



**Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Warszawie**

Warszawa, dnia 21 września 2011 r.

Pan

Andrzej Łuczycki

**Mazowiecki Wojewódzki Inspektor
Transportu Drogowego
w Radomiu**

P/11/061
LWA-4101-05-03/2011

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹, zwanej dalej „ustawą o NIK”, Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Warszawie przeprowadziła w Wojewódzkim Inspektoracie Transportu Drogowego w Radomiu (dalej „WITD” lub „Inspektorat”) kontrolę dotyczącą wykonywania zadań w zakresie bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych w latach 2010-2011 (I poł.)².

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli podpisanym 18 sierpnia 2011 r., Najwyższa Izba Kontroli, stosownie do art. 60 ustawy o NIK, przekazuje Panu Inspektorowi niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości, ocenia wykonywanie przez Mazowieckiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego (zwanego dalej „Wojewódzkim Inspektorem”) zadań w obszarze objętym kontrolą.

1. NIK pozytywnie ocenia, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości, wykonywanie przez Wojewódzkiego Inspektora zadań w ramach procesu nadawania uprawnień doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych.

¹ Dz. U. z 2007 r. Nr 231, poz. 1701 ze zm.

² Kontrolą objęto również zdarzenia wcześniejsze i późniejsze, w takim zakresie, w jakim niezbędno to było dla ustalenia przyczyn stwierdzonych w badanym okresie nieprawidłowości, ich skutków oraz działań podjętych dla ich usunięcia.

1.1. W badanym okresie WITD przeprowadził sześć egzaminów dla kandydatów na doradców i doradców do spraw bezpieczeństwa w zakresie transportu drogowego towarów niebezpiecznych (zwanych dalej „doradcami” lub „doradcami ds. bezpieczeństwa”). Spośród 130 osób, które przystąpiły do tych egzaminów³, 29 (tj. 22%) uzyskało ocenę pozytywną. Ponadto, zgodnie z właściwością terytorialną, Wojewódzki Inspektor wydał lub przedłużył świadectwa doradcy 45 osobom.

Stwierdzone w tym zakresie nieprawidłowości dotyczą w szczególności dopuszczenia do egzaminu w pięciu przypadkach osób, które złożyły stosowne wnioski w tym zakresie od dwóch do czterech dni po terminie (7 dni przed wyznaczonym dniem przeprowadzania egzaminu) wskazanym w § 10 *rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 26 września 2005 r. w sprawie uzyskiwania świadectwa przeszkolenia doradcy do spraw bezpieczeństwa w zakresie transportu drogowego towarów niebezpiecznych*⁴ (zwanego dalej „rozporządzeniem MI z dnia 26 września 2005 r.”). Pomimo iż zgodnie z przywołanym wyżej § 10 ww. *rozporządzenia MI z dnia 26 września 2005 r.* do złożonego we wskazanym terminie wniosku dołączony powinien być m.in. dowód uiszczenia stosownej opłaty za egzamin, w 11 przypadkach od wnioskodawców nie wyegzekwowano dołączenia do wniosku tego dowodu. Wszystkie osoby, które przystąpiły do egzaminu wniosły ww. opłaty. Jednak w dziewięciu przypadkach zostały one wniesione (w łącznej kwocie 3.600 zł) od trzech do sześciu dni po upływie ww. terminu, do którego powinien być złożony wniosek z dołączonym dowodem opłaty. Kontrola wykazała brak dołączenia do części wniosków również innych dokumentów wymaganych postanowieniami zarządzenia Głównego Inspektora Transportu Drogowego Nr 2/2006 z dnia 12 stycznia 2006 r.⁵ („zarządzenie GITD Nr 2/2006”), tj. kopii dowodów osobistych oraz kopii dyplomów ukończenia wyższych uczelni. Według wyjaśnień osoby zatrudnionej w WITD na stanowisku starszego administratora⁶ (do której zadań należało m.in. zajmowanie się tymi sprawami), weryfikacja uprawnień i przedstawionych dokumentów tym zakresie dokonywana na etapie wydawania świadectw doradcy. Od osób, które uzyskały pozytywny wynik z egzaminu wymagano uzupełnienia przedstawionej dokumentacji.

³ W tym: 110 kandydatów na doradców i 20 doradców do spraw bezpieczeństwa w zakresie transportu towarów niebezpiecznych.

⁴ Dz. U. Nr 200, poz. 1654.

⁵ W sprawie przeprowadzania egzaminów dla kandydatów na doradców i doradców do spraw bezpieczeństwa w zakresie transportu drogowego towarów niebezpiecznych, wydawania i cofania świadectw przeszkolenia doradcy oraz prowadzenia ewidencji doradców (ze zm.).

⁶ Pismo z 3 sierpnia 2011 r.

