



MINISTER INFRASTRUKTURY

2018 -04- 26

Warszawa, dnia 20 kwietnia 2018 r.

DTD.4.4400.3.27.2018.MB.1

NK: 55860/18

Pan
Mark Różycki
Redaktor
Towary Niebezpieczne

Odnosząc się do Pana „Listu otwartego” z dnia 20 marca 2018 r. skierowanego do Prezesa Rady Ministrów oraz Posłów i Senatorów Rzeczypospolitej Polskiej w sprawie zarzutów na działalność prowadzoną przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, przedstawiam poniższe wyjaśnienia.

Uprzejmie informuję, że Ministerstwo Infrastruktury po zapoznaniu się z treścią ww. listu otwartego zwróciło się do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego o przedstawienie wyczerpujących i rzeczowych wyjaśnień do niepokojących autora listu zjawisk oraz stawianych zarzutów.

W odpowiedzi skierowanej do Ministerstwa Infrastruktury pismem z dnia 11 kwietnia 2018 r. Pan Jan Urbanowicz Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego zwany dalej „TDT” poinformował, iż (tu cytaty):

Tekst usunięty jako niezwiązany ze sprawą i stanowiący nie do końca zgodne z prawdą opinie TDT na temat Marka Różyckiego

Pragnę poinformować, że Dyrektor TDT w swoim piśmie podkreśla, że ww. list otwarty, poprzez wskazywanie wybranych, niepełnych oraz niezgodnych z rzeczywistym stanem faktycznym informacji, stanowi próbę zmanipulowania jego odbiorcy. W związku z powyższym Dyrektor TDT zobowiązał się w sposób rzetelny oraz klarowny odnieść się do podniesionych zarzutów, co zostanie zaprezentowane w punktach poniżej.

1. TDT jest państwową osobą prawną i zgodnie z zasadą legalizmu działa na podstawie i w granicach prawa. W związku z powyższym działalność TDT jest działalnością jawną, a TDT zobowiązany jest do właściwego stosowania przepisów w zakresie dostępu do informacji publicznej.

Tekst usunięty jako niezwiązany ze sprawą i stanowiący nie do końca zgodne z prawdą opinie TDT na temat Marka Różyckiego

Tekst usunięty jako niezwiązany ze sprawą i stanowiący nie do końca zgodne z prawdą opinie TDT na temat Marka Różyckiego

2. Odnosząc się do kwestii postępowań sądowych wskazanych w Pana liście, TDT przedstawiając

Tekst usunięty jako niezwiązany ze sprawą i stanowiący nie do końca zgodne z prawdą opinie TDT na temat Marka Różyckiego

3. Dodatkowo z wyjaśnień przedstawionych przez TDT Ministerstwu wynika, że TDT nie otrzymał zapytania, którego treść mogłaby nawiązywać do zarzutów przedstawionych w Pana liście otwartym. Pismo, na które Pan się powołuje, wzywające do wykazania szczególnie istotnego interesu publicznego w celu przetworzenia informacji publicznej, dotyczy zapytania prasowego (które zgodnie z ustawą o dostępie do informacji publicznej należy traktować jako wniosek o udzielenie informacji publicznej) Redakcji Towary Niebezpieczne. Ww. wniosek dotyczył danych o egzaminach na doradców ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych oraz o urządzeniach NO i związanych z nimi zaświadczeniach kwalifikacyjnych do ich obsługi. Jak twierdzi TDT po wnikliwej analizie treści wniosku stwierdzono, że zakres wnioskowanej informacji obejmuje obowiązek przetworzenia, o którym mowa w art. 3 ust. 1 pkt 1 ustawy o dostępie do informacji publicznej. W związku z powyższym zasadnym było wezwanie do wykazania istotnego interesu publicznego, ponieważ TDT rozpatrując inne Pana wnioski wielokrotnie stwierdził, iż wnioskowane informacje nie służą interesowi publicznemu, a jedynie interesowi prywatnemu wnioskodawcy.

Tekst usunięty jako niezwiązany ze sprawą i stanowiący nie do końca zgodne z prawdą opinie TDT na temat Marka Różyckiego

Tekst usunięty jako niezwiązany ze sprawą i stanowiący nie do końca zgodne z prawdą opinie TDT na temat Marka Różyckiego

4. Dyrektor TDT odniósł się także do podnoszonych przez Pana Redaktora kwestii dotyczących „aktywności inwestycyjnej” związanej z budową nowej siedziby TDT. W odpowiedzi na zarzuty stawiane w ww. liście otwartym „TDT stanowczo sprzeciwia się zawartym w liście otwartym nieprawdziwym tezom, przedstawiającym rzekomą niegospodarność oraz niecelowość przygotowania inwestycji, jaką jest budowa siedziby TDT.”

