w trybie ustalonym przepisami ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych. Stosownie do przepisów ustawy o dozorcze technicznym wydawanie świadectw ADR nie stanowi specyficznej formy wykonywania dozoru technicznego określonej odrębnymi przepisami, a jest dodatkowym zadaniem ustawowym TDT, realizowanym obok dozoru technicznego.

Według ustawy o dozorcze technicznym, w decyzji zezwalającej na eksploatację urządzenia, organ dozoru określa m.in. formę tego dozoru. Nadto, w zależności od ustanowionej – w decyzji wydanej na podstawie art. 14 ust. 1 – formy dozoru, w toku eksploatacji TDT zobowiązany jest nie tylko do przeprowadzania badań urządzenia w trakcie gotowości do pracy i wykonywania okresowych lub doraźnych badań technicznych, ale również do sprawdzania kwalifikacji osób obsługujących i konserwujących urządzenie. Świadectwo ADR nie określa wymagań wynikających z ustawy o dozorcze technicznym. Różnice wymagań wynikających z tej ustawy oraz wymagań dotyczących warunków dopuszczenia pojazdów, o których mowa w części 9. umowy ADR, wskazuje na odmienny charakter decyzji z art. 14 ust. 1 ustawy o dozorcze technicznym w stosunku do celu w jakim wydaje się świadectwo ADR.

Stwierdzone w trakcie kontroli przypadki niewydawania decyzji zezwalających na eksploatację w trybie ustawy o dozorcze technicznym miały charakter formalny, nie skutkowały bowiem realnym zagrożeniem dla bezpieczeństwa funkcjonowania urządzeń technicznych w zbadanym zakresie. Istotny problem w praktyce stanowi natomiast zaniechanie wydawania – na podstawie art. 18 ust. 1 i 2 ustawy o dozorcze technicznym – decyzji wstrzymującej eksploatację pojazdu-cysterny w przypadku badań poawaryjnych/powypadkowych, zakończonych wynikiem negatywnym, a więc w razie ewidentnego stwierdzenia zagrożenia dla życia lub zdrowia ludzkiego oraz mienia i środowiska w przypadku dalszej eksploatacji urządzenia. Zapis w protokole z badania powypadkowego/poawaryjnego o negatywnym wyniku takiego badania, nie stanowi skutecznego zakazu eksploatacji cysterny do czasu wykonania naprawy i uzyskania pozytywnego wyniku badania wykonanego przez TDT. Zgodnie z ustawą o dozorcze technicznym dokumentem wstrzymującym eksploatację urządzenia technicznego jest decyzja. Należy przy tym podkreślić, że dalsza eksploatacja cysterny w przypadku niewydania decyzji wstrzymującej eksploatację, nie będzie skutkowała żadnymi sankcjami wskazanymi zarówno w ustawie o przewozie towarów niebezpiecznych (przewoźnik bowiem dysponuje w dalszym

ciągu świadectwem ADR brak jest bowiem w ustawie o przewozie towarów niebezpiecznych przepisów pozwalających na czasowe wyeliminowanie z obrotu prawnego ważnego świadectwa ADR) ani w ustawie o dozorze technicznym (niemożność zastosowania art. 63 ust. 1 pkt 2 ustawy o dozorze technicznym).

3.3.4 Współpraca TDT ze służbami i inspekcjami wykonującymi zadania w zakresie bezpieczeństwa eksploatacji i obsługi urządzeń technicznych.

Ograniczone były działania w zakresie wykorzystania przez Oddziały Terenowe TDT informacji od innych służb i inspekcji o użytkowaniu urządzeń niezgodnie z przepisami dozoru technicznego.

TDT nie podejmował współpracy z innymi służbami i inspekcjami w zakresie eliminowania z przestrzeni publicznej zagrożeń wynikających z użytkowania urządzeń technicznych. Działania TDT w większości przypadków ograniczały się do informowania użytkowników o zakazie użytkowania urządzenia bez ważnej decyzji zezwalającej na eksploatację oraz obowiązku zgłoszenia urządzenia do badania. W ograniczonym zakresie TDT korzystał z uprawnień do prowadzenia badań doraźnych kontrolnych w ramach nadzoru nad przestrzeganiem przez użytkowników przepisów o dozorze technicznym.

OT TDT w Katowicach, w ramach współpracy z innymi służbami i inspekcjami, otrzymał 3 informacje o eksploatacji przez przedsiębiorstwa urządzeń nieposiadających ważnej decyzji. Działania Oddziału ograniczyły się do pisemnego powiadomienia użytkowników o obowiązku zgłoszenia urządzeń do badań i zakazie ich eksploatacji bez decyzji organu dozoru technicznego. OT TDT w Katowicach nie wykazywał również inicjatywy współpracy w zakresie bezpiecznego transportu towarów niebezpiecznych. Wspólnie z Wojewódzkim Inspektoratem Transportu Drogowego w Katowicach przeprowadzona została tylko jedna kontrola.

OT TDT w Lublinie przeprowadził 8 wspólnych kontroli z Wojewódzkim Inspektoratem Transportu Drogowego w Lublinie. Spośród 5 zgłoszeń dokonanych przez instytucje zewnętrzne dotyczących naruszenia przez użytkowników przepisów o dozorze technicznym w 1 przypadku nie przeprowadził badań doraźnych (udzielił tylko zgłaszającemu informacji o przyczynach wydania wcześniej decyzji niezezwalającej na eksploatację), w 3 wykluczył eksploatację, a w jednym poinformował użytkownika o konieczności zgłoszenia urządzenia pod dozór.

Wprawdzie przepisy dotyczące dozoru technicznego nie zobowiązują TDT do sformalizowania zasad współpracy z jednostkami działającymi na rzecz bezpieczeństwa pracy urządzeń technicznych, jednak dotychczasowy zakres współpracy był niewystarczający. Mając na uwadze potrzebę zapewnienia bezpiecznej i zgodnej z obowiązującymi przepisami eksploatacji urządzeń technicznych podlegających dozorowi TDT – zdaniem NIK – niezbędna jest współpraca służb w zakresie przekazywania informacji i szybkiego reagowania na stwierdzone nieprawidłowości. O skuteczności takiej współpracy świadczyć mogą np. wyniki współdziałania Urzędu Dozoru Technicznego z Państwową Inspekcją Pracy. Według danych statystycznych Państwowej Inspekcji Pracy, inspektorzy pracy w latach 2010-2012 wydali 529 decyzji, głównie wstrzymujących pracę lub eksploatację urządzeń dozorowanych przez Urząd Dozoru Technicznego (UDT), zagrażającą bezpośrednio życiu lub zdrowiu. Powiadomili 919 razy organy UDT o przypadkach użytkowania urządzeń technicznych bez decyzji urzędu (lub wbrew takiej decyzji). Ponadto skierowali do prokuratury 14 zawiadomień o podejrzeniu popełnienia przestępstwa w związku z zaistniałymi wypadkami przy pracy. Kontrolując posiadanie przez pracowników uprawnień kwalifikacyjnych do pracy z urządzeniami dozorowanymi, inspektorzy PIP wydali 694 decyzje, kierujące prawie 1,5 tys. pracowników do innych prac.

W styczniu 2014 r. TDT zawarł z Urzędem Dozoru Technicznego oraz Wojskowym Dozorem Technicznym Porozumienie, w którym strony m.in. zobowiązały się do wzajemnego uznawania zaświadczeń kwalifikacyjnych i uprawnień wydawanych na podstawie ustawy o dozorcze technicznym. Według NIK strony porozumienia nie były uprawnione do zawarcia takich uzgodnień w odniesieniu do zaświadczeń kwalifikacyjnych oraz uprawnień wymaganych art. 9. Stosownie do ustawy o dozorcze technicznym – właściwym do ich wydania, jest organ właściwej jednostki dozoru technicznego, chyba że przepisy szczególne stanowią inaczej.

3.3.5 Zawiadamianie organów o eksploatacji urządzeń technicznych z naruszeniem przepisów ustawy o dozorcze technicznym.

W ograniczonym zakresie stosowane były przepisy dotyczące zawiadamiania właściwych organów o podejrzeniu popełnienia przestępstwa polegającego na użytkowaniu urządzeń z naruszeniem przepisów ustawy o dozorcze technicznym.