Nie stwierdzono natomiast nieprawidłowości i uchybień w zakresie sposobu przeprowadzania powyższych egzaminów, których organizacja, przebieg oraz sposób udokumentowania odpowiadały zasadom określonym m.in. w §§ 6, 8, 9, 11 i 12 *rozporządzenia MI z dnia 26 września 2005 r.* Nie stwierdzono również nieprawidłowości przy wydawaniu lub przedłużaniu świadectw doradcy ds. bezpieczeństwa, w tym m.in. w zakresie spełniania przez osoby, którym wydano lub przedłużono ww. świadectwa wymogów określonych w art. 24 ust. 1 pkt 1-4 *ustawy z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych*⁷ (dalej: „*ustawa o pdtn*”).

1.2. W badanym okresie wystąpił jeden przypadek cofnięcia przez Inspektora świadectwa doradcy z uwagi na wystąpienie przesłanek określonych w art. 24 ust. 6 pkt 2 *ustawy o pdtn*. Decyzja⁸ w sprawie cofnięcia świadectwa doradcy wydana została w oparciu o wniosek Mazowieckiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska z dnia 4 marca 2009 r., w którym wskazano na niedopełnienie przez tego doradcę obowiązków wynikających z przepisów art. 22 ust. 2 *ustawy o pdtn*.

NIK negatywnie ocenia przewlekłość prowadzonego przez Inspektorat postępowania w tej sprawie. Od daty wpłynięcia do Inspektoratu ww. wniosku (17 marca 2009 r.) do daty wydania przez Wojewódzkiego Inspektora decyzji o cofnięciu świadectwa doradcy (16 października 2009 r.) upłynęło prawie 7 miesięcy. O zwrot świadectwa zwrócono się do osoby, której dotyczyła ta sprawa, pismem z dnia 3 marca 2010 r. (w tym dniu zwrócono się również do Głównego Inspektora Transportu Drogowego o usunięcie tej osoby z ewidencji doradców), tj. po upływie 4 miesięcy od daty wydania decyzji w tej sprawie, pomimo, że nie złożono od niej odwołania. W efekcie świadectwo to zostało zwrócone do WITD w dniu 21 kwietnia 2010 r., tj. po upływie 13 miesięcy od daty wpłynięcia do Inspektoratu wniosku w sprawie wydania decyzji o jego cofnięciu.

2. NIK pozytywnie, pomimo stwierdzonych uchybień, ocenia funkcjonowanie w Inspektoracie systemu kontroli pojazdów samochodowych przewożących towary niebezpieczne.

2.1. Inspektorzy WITD, w związku z zadaniami wynikającymi z art. 29 ust. 1 pkt 1 *ustawy o pdtn*, w ramach przeprowadzanych kontroli drogowych, skontrolowali w badanym okresie łącznie 2.794 pojazdów lub zespołów pojazdów z towarami niebezpiecznymi. Nieprawidłowości ujawniono w przypadku 131 pojazdów przewożących tego rodzaju towary, skutkiem czego wydano 130 decyzji o karze grzywny oraz nałożono 151 mandatów na łączną

⁷ Dz. U. Nr 199, poz. 1671 ze zm.

⁸ Nr WITD/WP/0152/4-5/09.

kwotę 109,7 tys. zł. W wyniku badania dokumentacji 62 z ww. kontroli stwierdzono, że inspektorzy przeprowadzający kontrole wypełniali stosowne listy kontrolne - zgodnie z art. 29 ust. 4 *ustawy o pdtn*, uwzględniając szczegółowe zasady postępowania w tym zakresie określone w *rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2005 r. w sprawie formularza listy kontrolnej*⁹.

2.2. Inspektorzy WITD przeprowadzali również kontrole u przedsiębiorców zajmujących się przewozem towarów niebezpiecznych. Kontrolami tym obejmowano głównie przedsiębiorców, którzy (jak wynikało z informacji otrzymanych w tym zakresie przez Inspektorat od wojewody) nie wywiązali się z obowiązku określonego w art. 23 ust. 2 pkt 1 *ustawy o pdtn*, dotyczącego przesłania wojewodzie mazowieckiem rocznego sprawozdania z działalności przedsiębiorcy w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych bądź przesłali te sprawozdania po ustawowym terminie lub bez podpisu doradcy ds. bezpieczeństwa. I tak w 2010 r. działania kontrolne w tym zakresie podjęto wobec 68 przedsiębiorców, spośród 91 wskazanych przez wojewodę w informacjach przesłanych w tym roku. Efektem tych kontroli było wydanie przez Inspektora 32 decyzji o nałożeniu kary grzywny w łącznej wysokości 224,0 tys. zł.

Stwierdzono jednak, że w przypadku tego rodzaju kontroli, badania kontrolne zawężone były głównie do sprawdzania wywiązania się przez przedsiębiorców z obowiązków określonych w art. 21 ust. 1 oraz w art. 23 ust. 2 pkt 1 *ustawy o pdtn*, tj. w szczególności dotyczących wyznaczenia doradcy ds. bezpieczeństwa oraz przesłania wojewodzie w ustawowym terminie sprawozdania z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych. Nie obejmowano nimi natomiast zagadnień wskazanych w art. 29 ust. 3 *ustawy o pdtn*. Przyczyną takiej sytuacji, według wyjaśnień p.o. Naczelnika Wydziału Inspekcji WITD¹⁰, był w szczególności fakt, że zbadanie w ramach kontroli przeprowadzonych w siedzibach przewoźników towarów niebezpiecznych zagadnień takich jak oznakowanie pojazdu, dokumentów sporządzanych przy przewozie, jest w stosunku do kontroli drogowej trudniejsze, a nawet niemożliwe do skutecznego zrealizowania (z uwagi na brak w pojeździe kierowcy, dokumentów). Skuteczną realizację zadań w tym zakresie gwarantują kontrole drogowe przeprowadzane przez Inspektorat.

2.3. WITD wywiązywał się w badanym okresie z zadań określonych w art. 19n ust. 1 i 2 *ustawy o pdtn*. Zgodnie z planami kontroli, inspektorzy WITD przeprowadzali w badanym

⁹ Dz. U. Nr 201, poz. 1667.

¹⁰ Pismo z 3 sierpnia 2011 r.

okresie kontrole dotyczące ciśnieniowych urządzeń transportowych, zarówno u przedsiębiorców, jak i w ramach w ramach kontroli drogowych.

2.4. Ustalono, że inspektorzy WITD w wyniku przeprowadzonych w badanym okresie kontroli drogowych zatrzymali łącznie 41 dowodów rejestracyjnych pojazdów przewożących towary niebezpieczne (26 - w 2010 r. i 15 - w 2011 r.), głównie z uwagi na stwierdzone nieprawidłowości w zakresie stanu technicznego pojazdów. We wszystkich tych przypadkach WITD przekazał stosowne informacje w tym zakresie do centralnej ewidencji pojazdów z zachowaniem 7 dniowego terminu określonego w § 4 ust. 4a *rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 19 września 2001 r. w sprawie centralnej ewidencji pojazdów*¹¹.

Stwierdzono, że inspektorzy WITD nie skorzystali w tych przypadkach z uprawnień wynikających z art. 30 ust. 1 pkt 2 *ustawy o pdtn*, dotyczących spowodowania, żeby pojazd ten wraz z ładunkiem został usunięty i zdeponowany w miejscu postojowym umożliwiającym bezpieczne jego pozostawienie. P.o. Naczelnika Wydziału Inspekcji WITD¹², wyjaśnił m.in., że z uwagi na fakultatywność dyspozycji zawartych w tym w zakresie w przepisach prawa (w tym w art. 130a ust. 2 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym*¹³), dotyczących postępowania w stosunku do pojazdów, których stan techniczny zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego, powoduje uszkodzenie drogi albo narusza wymagania ochrony środowiska, inspektorzy mogą, ale nie są zobligowani do wydawania dyspozycji usunięcia pojazdu. Podejmowanie tego typu decyzji powinno się wiązać z obiektywnym stwierdzeniem podczas kontroli rażących naruszeń bezwzględnie uniemożliwiających dalszą jazdę. Odnosząc się postępowania w poszczególnych sprawach w tym zakresie, p.o. Naczelnika wskazał, że ujawnione nieprawidłowości skutkowały zatrzymaniem dowodów rejestracyjnych i wydaniem pozwoleń czasowych z określeniem terminu i warunków używania pojazdów.

NIK zauważa jednak, że (jak wynika z ustaleń kontroli) na terenie województwa mazowieckiego nie ma wyznaczonych miejsc parkingowych spełniających wymagania określone *rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 14 sierpnia 2003 r. w sprawie parkingów, na które usuwane są pojazdy przewożące towary niebezpieczne*¹⁴, co może mieć wpływ na decyzje podejmowane w tych sprawach przez inspektorów WITD kontrolujących pojazdy z towarami niebezpiecznymi.

¹¹ Dz. U. Nr 106, poz. 1166 ze zm.

¹² Pismo z 3 sierpnia 2011 r.

¹³ Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 ze zm.