W niektórych przypadkach TDT dokonywał oceny stosowania prawa, do której nie był uprawniony i wbrew postanowieniom art. 304 § 2 Kodeksu postępowania karnego nie zgłaszał do właściwych organów zawiadomienia o dopuszczeniu do eksploatacji urządzenia technicznego bez ważnej decyzji organu właściwej jednostki dozoru technicznego. Uzasadnieniem dla niezawiadamiania organów ścigania o przestępstwach penalizowanych art. 63 ust. 1 pkt 1 ustawy o dozorcze technicznym, było złożenie przez użytkownika wniosku o wykonanie badań technicznych urządzenia i w efekcie uzyskanie decyzji zezwalającej na jego eksploatację. Przykładowo:

W Oddziale Terenowym TDT we Wrocławiu, pomimo potwierdzenia w 4 przypadkach nieuprawnionej eksploatacji urządzeń³⁸ wskazanych przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska oraz Okręgowego Inspektora Pracy we Wrocławiu, TDT nie powiadomił właściwego organu powołanego do ścigania przestępstw.

OT TDT w Lublinie spośród 5 zgłoszeń dokonanych przez instytucje zewnętrzne³⁹, dotyczących naruszenia przez użytkowników przepisów o dozorcze technicznym, w żadnym przypadku nie podjął działań przewidzianych w art. 63 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy o dozorcze technicznym.

3.3.6 Wykonywanie zadań przez Komisję ds. wypadków oraz analizy przyczyn.

Nieskutecznie nadzorowano realizację zadań komisji do spraw wypadków oraz analizy przyczyn. Nie zostały podjęte działania mające na celu wyegzekwowanie rzetelnego wykonania zadań przez komisję powołaną do wyjaśnienia przyczyn śmiertelnego wypadku w listopadzie 2013 r.

Ustalony dla komisji przedmiot badania i analizy określony został jako „Żurawie samojezdne o nr ewid. TDT: 54DC-674 i 54DC-695”. Badanie wykonane zostało w terminie uniemożliwiającym odtworzenie warunków zdarzenia (6 dni po wypadku). Objęto nim wyłącznie jedno urządzenie (mimo pracy zespołowej dwóch urządzeń w czasie wypadku), uznając (bez udokumentowania stanowiska), że stan techniczny drugiego urządzenia nie miał wpływu na przebieg zdarzenia. Komisja wskazała jako przyczynę zdarzenia zerwanie liny, nie ustaliła jednak w wyniku czego doszło do zerwania.

³⁸ urządzenia NO do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych, układarka torów

³⁹ np. dla wyciągu narciarskiego, dla którego wydana została decyzja negatywna, Oddział nie przeprowadził badań doraźnych kontrolnych oraz nie zawiadomił właściwych organów, uznając, że stosowne zawiadomienie zostanie złożone przez organ stwierdzający naruszenie przepisów o dozorcze technicznym

Ustalenia końcowe Komisji nie były kwestionowane przez Dyrektora TDT zobowiązanego do nadzorowania jej prac. Nie został również spełniony ustawowy obowiązek, zgodnie z którym TDT dokonuje analizowania przyczyn i skutków uszkodzeń urządzeń technicznych oraz analizy stopnia zagrożenia stwarzanego przez urządzenia.

3.3.7 Kryteria oceniania wyników egzaminów sprawdzających kwalifikacje osób obsługujących i konserwujących urządzenia techniczne.

Komisje kwalifikacyjne sprawdzające kwalifikacje osób obsługujących i konserwujących urządzenia techniczne stosowały niejednolite kryteria oceniania wyników egzaminów sprawdzających kwalifikacje tych osób. Dyrektor TDT wprowadził Procedurę „Kwalifikowanie osób obsługujących i konserwujących urządzenia techniczne”, mającą na celu ustalenie sposobu postępowania przy sprawdzaniu kwalifikacji osób obsługujących i konserwujących urządzenia techniczne, jednakże nie określił w niej zasad dokonywania oceny wyników egzaminu. W efekcie kryteria oceny wyniku egzaminu ustalały każdorazowo powołane komisje kwalifikacyjne.

W Oddziale Terenowym TDT w Gdańsku dla pozytywnego zaliczenia egzaminu teoretycznego komisje wymagały uzyskania 10 z 15 pkt (67%) lub 11 z 18 pkt (61%), zaś pozytywny wynik egzaminu praktycznego wymagał poprawnego wykonania czterech z sześciu zadań praktycznych lub wszystkich zadań (z dopuszczeniem tylko niektórych małych nieścisłości).

W Oddziale Terenowym w Katowicach w połowie badanych egzaminów teoretycznych komisje egzaminacyjne przyjęły ocenę pozytywną w przypadku prawidłowej odpowiedzi na co najmniej połowę zadanych pytań, a w pozostałej części badanych egzaminów teoretycznych ocena pozytywna wymagała udzielenia prawidłowych odpowiedzi na co najmniej 60% zadanych pytań.

3.3.8 Zasady organizowania i przeprowadzania egzaminów sprawdzających kwalifikacje osób obsługujących i konserwujących urządzenia techniczne.

Nie przestrzegano obowiązujących przepisów oraz ustalonych zasad organizowania i przeprowadzania egzaminów sprawdzających kwalifikacje osób obsługujących i konserwujących urządzenia techniczne.

Niezgodnie z rozporządzeniem w sprawie trybu sprawdzania kwalifikacji wymaganych przy obsłudze i konserwacji urządzeń technicznych, sprawdzano wiedzę teoretyczną w formie egzaminu pisemnego. Możliwość stosowania formy pisemnej i ustnej lub tylko ustnej, zapisano w procedurze stosowanej w TDT. Było to niezgodne z § 3 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia, w którym przewidziano sprawdzanie wiedzy teoretycznej wyłącznie w formie egzaminu ustnego.

Stosując zasady dopuszczone procedurą, Oddział Terenowy TDT w Katowicach przeprowadził w formie pisemnej egzamin teoretyczny dla „Obsługi zbiorników LPG zamontowanych w instalacjach zasilania pojazdów samochodowych w zakresie ich napełniania”.

Występowały przypadki nieprzestrzegania terminów wymaganych przepisami regulującymi tryb sprawdzania kwalifikacji.

W Oddziałach Terenowych w Katowicach i we Wrocławiu nie były przestrzegane wymagane terminy przekazywania osobom zainteresowanym tematyki egzaminu. W Oddziale Terenowym w Katowicach w 1 przypadku (spośród 10 badanych), a w Oddziale Terenowym we Wrocławiu w 5 przypadkach (spośród 10 badanych), komisja konkursowa przesłała osobie zainteresowanej szczegółową tematykę egzaminu w okresie krótszym niż wymagane 14 dni przed planowanym egzaminem (§ 3 ust. 3 rozporządzenia w sprawie sprawdzania kwalifikacji).

W Oddziale Terenowym w Warszawie z opóźnieniem informowano uczestników egzaminów o wyniku. W 2 przypadkach (spośród 10 badanych) informację o wyniku egzaminu przekazano osobom zainteresowanym z kilkudniowym opóźnieniem w stosunku do obowiązującego terminu. Do powiadomienia zainteresowanych o wyniku egzaminu zobowiązany był organ właściwej jednostki dozoru technicznego (§ 4 ust. 1 rozporządzenia w sprawie sprawdzania kwalifikacji). Nie można zatem uznać za realizację powyższego obowiązku – stosowanej w TDT praktyki – informowania o wyniku egzaminu przez komisję egzaminacyjną.

3.4. Realizacja zadań w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych.

Do zakresu działania TDT ustalonego ustawą o dozorcze technicznym, należało wydawanie świadectw dopuszczenia pojazdów do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych. Natomiast przepisy ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych nakładały na Dyrektora TDT m.in. obowiązek wykonywania odpowiednich czynności administracyjnych w sprawie świadectwa doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych w zakresie przewozu drogowego, przewozu kolejną i przewozu żegluga śródlądową.

W latach 2012-2015 (I półrocze) Dyrektor TDT wydał nowe lub przedłużył ważność 26.661 świadectw dopuszczających pojazdy do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych. W omawianym okresie przeprowadzono 89 egzaminów na doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych, do których przystąpiło ogółem 2.225 osób, w tym: 888 doradców przedłużających ważność świadectwa, 1.323 kandydatów na doradców oraz 18 poszerzających uprawnienia. Wskaźnik zdawalności w latach 2012 – 2015 (I półrocze) wyniósł 32,7% (728 osób). Wszystkim osobom, które uzyskały pozytywny wynik egzaminu, Dyrektor TDT wydał świadectwo doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych. Prawidłowo ustalano katalog pytań i wyznaczano komisje egzaminacyjne na egzaminy dla doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych. Zapewnione były wymagane warunki przeprowadzania egzaminów.

3.4.1. Świadectwa dopuszczenia pojazdu ADR.

Prawidłowo wydawane były świadectwa dopuszczenia pojazdu ADR. Na podstawie złożonego przez uczestnika przewozu towarów niebezpiecznych wniosku i po sprawdzeniu spełniania dodatkowych wymagań technicznych określonych w ADR, dotyczących wyposażenia lub przystosowania pojazdu do przewozu towarów niebezpiecznych, Dyrektor TDT wydawał w drodze decyzji administracyjnej nowe świadectwo dopuszczenia pojazdu ADR albo przedłużał ważność dotychczasowego.

Wykonując obowiązek wynikający z art. 60 ust. 5 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych, TDT prowadził ewidencję wydanych świadectw dopuszczenia pojazdu ADR. Ewidencja ta w ograniczonym zakresie wspomagała bieżące zarządzanie sprawami dotyczącymi świadectw dopuszczenia pojazdów ADR. Odrębne w każdym Oddziale Terenowym TDT bazy danych dotyczyły świadectw ADR wydanych tylko w danym oddziale. Brak połączenia baz pomiędzy sobą i z Centralą TDT, uniemożliwiał utworzenie ewidencji wszystkich aktualnych świadectw ADR wydanych przez TDT. Skutkiem powyższego były ograniczenia w przekazywaniu przez TDT informacji wnioskowanych przez służby kontrolujące przewozy towarów niebezpiecznych. Brak dostępu do bazy ważnych świadectw ADR, a tym samym zweryfikowania prawidłowości dokumentacji posiadanej przez przewoźnika,

wskazywany był przez Inspekcję Transportu Drogowego jako znaczne utrudnienie w prowadzonych kontrolach drogowych, pojazdów przewożących towary niebezpieczne.

3.4.2 Obieg informacji o zdarzeniach z udziałem pojazdów przewożących towary niebezpieczne.

Obieg informacji pomiędzy służbami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo lub uczestniczącymi w organizacji przewozu towarów niebezpiecznych nie zapewniał skutecznego eliminowania z przestrzeni publicznej urządzeń zagrażających bezpiecznemu wykonywaniu tych przewozów. Nadzór nad przewozem towarów niebezpiecznych oraz jednostkami realizującymi zadania związane z przewozem – zgodnie z art. 97 ust. 1 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych – sprawuje minister właściwy do spraw transportu. Stosowne rozwiązania nakładają na przewoźników/użytkowników pojazdu obowiązek raportowania i zgłaszania awarii i nieszczęśliwych wypadków z udziałem pojazdów przewożących towary niebezpieczne. Nie były ustalone zasady przekazywania informacji pomiędzy TDT, Policją, Państwową Strażą Pożarną i Inspekcją Transportu Drogowego o zdarzeniach drogowych z udziałem pojazdów przewożących towary niebezpieczne. Nie funkcjonował również żaden system powiadamiania o awariach i wypadkach urządzeń dozorowanych przez TDT, w wyniku których stan techniczny eliminował te urządzenia z eksploatacji. Informacje o zdarzeniach z udziałem pojazdów przewożących towary niebezpieczne przekazywane TDT przez służby i inspekcje miały charakter sporadyczny. W efekcie TDT nie posiadał pełnej wiedzy o zdarzeniach z udziałem dozorowanych urządzeń i nie mógł sprawować nad nimi właściwego dozoru.

W latach 2012-2014 uczestnicy przewozu złożyli do wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego 38 raportów powypadkowych, o których mowa w art. 40 ust. 2 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych, natomiast uczestnicy przewozu towarów niebezpiecznych powiadomili TDT o niebezpiecznym uszkodzeniu urządzenia lub nieszczęśliwym wypadku związanym z jego eksploatacją – stosownie do art. 19 ustawy o dozorcze technicznym – tylko w 11 przypadkach, o których poinformowano inspekcję transportu drogowego.

O braku przepływu informacji pomiędzy służbami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo lub uczestniczącymi w organizacji przewozu towarów niebezpiecznych świadczyć mogą również rozbieżne dane różnych służb dotyczące zdarzeń z udziałem pojazdów przewożących towary niebezpieczne, w wyniku których nastąpiła szkoda w mieniu, ludziach lub środowisku. Według informacji pozyskanych z Policji, Państwowej Straży Pożarnej oraz Inspekcji Transportu Drogowego, w latach 2012–2014 w rejestrach Policji odnotowano 58 zdarzeń z udziałem pojazdów przewożących towary niebezpieczne, ewidencja Państwowej Straży Pożarnej zawierała 98 takich przypadków, natomiast tylko w 38 przypadkach złożono raporty powypadkowe do wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego.

3.4.3 Egzaminy dla kandydatów na doradców i doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych

Występowały przypadki nieprzestrzegania obowiązujących zasad organizowania i przeprowadzania egzaminów dla kandydatów na doradców i doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych. Kontrola wykazała naruszenie przepisów ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych, rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 29 maja 2012 r. w sprawie uzyskiwania świadectwa

doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych⁴⁰ oraz zasad ustalonych Regulaminem przeprowadzania egzaminu dla kandydatów na doradców i doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych⁴¹.

Z naruszeniem art. 42 ust. 2 pkt. 4 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych, Dyrektor TDT wydał świadectwo doradcy DGSA pomimo, że osoba ubiegająca się o uzyskanie świadectwa nie złożyła egzaminu z wynikiem pozytywnym przed komisją egzaminacyjną działającą przy Dyrektorze TDT w terminie 12 miesięcy od dnia ukończenia kursu doradcy. Kurs ten ukończyła w dniu 18 sierpnia 2011 r., a egzamin z wynikiem pozytywnym złożyła dopiero w dniu 6 listopada 2012 r.

Z naruszeniem postanowień § 8 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 29 maja 2012 r. w sprawie uzyskiwania świadectwa doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych, kwalifikowano do egzaminu osoby, które złożyły wniosek po wymaganym terminie. W obowiązujących przepisach nie przewidziano odstępstw od ustalonych terminów.

Nieuprawnione było również przyjęcie w obowiązującej „Procedurze dotyczącej postępowania przy egzaminowaniu kandydatów na doradców i doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych”⁴² możliwości zakwalifikowania do egzaminu osób, które złożyły wniosek w terminie innym niż ustalony rozporządzeniem.

Członkowie komisji egzaminacyjnych nie przestrzegali obowiązku złożenia w wymaganym terminie oświadczenia o bezstronności. Spośród 16 wybranych do kontroli terminów egzaminów, 6 członków komisji egzaminacyjnej (ponad 37% badanej próby) oświadczenia takie złożyło dopiero w dniu poprzedzającym przeprowadzenie egzaminu. Stosownie do postanowień „Regulaminu przeprowadzania egzaminu dla doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych” – wymaganym terminem były co najmniej 3 dni przed egzaminem.

4. Informacje dodatkowe.

4.1. Działania kontrolne i działania podjęte po zakończeniu kontroli

Kontrola przeprowadzona została w okresie od dnia 1 czerwca 2015 r. do dnia 9 października 2015 r. i była koordynowana przez Delegaturę NIK w Łodzi.

Zadania kontrolne realizowane były w Transportowym Dozorze Technicznym oraz we wszystkich jego Oddziałach Terenowych.

Kontrolerzy NIK uczestniczyli również w badaniach okresowych oraz doraźnych kontrolnych, wykonywanych przez inspektorów TDT u użytkowników urządzeń technicznych dozorowanych przez TDT. Podczas tych badań – na podstawie art. 39 ustawy o NIK – kontrolerzy NIK przeprowadzili oględziny przebiegu czynności wykonywanych przez inspektorów TDT.

Wyniki badań kontrolnych doraźnych stanowiły przesłankę do podjęcia przez TDT nieplanowanych kontroli, w efekcie których złożonych zostało 19 zawiadomień do prokuratury, w tym 17 zawiadomień o podejrzeniu popełnienia przestępstwa, polegającego na wykonaniu badania technicznego pojazdu z zamontowanym urządzeniem technicznym, nieposiadającym ważnej decyzji administracyjnej oraz dwa zawiadomienia o podejrzeniu popełnienia przestępstwa polegającego na eksploatacji urządzenia technicznego bez decyzji zezwalającej na jego eksploatację wydanej przez organ właściwej jednostki dozoru technicznego.