¹⁴ Dz. U. Nr 161, poz. 1567

Podczas zorganizowanego w dniu 1 lipca 2009 r. Kolegium Doradczego Wojewody Mazowieckiego, dotyczącego bezpieczeństwa transportu drogowego, Wojewódzki Inspektor zwrócił uwagę m.in. na konieczność budowy parkingów do przechowywania materiałów niebezpiecznych (ze wskazaniem powiatów, na terenie których parkingi takie powinny się znajdować) oraz potrzebę wyznaczenia przez zarządców dróg korytarzy do przejazdu pojazdów z materiałami niebezpiecznymi przez aglomeracje miejskie (tak, żeby trasy te w miarę możliwości omijały skupiska ludności do dużym zagęszczeniu). Jedynym praktycznym działaniem podjętym w tym zakresie przez WITD były rozmowy w Urzędzie Miasta Radomia, prowadzone w maju 2011 r., dotyczące m.in. wyznaczenia miejsca, w którym utworzony mógłby być taki parking. Na skierowane w tej sprawie do Wiceprezydenta Miasta Radomia pismo z dnia 27 maja 2011 r. Inspektorat nie uzyskał jednak odpowiedzi do czasu zakończenia kontroli NIK.

Wojewódzki Inspektor w wyjaśnieniach w tej sprawie¹⁵ podał, że realizacja wniosków przedstawionych na Kolegium Doradczym Wojewody wykracza poza jego ustawowe kompetencje. W ocenie NIK, nie było jednak przeszkód, żeby WITD zwracał się z propozycjami podjęcia stosownych działań w tym zakresie do starostów (prezydentów miast na prawach powiatu), do których zadań, zgodnie z art. 130a ust. 5c ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* (w treści obowiązującej do dnia 20 sierpnia 2011 r.) należało wyznaczanie parkingów strzeżonych przeznaczonych do umieszczania pojazdów usuniętych z drogi¹⁶. Zwłaszcza, że wyznaczenie takich parkingów jest niezbędne dla zapewnienia odpowiednich warunków do realizacji zadań przez WITD w zakresie kontroli przewozów tego rodzaju towarów (w tym możliwości odpowiedniego zareagowania w przypadku stwierdzenia wystąpienia przypadku istotnych nieprawidłowości w tym zakresie).

2.5. Jednym z działań Inspekcji Transportu Drogowego, mających służyć poprawie stanu infrastruktury drogowej, wskazanych w opracowanych przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego „Kierunkach Działania Inspekcji Transportu Drogowego” na lata 2010-2011 (zatwierdzonych przez Ministra Infrastruktury), przesłanych do wykorzystania służbowego wojewódzkim inspektorom transportu drogowego, miało być zbieranie i przekazywanie informacji do zarządców dróg o miejscach niebezpiecznych i niedostatecznie oznakowanych. Stwierdzono jednak, że WITD nie podejmował żadnych udokumentowanych działań w tym zakresie. Przyczyną tej sytuacji był fakt, jak wynika z wyjaśnień

¹⁵ Pismo z 3 sierpnia 2011 r.

¹⁶ Zgodnie z obowiązującym od 21 sierpnia 2011 r. art. 130a ust. 5f tej ustawy, usuwanie pojazdów oraz prowadzenie parkingu strzeżonego dla usuniętych pojazdów należy do zadań własnych powiatu. Starosta może realizować te zadania przy pomocy powiatowych jednostek organizacyjnych lub powierzyć ich wykonywanie zgodnie z przepisami o zamówieniach publicznych.

Wojewódzkiego Inspektora¹⁷, że w Kierunkach Działania WITD na lata 2010-2011 (opracowanych przez Wojewódzkiego Inspektora i zatwierdzonych przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego) nie sformułowano takiego zadania.

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi Najwyższa Izba Kontroli wnosi o:

1. Dopuszczanie do egzaminów dla kandydatów na doradców i doradców ds. bezpieczeństwa wyłącznie osób, które w terminie złożyły wnioski oraz wniosły opłaty w tym zakresie.
2. Podjęcie działań, we współdziałaniu z wojewodą mazowieckim oraz z innymi służbami uprawnionymi do kontroli pojazdów, mających na celu utworzenie przez starostów (prezydentów miast na prawach powiatu) parkingów, na które mogą być usuwane i deponowane pojazdy przewożące materiały niebezpieczne.

Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Warszawie, na podstawie art. 62 ust. 1 ustawy o NIK, oczekuje przedstawienia przez Pana Inspektora, w terminie 14 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków, bądź o działaniach podjętych w celu realizacji wniosków lub przyczynach niepodjęcia takich działań.

Zgodnie z treścią art. 61 ust. 1 ustawy o NIK, w terminie 7 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, przysługuje Panu Inspektorowi prawo zgłoszenia na piśmie do dyrektora Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Warszawie umotywowanych zastrzeżeń w sprawie ocen, uwag i wniosków zawartych w tym wystąpieniu.

W razie zgłoszenia zastrzeżeń, zgodnie z art. 62 ust. 2 ustawy o NIK, termin nadesłania informacji, o którym mowa wyżej, liczy się od dnia otrzymania ostatecznej uchwały właściwej komisji NIK.

D.W.

¹⁷ Pismo z 3 sierpnia 2011 r.