⁴⁰ Dz. U. z 2012 r. poz. 691, zmienione rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 maja 2015 r. w sprawie uzyskania świadectwa doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 718),

⁴¹ stanowiącego załącznik do zarządzenia nr 51 Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 24 lipca 2012 r. – Dz. Urz. MTBiGM z 2012 r. poz. 51)

⁴² wprowadzonej do stosowania zarządzeniem nr 33 Dyrektora TDT z dnia 19 września 2014

Wystąpienia pokontrolne z kontroli przeprowadzonych we wszystkich 7 Oddziałach Terenowych oraz Centrali TDT wysłane zostały do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. W wystąpieniach pokontrolnych Najwyższa Izba Kontroli przedstawiła 31 wniosków, dotyczących w szczególności:

- monitorowania dozorowanych urządzeń pod kątem upływu ważności decyzji zezwalających na ich eksploatację, celem wyeliminowania zjawiska nielegalnego użytkowania takich urządzeń,
- podejmowania działań przewidzianych prawem w każdej sytuacji naruszenia przepisów o dozorcze technicznym oraz przepisów dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych,
- dostosowania trybu zezwalania lub niezezwolenia na eksploatację urządzeń transportowych do przewozu towarów niebezpiecznych (cysterny wykorzystywane w ruchu drogowym) do wymogów ustawy o dozorcze technicznym,
- rzetelnego wykonywania doraźnych badań powypadkowych/poawaryjnych, zapewniających określenie stanu technicznego urządzenia oraz pełne wyjaśnianie przyczyn nieszczęśliwego wypadku/awarii,
- przestrzegania zasad prowadzenia egzaminów,
- szczegółowego określenia jednolitych zasad naliczania kosztów podróży, stanowiących element opłaty za czynności dozоровe.

Spółród zgłoszonych wniosków 10 wniosków zostało zrealizowanych, a na rzecz realizacji 13 wniosków podjęte zostały stosowne działania. Nie zrealizowano 8 wniosków.

Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego zgłosił zastrzeżenia do ocen, uwag i wniosków zawartych we wszystkich 8 wystąpieniach pokontrolnych (w jednym przypadku odmówiono przyjęcia zastrzeżeń z uwagi na ich wniesienie przez osobę nieuprawnioną⁴³). Zastrzeżenia zgłoszone zostały wobec nieprawidłowości dotyczących:

- opóźnień w zawiadamianiu zdających o wyniku egzaminu.
- niewydawania dla urządzeń transportowych do przewozu towarów niebezpiecznych (cystern wykorzystywanych w ruchu drogowym), po przeprowadzanych badaniach doraźnych eksploatacyjnych oraz doraźnych poawaryjnych/powypadkowych, decyzji zezwalających/niezezwolenia na ich eksploatację, co stanowiło naruszenie art. 44 ust. 1 pkt 3 w związku z art. 14 ust. 1 oraz z art. 18 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym⁴⁴,
- niegwarantowania jednolitości postępowania w zakresie oceny wyników egzaminu, w związku z przyjętym sposobem sprawdzania kwalifikacji osób obsługujących i konserwujących urządzenia techniczne,

Zastrzeżenia zgłoszone przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego dotyczące:

- niewydawania dla urządzeń transportowych do przewozu towarów niebezpiecznych (cystern wykorzystywanych w ruchu drogowym) zostały oddalone,
- niegwarantowania jednolitości postępowania w zakresie oceny wyników egzaminu, w związku z przyjętym sposobem sprawdzania kwalifikacji osób obsługujących i konserwujących urządzenia techniczne, zostały uwzględnione w części. Uznając, że brak jest podstaw

⁴³ Postanowienie Prezesa Najwyższej Izby Kontroli z dnia 4 grudnia 2015 r. utrzymujące w mocy postanowienie Dyrektora Delegatury NIK w Lublinie z dnia 9 listopada 2015 r. o odmowie przyjęcia zastrzeżeń z uwagi na wniesienie ich przez osobę nieuprawnioną

⁴⁴ Dz. U. z 2015 r. poz.1125

zakwalifikowania ustalonego i bezspornego stanu faktycznego za nieprawidłowość, stan ten w wystąpieniu pokontrolnym podano jako uwagę dotyczącą badanej działalności. Jednocześnie Komisja rozstrzygająca NIK wskazała na celowość dokonania modyfikacji wewnętrznej procedury TDT, w sposób zapewniający jednolite kryteria ustalania wyników egzaminów sprawdzających kwalifikacje wymagane przy obsłudze i konserwacji urządzeń technicznych,

- opóźnień w zawiadamianiu zdających o wyniku egzaminu – zostały oddalone.

Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego informując o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych podał, iż mając na uwadze konieczność zapewnienia sprawnego wykonywania zadań, ich monitorowania oraz funkcjonalności prowadzonej ewidencji eksploatowanych urządzeń, podjęte zostały działania zmierzające do wprowadzenia w TDT systemu informatycznego, optymalizującego funkcjonowanie TDT we wszystkich obszarach i zapewniającego efektywną realizację podejmowanych działań.

W przekazanych informacjach Dyrektor TDT wskazał również działania podjęte w trybie nadzoru nad realizacją zadań przez podległe Oddziały Terenowe TDT.

W zakresie wykonywania dozoru technicznego nad urządzeniami, dla których upłynął termin ważności decyzji zezwalającej na eksploatację podjęte działania polegały w szczególności na:

- zobowiązaniu Oddziałów Terenowych TDT do przekazywania użytkownikom urządzeń, które nie posiadają ważnych badań informacji o konieczności zgłaszania tych urządzeń do badania,
- podjęciu prac umożliwiających przekazywanie Oddziałom Terenowym TDT miesięcznych wykazów urządzeń bez ważnych badań technicznych, a także automatycznie generowanych z systemu informatycznego TDT wykazów urządzeń, którym ważność badań upływa w następnym miesiącu. Informacje te mają służyć informowaniu użytkowników o upływającym terminie dopuszczenia urządzenia do eksploatacji i konsekwencjach niepoddania urządzenia badaniom,
- zobowiązaniu Oddziałów Terenowych TDT do zawiadamiania prokuratury o każdym przypadku eksploatacji urządzeń bez ważnej decyzji i wydawania decyzji wstrzymującej eksploatację urządzenia,
- zobowiązaniu kierowników Oddziałów Terenowych TDT do zawiadamiania prokuratury o uzasadnionym podejrzeniu popełnienia przestępstwa polegającego na bezprawnym wykonaniu przez diagnostę badania urządzenia z wynikiem pozytywnym, pomimo braku ważnej decyzji zezwalającej na eksploatację urządzenia,
- poleceniu nawiązania współpracy z właściwymi Wojewódzkimi Inspektoratami Transportu Drogowego oraz Okręgowymi Inspektoratami Pracy w zakresie prowadzenia wspólnych kontroli oraz wymiany informacji o nieprawidłowościach w eksploatacji urządzeń technicznych,
- zobowiązaniu Oddziałów Terenowych TDT do przekazywania comiesięcznej informacji o podejmowanych działaniach w stosunku do urządzeń nieposiadających ważnych badań technicznych oraz o współpracy z państwowymi organami kontroli.

W zakresie współpracy TDT z innymi służbami i inspekcjami, Dyrektor TDT informował m. in. o:

- przekazaniu do Oddziałów Terenowych TDT poleceń i wytycznych dotyczących postępowania w przypadkach użytkowania urządzeń bez ważnej decyzji zezwalającej na eksploatację,

- podjęciu prac dla ustalenia szczegółów porozumień o współpracy TDT z Państwową Inspekcją Pracy oraz ze Służbą Celną.

W zakresie analizy przyczyn wypadków i awarii urządzeń technicznych, Dyrektor TDT poinformował o wyznaczeniu pracownika Wydziału Techniki odpowiedzialnego za realizację zadania. Dyrektor informował również o przeprowadzeniu szkolenia nt. niewłaściwej realizacji procedury przez komisję ds. wypadku z dnia 12.11.2013 r., a także o planowanych szkoleniach m.in. dla kierowników Oddziałów Terenowych TDT, w zakresie analizy przyczyn wypadków i awarii urządzeń technicznych.

Dyrektor TDT informował również o dostosowaniu obowiązujących procedur do aktualnego stanu prawnego i podjęciu prac mających na celu wdrożenie wytycznych dotyczących ustalania kosztów podróży, stanowiących element opłaty za czynności dozoru technicznego.

W sprawie wniosku dotyczącego dostosowania trybu dopuszczania do eksploatacji urządzeń transportowych do przewozu towarów niebezpiecznych (cysterny wykorzystywane w ruchu drogowym) do wymogów ustawy o dozorze technicznym, z przedstawionej informacji o realizacji wniosków pokontrolnych wynika, że TDT nie zgadza się ze stanowiskiem NIK. Dyrektor TDT informował jednak, że podjęte zostały prace, mające na celu wypracowanie sposobu realizacji wniosku w jak najbardziej racjonalny sposób.

5. Załączniki

5.1. Charakterystyka stanu prawnego oraz uwarunkowań ekonomicznych i organizacyjnych.

5.1.1. Zasady, zakres i formy wykonywania dozoru nad eksploatowanymi urządzeniami technicznymi.

Dozorem technicznym są działania zmierzające do zapewnienia bezpiecznego funkcjonowania urządzeń technicznych. Działania te wykonywane są przez jednostki dozoru technicznego, w tym specjalistyczną jednostkę dozoru technicznego – Transportowy Dozór Techniczny. Czynności dozoru technicznego wykonują pracownicy jednostek TDT - inspektorzy. Zakres działania TDT ustalony w art. 44 ust. 1 ustawy o dozorze technicznym i obejmował w szczególności:

1. wykonywanie dozoru technicznego nad urządzeniami specjalistycznymi wymienionymi w art. 44 ust. 1 pkt 1 ustawy,
2. wydawanie świadectw dopuszczania pojazdów do przewozu niektórych materiałów niebezpiecznych na podstawie odrębnych przepisów,
3. wydawanie decyzji w sprawach dotyczących wykonywania dozoru technicznego nad urządzeniami technicznymi,
4. prowadzenie ewidencji eksploatowanych urządzeń technicznych obejmowanych dozorem,
5. wykonywanie zadań, o których mowa w art. 37 pkt 8-16 ustawy o dozorze technicznym, w tym m.in.:
 - analizowanie przyczyn i skutków uszkodzeń urządzeń technicznych oraz stała ocena stopnia zagrożenia stwarzanego przez te urządzenia;
 - inicjowanie przedsięwzięć oraz prac badawczych w zakresie bezpiecznej pracy urządzeń technicznych oraz prowadzenie w tym zakresie badań diagnostycznych i wykonywanie ekspertyz;
 - uzgadnianie programów szkolenia osób obsługujących i konserwujących urządzenia techniczne;
 - sprawdzanie kwalifikacji osób wytwarzających, naprawiających, modernizujących, obsługujących i konserwujących urządzenia techniczne oraz osób wykonujących badania nieniszczące.

Rodzaje urządzeń podlegających dozorowi technicznemu ustalone zostały rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 7 grudnia 2012 r. w sprawie rodzajów urządzeń technicznych podlegających dozorowi technicznemu⁴⁵, które weszło w życie z dniem 1 stycznia 2013 r. Poprzednio obowiązywało rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16 lipca 2002 r.⁴⁶

Do postępowania przed organami jednostek dozoru technicznego zastosowanie mają przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego (art. 7 ust. 1 ustawy o dozorze technicznym). W sprawach należących do zakresu działania TDT, organem właściwym w rozumieniu przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego, jest Dyrektor TDT, a organem wyższego stopnia – minister właściwy do spraw transportu (art. 7 ust. 3 ustawy o dozorze technicznym).

⁴⁵ Dz. U. z 2012 r. poz. 1468,

⁴⁶ Dz. U. Nr 120, poz. 1021 ze zm.

Urządzenia techniczne objęte dozorem technicznym, z wyjątkiem urządzeń objętych dozorem technicznym uproszczonym lub oznaczonych przez wytwarzającego znakiem dozoru technicznego, mogą być eksploatowane tylko na podstawie decyzji zezwalającej na ich eksploatację, wydanej przez organ właściwej jednostki dozoru technicznego.

Organ właściwej jednostki dozoru technicznego przed wydaniem decyzji przeprowadza badania i wykonuje wymagane czynności sprawdzające oraz sprawdza kompletność i prawidłowość przedłożonej dokumentacji, dokonuje badania urządzenia poprzez sprawdzenie zgodności wykonania tego urządzenia z dokumentacją i warunkami technicznymi dozoru technicznego, a także stanu urządzenia, jego wyposażenia i oznakowania, przeprowadza próby techniczne przed uruchomieniem urządzenia oraz w warunkach pracy, w zakresie ustalonym w warunkach technicznych dozoru technicznego właściwym dla rodzaju urządzeń, przeprowadza badanie specjalne ustalone w dokumentacji projektowej urządzenia. Na podstawie pozytywnych wyników badań i wykonanych czynności, organ właściwej jednostki dozoru technicznego wydaje decyzję zezwalającą na eksploatację urządzenia, w której ustala formę dozoru technicznego, jaką będzie objęte to urządzenie (art. 14 ust. 1, 2 i 4 ustawy o dozorze technicznym).

Dla urządzeń technicznych o szczególnej konstrukcji, sposobie eksploatacji lub przeznaczeniu, objętych dozorem technicznym, ustalone zostały w drodze rozporządzeń warunki techniczne dozoru technicznego. Urządzenia techniczne, dla których nie ma ustalonych warunków technicznych dozoru mogą być projektowane, wytwarzane, naprawiane lub modernizowane na podstawie warunków technicznych ustalonych z organem właściwej jednostki dozoru technicznego (art. 8 ust. 6 ustawy o dozorze technicznym).

Dokonanie naprawy lub modernizacji urządzenia technicznego, z wyjątkiem naprawy urządzeń objętych dozorem technicznym uproszczonym lub oznaczonych przez wytwarzającego znakiem dozoru technicznego, wymaga uprzedniego uzgodnienia z organem właściwej jednostki dozoru technicznego. Uzgodnienie modernizacji i naprawy jest dokonywane na pisemny wniosek zainteresowanego. W przepisach dotyczących dozoru technicznego nie zdefiniowano naprawy i modernizacji urządzenia technicznego. Definicje tych pojęć stosowane w TDT podane zostały dopiero w obowiązującej od marca 2015 r. Procedurze w zakresie sprawdzania dokumentacji urządzeń technicznych⁴⁷.

Urządzenia techniczne po naprawie lub modernizacji wymagają uzyskania decyzji zezwalającej na ich eksploatację, wydanej przez organ właściwej jednostki dozoru technicznego.

Urządzenia techniczne oraz materiały i elementy stosowane do ich wytwarzania, naprawy lub modernizacji mogą być wytwarzane, naprawiane lub modernizowane przez wytwarzającego, naprawiającego lub modernizującego, który posiada uprawnienie, wydane w formie decyzji administracyjnej, do ich wytwarzania, naprawiania lub modernizacji, wydane, przez organ właściwej jednostki dozoru technicznego, chyba że przepisy szczególne stanowią inaczej.

⁴⁷ Procedura nr PJ-06-13 zatwierdzona 27 lutego 2015 r. przez Dyrektora TDT ustalała, że:

naprawa – oznacza przywrócenie zdolności użytkowej urządzenia technicznego, wymagające zastosowanie technologii naprawy, a niepolegające tylko na wymianie zużytych elementów/podzespołów w tym urządzeniu i zastąpieniu ich elementami/podzespołami nowymi;

modernizacja - oznacza zmiany wprowadzone w urządzeniu technicznym, wymagające zastosowania technologii lub wprowadzenia zmian konstrukcyjnych, jednakże niezwiększające ryzyka eksploatacji tego urządzenia oraz niezmiernego do jego modyfikacji, w myśl rozporządzeń wdrażających do prawa krajowego dyrektywy UE lub WE.

Uzyskania uprawnienia wymaga także świadczenie usług w zakresie naprawiania lub modernizacji urządzeń technicznych (art. 9 ust 1, 1a ustawy o dozorcze technicznym).

Osoby wykonujące naprawy i modernizacje urządzeń technicznych oraz obsługujące i konserwujące te urządzenia obowiązane są posiadać zaświadczenia kwalifikacyjne potwierdzające umiejętność praktycznego wykonywania tych czynności oraz znajomość warunków technicznych dozoru technicznego, norm i przepisów prawnych w tym zakresie. Wymienione warunki wymagane są również od osób obsługujących i konserwujących urządzenia techniczne.

Wymagane kwalifikacje – na wniosek osób zainteresowanych – sprawdza w drodze postępowania kwalifikacyjnego organ właściwej jednostki dozoru technicznego (art. 23 ust. 1 ustawy o dozorcze technicznym). Tryb sprawdzania kwalifikacji wymaganych przy obsłudze i konserwacji urządzeń technicznych i rodzaje urządzeń, dla których wymagane jest posiadanie kwalifikacji określone zostały w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 18 lipca 2001 r. w sprawie trybu sprawdzania kwalifikacji wymaganych przy obsłudze i konserwacji urządzeń technicznych⁴⁸.

W przypadku nieprzestrzegania przez eksploatującego przepisów o dozorcze technicznym, stwierdzenia zagrożenia dla życia lub zdrowia ludzkiego oraz mienia i środowiska, organ właściwej jednostki dozoru technicznego wydaje decyzję o wstrzymaniu eksploatacji urządzenia. Jeżeli urządzenie dopuszczone do obrotu stwarza zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego oraz mienia i środowiska, organ właściwej jednostki dozoru technicznego wydaje decyzję o wycofaniu tego urządzenia z obrotu i wstrzymaniu jego wytwarzania. Decyzję tę organ właściwej jednostki dozoru technicznego podaje do publicznej wiadomości w formie komunikatu w środkach masowego przekazu.

Ponowne dopuszczenie do eksploatacji i obrotu urządzeń, o których mowa w art. 18 ust. 1 i 3, następuje na zasadach określonych w art. 14 i art. 16 ustawy o dozorcze technicznym (art. 18 ustawy o dozorcze technicznym).

5.1.2. Opłaty za czynności dozoru.

Za czynności jednostek dozoru technicznego pobierane są opłaty. Opłaty uiszczają osoby fizyczne, osoby prawne i jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej, na rzecz których wykonywane są czynności dozoru technicznego (art. 34 ust. 1, 2 ustawy o dozorcze technicznym).

Opłaty za czynności jednostek dozoru technicznego w kontrolowanym okresie ustalone były w rozporządzeniu Ministra Gospodarki w sprawie wysokości opłat za czynności jednostek dozoru technicznego z dnia 26 listopada 2010 r. ⁴⁹, zmienionym z dniem 1 grudnia 2014 r. rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 27 listopada 2014 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie wysokości opłat za czynności jednostek dozoru technicznego⁵⁰.

Istota zmian w zakresie systemu opłat polegała na zaniechaniu poboru opłat rocznych za dozorowane (znajdujące się w ewidencji TDT) urządzenie na rzecz opłat za wykonane czynności dozorowe.

⁴⁸ Dz. U. Nr 79, poz. 849 ze zm. zwanym dalej „rozporządzeniem w sprawie trybu sprawdzania kwalifikacji”

⁴⁹ Dz. U. Nr 229, poz. 1502 ze zm.

⁵⁰ Dz. U. z 2014 r., poz. 1675. zwanym dalej „rozporządzeniem w sprawie opłat”

5.1.3. Gospodarka finansowa TDT

TDT prowadzi samodzielną gospodarkę finansową. Podstawą gospodarki finansowej TDT jest roczny plan finansowy, którego projekt zatwierdza minister właściwy do spraw transportu i przekazuje ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych w trybie określonym w przepisach dotyczących prac nad projektem ustawy budżetowej (art. 61 ust. 1 i 3 ustawy o dozorze technicznym).

Przychodami TDT są przychody z opłat za czynności jednostek dozoru technicznego, o których mowa w art. 34 ust. 1 ustawy oraz inne przychody. Koszty działalności TDT, w tym wynagrodzenia pracowników, pokrywane są z uzyskiwanych przychodów (art. 55 ust 2 i 3 ustawy o dozorze technicznym).

Minister właściwy do spraw transportu zatwierdza wynik finansowy i jego podział (art. 61 ust. 4). Zweryfikowany zysk TDT przeznaczają się na fundusz podstawowy - 70% oraz wpłatę do budżetu - 30%. Stratę stanowiącą wynik finansowy TDT wykazuje się jako zmniejszenie funduszu podstawowego (art. 60 ustawy o dozorze technicznym).

5.1.4. Przepisy karne w zakresie dozoru technicznego.

Dopuszczenie do eksploatacji urządzenia technicznego bez decyzji dopuszczającej urządzenie do eksploatacji lub obrotu wbrew decyzji o wstrzymaniu eksploatacji albo wycofaniu z obrotu, lub przerobieniu urządzenia bez zgody właściwej jednostki dozoru technicznego, podlega grzywnie albo karze ograniczenia wolności (art. 63 ustawy o dozorze technicznym).

Karze grzywny podlega również osoba, która utrudnia organowi dozoru technicznego wykonywanie badań i czynności sprawdzających, poprzedzających wydanie decyzji zezwalającej na eksploatację urządzenia technicznego, objętego dozorem lub nie wykonuje obowiązku zawiadomienia organu dozoru technicznego o niebezpiecznym uszkodzeniu urządzenia lub nieszczęśliwym wypadku związanym z jego eksploatacją (art. 64 ustawy).

5.1.5. Przewóz towarów niebezpiecznych.

Na podstawie art. 9 ust. 1 pkt 4 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych Dyrektor TDT wykonuje czynności administracyjne w sprawach:

- warunków technicznych i badań urządzeń transportowych przeznaczonych do przewozu drogowego, kolejną i żegluga śródlądową towarów niebezpiecznych,
- warunków technicznych i badań nadwozi pojazdów do przewozu luzem towarów niebezpiecznych w przewozie drogowym,
- warunków technicznych i badań naczyń ciśnieniowych przeznaczonych do przewozu gazów,
- świadectwa dopuszczenia pojazdów do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych, zwanego dalej świadectwem dopuszczenia pojazdu ADR,
- świadectwa doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych w zakresie przewozu drogowego, przewozu kolejną i przewozu żegluga śródlądową.

Pojazdy, dla których umowa ADR wymaga świadectwa dopuszczenia pojazdu, podlegają sprawdzeniu w zakresie spełnienia dodatkowych wymagań technicznych określonych w tej umowie, a dotyczących ich wyposażenia lub przystosowania do przewozu towarów niebezpiecznych (art. 60 ust. 1 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych). Sprawdzenia dokonuje, w drodze badania technicznego pojazdu, określona przepisami o ruchu drogowym okręgowa stacja kontroli pojazdów, która wystawia zaświadczenie o wyniku przeprowadzonego

badania (art. 60 ust. 2 ww. ustawy). TDT natomiast dokonuje sprawdzenia na zasadach określonych w ustawie, czy nadwozie pojazdu do przewozu luzem towarów niebezpiecznych, pojazd MEMU lub cysterny spełniają postanowienia ADR oraz sporządza protokół z przeprowadzonego badania (art. 60 ust. 3).

Na podstawie pozytywnych wyników badań Dyrektor TDT w drodze decyzji administracyjnej wydaje nowe świadectwo dopuszczenia pojazdu ADR albo przedłuża ważność dotychczasowego świadectwa na okres nie dłuższy niż rok (art. 60 ust. 4).

Za wydanie świadectwa dopuszczenia pojazdu, przedłużenie jego ważności, wydanie wtórnika, pobierane są opłaty, które stanowią przychód TDT (art. 60 ust. 7).

Szczegółowe warunki i tryb wydawania i przedłużania ważności świadectwa dopuszczenia pojazdu ADR oraz wydawania jego wtórnika, wzór i sposób wypełniania świadectwa dopuszczenia pojazdu ADR, wysokość opłat za wydanie świadectwa dopuszczenia pojazdu ADR, przedłużenie jego ważności oraz wydanie jego wtórnika, określa rozporządzenie w sprawie świadectwa ADR.

Obowiązujące przepisy nie przewidują możliwości wycofania z obrotu prawnego ważnego świadectwa ADR w przypadku negatywnego wyniku badania (powypadkowego/poawaryjnego) cysterny w okresie, na jaki zostało ono wydane. W sytuacji, gdy świadectwo ADR jest dokumentem wymaganym przy przewozie towarów niebezpiecznych, realne jest przewożenie towarów niebezpiecznych urządzeniem stwarzającym – według badań TDT – w przypadku dalszej eksploatacji urządzenia, zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego oraz mienia i środowiska. Zagrożenie jest tym bardziej prawdopodobne w sytuacji, gdy TDT nie wydaje decyzji wstrzymującej użytkowanie urządzenia, mimo negatywnego wyniku badań, a tym samym brak jest możliwości zastosowania sankcji określonych w ustawie o dozorze technicznym.

Uczestnik przewozu towarów niebezpiecznych jest obowiązany wyznaczyć na swój koszt co najmniej jednego doradcę do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych (doradcę). Doradcą może być osoba, która spełnia wymagania określone w art. 42 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych, w tym m. in. ukończyła kurs doradcy oraz złożyła z wynikiem pozytywnym egzamin przed komisją egzaminacyjną działającą przy Dyrektorze TDT nie później niż 12 miesięcy od dnia ukończenia kursu. Świadectwo doradcy jest wydawane w drodze decyzji administracyjnej przez Dyrektora TDT na okres 5 lat, licząc od dnia złożenia z wynikiem pozytywnym egzaminu (art. 44 ust. 1). Dyrektor TDT przedłuża ważność świadectwa doradcy na okres kolejnych 5 lat, jeśli doradca spełnia warunki określone w art. 44 ust. 2 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych (art. 44 ust. 2). Cofnięcie świadectwa następuje w drodze decyzji administracyjnej wydanej przez Dyrektora TDT w przypadkach wymienionych w art. 45 ust. 1. Osoba, której cofnięto świadectwo doradcy na podstawie art. 45 ust. 1, nie może uzyskać świadectwa doradcy przez okres 3 lat licząc od dnia, w którym decyzja o cofnięciu świadectwa stała się ostateczna (art. 45 ust. 3).

Za egzamin obejmujący sprawdzenie wiedzy ze znajomości przepisów krajowych oraz umów międzynarodowych dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych pobiera się opłatę (art. 43 ust. 1). Opłata stanowi przychód TDT przeznaczony na pokrycie kosztów związanych z przeprowadzeniem egzaminu, w tym wynagrodzeniem komisji egzaminacyjnej oraz wydawaniem świadectw doradcy, ich przedłużaniem i wydawaniem ich wtórników (art. 46).

Dokumentacja dotycząca przebiegu egzaminu i wydanych świadectw doradcy, ich przedłużania oraz wydawania ich wtórników jest przechowywana przez Dyrektora TDT przez okres 5 lat (art. 47).

Warunki, formę i tryb przeprowadzania egzaminu dla doradców do spraw bezpieczeństwa w zakresie przewozu drogowego, przewozu kolejną oraz przewozu żeglugą śródlądową towarów niebezpiecznych, skład komisji egzaminacyjnej, sposób jej działania i tryb jej powoływania, wymagania kwalifikacyjne dla osób wchodzących w jej skład oraz sposób ustalania wysokości ich wynagrodzenia, tryb wydawania świadectwa doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych oraz jego wtórnika, warunki i sposób przechowywania dokumentacji dotyczącej egzaminu oraz dotyczącej wydanych świadectw doradcy, przedłużania terminu ich ważności oraz wydawania ich wtórników, wzór świadectwa doradcy i sposób jego wypełniania, wysokość opłat za egzamin dla doradców, wysokość opłaty za wydanie wtórnika świadectwa doradcy oraz tryb jej wnoszenia, określone zostały w rozporządzeniu w sprawie świadectwa doradcy.

5.2. Wykaz ważniejszych aktów normatywnych dotyczących kontrolowanej działalności.

1. Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2015 r., poz. 1125).
2. Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 227, poz. 1367 ze zm.).
3. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 ze zm.).
4. Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r, poz. 23).
5. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1 marca 2001 r. w sprawie nadania statutu Transportowemu Dozorowi Technicznemu (Dz. U. z 2015 r. poz. 3 ze zm.).
6. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 grudnia 2012 r. w sprawie rodzajów urządzeń technicznych podlegających dozorowi technicznemu (Dz. U. z 2012 r., poz. 1468).
7. Rozporządzenie Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 października 2003 r. w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie eksploatacji niektórych urządzeń transportu bliskiego (Dz. U. Nr 193, poz. 1890).
8. Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 1 czerwca 2006 r. w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji urządzeń transportu liniowego (Dz. U. Nr 106, poz. 717).
9. Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 20 września 2006 r. w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji specjalistycznych urządzeń transportu ciągłego i bliskiego (Dz. U. Nr 178, poz. 1320).
10. Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 20 października 2006 r. w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych (Dz. U. z 2014 r., poz. 1465).
11. Rozporządzenie Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 9 lipca 2003 r. w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie eksploatacji niektórych urządzeń ciśnieniowych (Dz. U. Nr 135, poz. 1269).
12. Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 20 września 2006 r. w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego, jakim powinny odpowiadać urządzenia do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych (Dz. U. z 2015 r., poz. 34).
13. Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 28 grudnia 2001 r. w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego, jakim powinny odpowiadać dźwigniki (Dz. U. z 2002 r. Nr 4, poz. 43).
14. Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 18 lipca 2001 r. w sprawie trybu sprawdzania kwalifikacji wymaganych przy obsłudze i konserwacji urządzeń technicznych (Dz. U. Nr 79, poz. 849 ze zm.).

15. Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 26 listopada 2010 r. w sprawie wysokości opłat za czynności jednostek dozoru technicznego (Dz. U. Nr 229, poz. 1502 ze zm.), zmienione z dniem 1 grudnia 2014 r. rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 27 listopada 2014 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie wysokości opłat za czynności jednostek dozoru technicznego (Dz. U. z 2014 r., poz. 1675).
16. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 29 maja 2012 r. w sprawie uzyskiwania świadectwa doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2012 r., poz. 691), zastąpione rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 maja 2015 r. w sprawie uzyskiwania świadectwa doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2015 r., poz. 718).
17. Zarządzenie nr 51 Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 24 lipca 2012 r. w sprawie zatwierdzenia Regulaminu przeprowadzania egzaminu dla doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych (Dz. Urz. MTBiGM z 2012 r. poz. 51).
18. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 lutego 2012 r. w sprawie świadectwa dopuszczenia pojazdu ADR (Dz. U. z 2015 r., poz. 320 ze zm.).

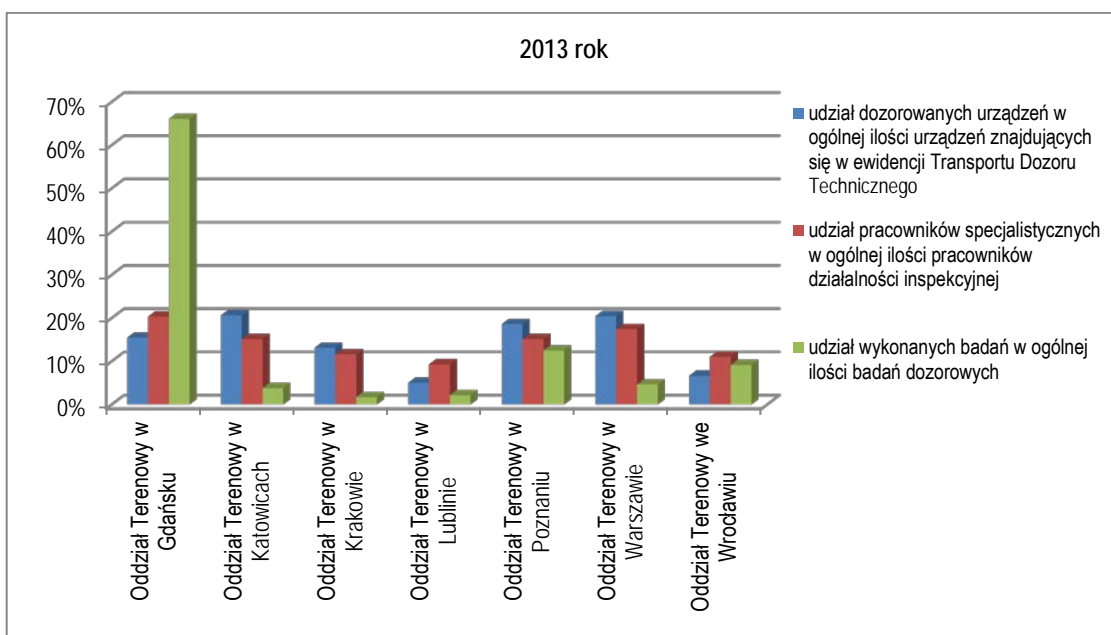
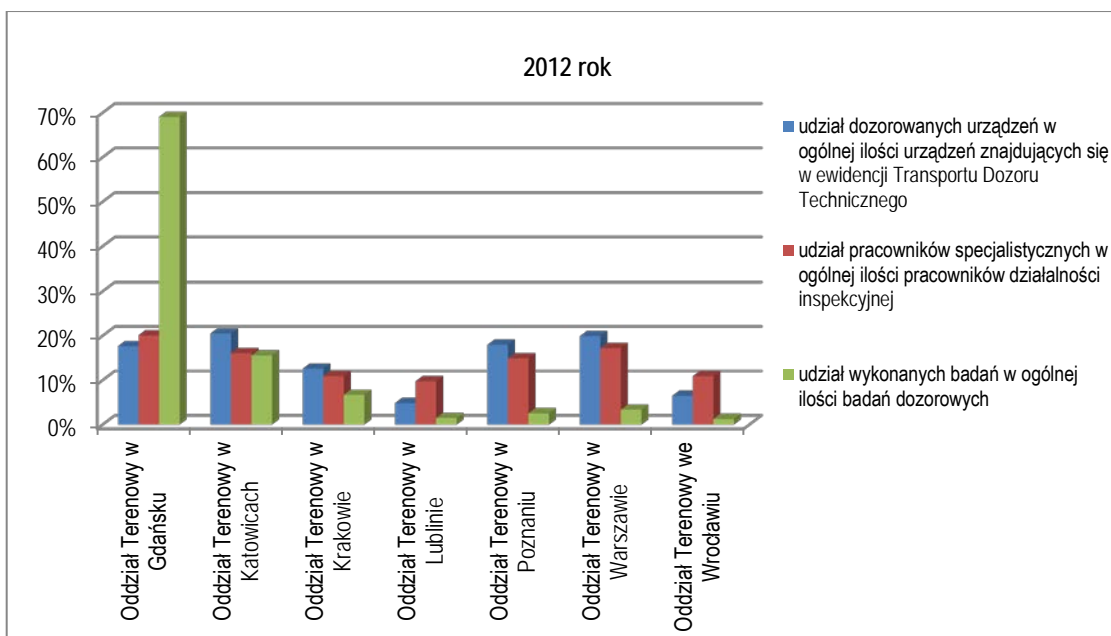
5.3. Wykaz jednostek objętych kontrolą

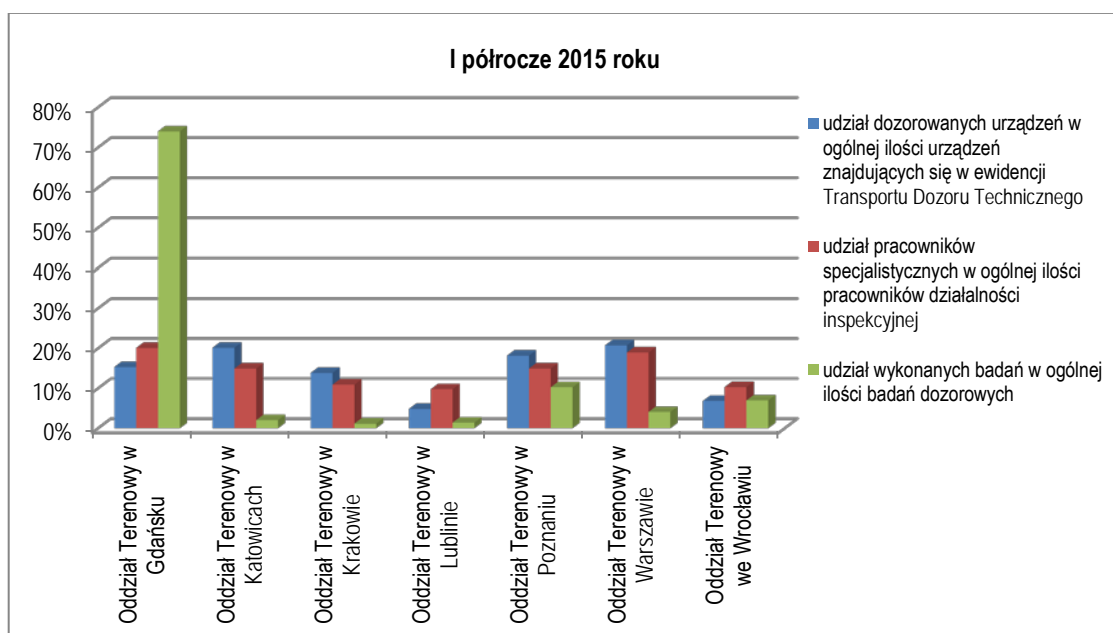
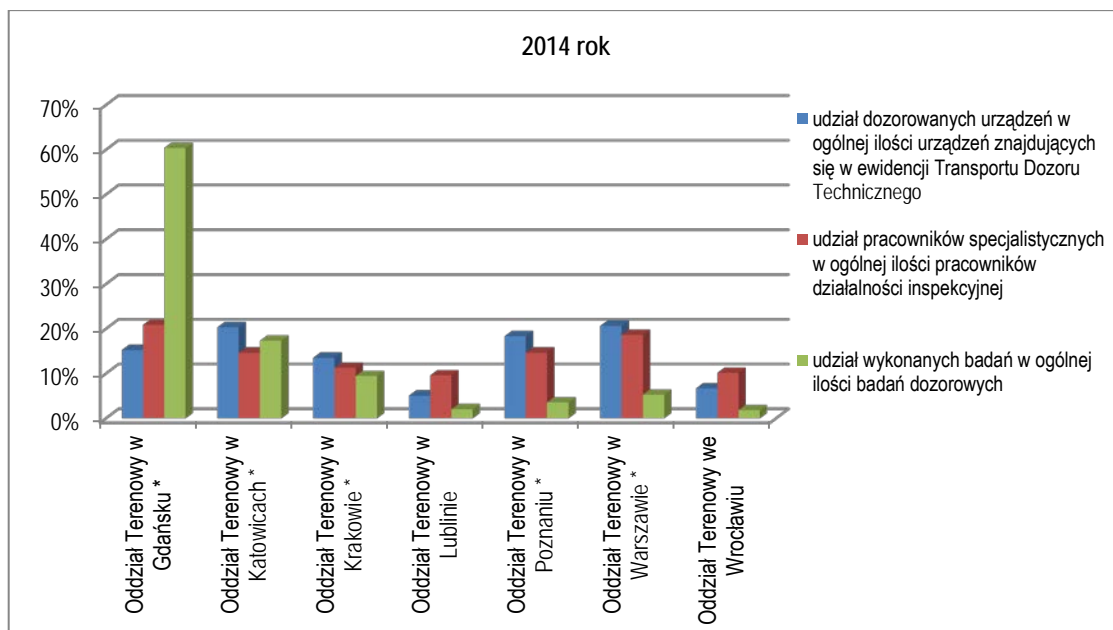
Podmiotem kontrolowanym był Transportowy Dozór Techniczny. Kontrole przeprowadzone zostały w Centrali Transportowego Dozoru Technicznego oraz we wszystkich Oddziałach Terenowych Transportowego Dozoru Technicznego. Kontrole jednostkowe przeprowadzone zostały przez następujące jednostki kontrolne NIK:

1. Centrala TDT – Delegatura NIK w Łodzi
2. Oddział Terenowy TDT w Gdańsku – Delegatura NIK w Gdańsku
3. Oddział Terenowy TDT w Katowicach – Delegatura NIK w Katowicach
4. Oddział Terenowy TDT w Krakowie – Delegatura NIK w Krakowie
5. Oddział Terenowy TDT w Lublinie – Delegatura NIK w Lublinie
6. Oddział Terenowy TDT w Poznaniu – Delegatura NIK w Poznaniu
7. Oddział Terenowy TDT we Wrocławiu – Delegatura NIK we Wrocławiu
8. Oddział Terenowy TDT w Warszawie – Delegatura NIK w Łodzi

5.4. Szczegółowe dane dotyczące badanej działalności

5.4.1. Porównanie udziału urzędów dozorowanych przez oddział w ogólnej ilości urzędów objętych dozorem przez TDT oraz udziału pracowników specjalistycznych oddziału w ogólnej liczbie pracowników specjalistycznych zatrudnionych w TDT i udziału ilości badań wykonanych w poszczególnych oddziałach terenowych.





5.5. Wykaz podmiotów, którym przekazano informację o wynikach kontroli.

1. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej
2. Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej
3. Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej
4. Prezes Rady Ministrów
5. Prezes Trybunału Konstytucyjnego
6. Rzecznik Praw Obywatelskich
7. Główny Inspektor Pracy
8. Przewodniczący Sejmowej Komisji do Spraw Kontroli Państwowej
9. Przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury
10. Przewodniczący Sejmowej Komisji Gospodarki i Rozwoju
11. Przewodniczący Sejmowej Komisji Ustawodawczej
12. Przewodniczący Senackiej Komisji Infrastruktury
13. Przewodniczący Senackiej Komisji Ustawodawczej
14. Szef Kancelarii Prezydenta RP
15. Szef Kancelarii Prezesa Rady Ministrów
16. Szef Kancelarii Sejmu
17. Szef Kancelarii Senatu
18. Minister Infrastruktury i Budownictwa
19. Główny Inspektor Transportu Drogowego
20. Komendant Główny Policji
21. Komendant Główny Państwowej Straży Pożarnej
22. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego
23. Biuro Analiz Sejmowych
24. Biblioteka Sejmowa
25. Biuro Analiz i Dokumentacji Kancelarii Senatu RP
26. Dyrektor Krajowej Szkoły Administracji Publicznej