Jednocześnie Dyrektor TDT informuje, że: "W momencie powstania w 2000 r. TDT nie został wyposażony w żaden majątek trwały. Pomieszczenia na potrzeby Oddziałów Terenowych (OT), Laboratorium oraz Biura były wynajmowane. Celem zapewnienia stabilności – stałej i pewnej lokalizacji, najpierw przystąpiono do zakupu nieruchomości zabudowanych na potrzeby Oddziałów Terenowych i Laboratorium, a następnie podjęto decyzję o zakupie nieruchomości niezabudowanej celem budowy budynku na potrzeby Biura oraz Oddziału Terenowego TDT w Warszawie (warto zaznaczyć, iż do chwili obecnej OT w Warszawie zmuszony był czterokrotnie do zmiany swojej lokalizacji). Zakup i budowa budynków zostały sfinansowane ze środków własnych, co jest efektem celowego i oszczędnego wydatkowania środków TDT. TDT w dniu 29.12.2004 r., na podstawie przedwstępnej umowy sprzedaży (warunkowej), a następnie w dniu 10.02.2005 na podstawie umowy sprzedaży, nabył od m.st. Warszawy w trybie bezprzetargowym nieruchomość niezabudowaną położoną w m.st. Warszawie, dzielnicy Mokotów przy ulicach Bukowińska/Puławska, stanowiącą działkę na cele statutowe. Planowana inwestycja miała polegać na wybudowaniu budynku o wysokości VII kondygnacji, powierzchni całkowitej łącznie ok. 17 500 m², ilości miejsc postojowych ok. 170. W związku z brakiem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (m.p.z.p.) dla przedmiotowej nieruchomości, TDT otrzymał decyzję o ustaleniu lokalizacji inwestycji ustalającą warunki i szczegółowe zasady zagospodarowania terenu oraz jego zabudowy dla inwestycji polegającej na wybudowaniu budynku przeznaczzonego na siedzibę TDT.

Następnie uchwała Rady Miasta Stołecznego Warszawy w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu tzw. Dworca Południowego objęła nieruchomości TDT.

Dla wymienionej lokalizacji plan ustalił m.in.:

- maksymalną wysokość zabudowy – 70 m, minimalną – 27 m,
- linie zabudowy obowiązujące oraz nieprzekraczalne,
- lokalizację dominanty architektonicznej w północnej części terenu.

W związku z uchwaleniem m.p.z.p. dla terenu obejmującego nieruchomości TDT, założenia dotyczące planowanej siedziby TDT – budynku wysokości VII kondygnacji, powierzchni całkowitej łącznie ok. 17 500 m², ilości miejsc postojowych ok. 170, musiały zostać zmienione tak, aby spełniały wymogi m.p.z.p. Zgodnie z wymaganiami planu należało zaprojektować dominantę o wysokości ok. 70 m. Zaprojektowano budynek o funkcji biurowej, konferencyjnej oraz zamieszkania zbiorowego o łącznej liczbie kondygnacji 21 (19 nadziemnych i 2 podziemnych) o powierzchni całkowitej ok. 23 700 m². Zaprojektowany budynek ma służyć celom statutowym TDT, wynikającym z zadań, jakie – zgodnie z ustawą – spoczywają na TDT, a nie służyć celom komercyjnym. Powierzchnia biurowa w projektowanym budynku wynosi ok. 4046 m². Sale konferencyjne mają służyć na potrzeby Akademii TDT, która miała rozpocząć swoją działalność od 2010 r., jednak w związku z przedłużającą się procedurą uzyskania pozwolenia na budowę, a tym samym rozpoczęcia budowy budynku, Akademia TDT nie rozpoczęła swojej działalności. Zaprojektowane pomieszczenia noclegowe mają służyć jako baza noclegowa dla pracowników/uczestników organizowanych szkoleń/konferencji. Obecnie TDT wydaje rocznie na wynajem pomieszczeń związanych z organizacją szkoleń i egzaminów ok. 90 tys. zł.

TDT w budynku planuje również uruchomienie filii laboratorium oraz archiwum TDT i oddziałów terenowych.

Transportowy Dozór Techniczny ze względu na ograniczoną powierzchnię najmu w obecnej siedzibie TDT nie ma możliwości odbioru materiałów przeznaczonych do archiwizacji z oddziałów terenowych TDT. Zostało to udokumentowane jako niezgodność w protokole pokontrolnym Archiwum Akt Nowych, po kontroli przeprowadzonej w dniach 20-21.07.2017 r. Dysponując odpowiednią powierzchnią zaplecza stanowiącego Archiwum Centralne, TDT zrealizuje wszystkie ustawowe zadania w tym zakresie.

Obecnie TDT posiada 6 budynków stanowiących siedziby oddziałów terenowych TDT, które wykorzystywane są tylko i wyłącznie na cele statutowe TDT. Zakup tych budynków w poprzednich latach pozwolił TDT na ok. 20% oszczędności kosztów z tytułu wynajmu i eksploatacji pomieszczeń w stosunku do roku 2017.

TDT ponosi roczne wydatki na wynajem pomieszczeń w Warszawie w wysokości ok. 2 mln zł. Szacowane koszty utrzymania nowo budowanej siedziby TDT to wydatki ok. 1,6 mln zł. Wynika z tego, że rocznie TDT osiągnie oszczędności ok. 400 tys. zł."

5. Ponadto pragnę poinformować Pana Redaktora, że nieprawdą jest, że Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury jest pracownikiem TDT. Kwestia dotycząca korzystania przez Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego z pokoi noclegowych TDT została wnikliwie zbadana i wyjaśniona w Ministerstwie Infrastruktury, jednakże nie stwierdzono w tym zakresie żadnych naruszeń prawa. Ponadto należy zauważyć, że fluktuacja kadr, szczególnie kadry kierowniczej, jest powszechnym zjawiskiem, tym bardziej w organizacjach i instytucjach zajmujących się taką samą dziedziną wiedzy, jaką w tym przypadku jest szeroko rozumiany transport drogowy. Tak więc, wcześniejsze doświadczenie zawodowe zdobywane w instytucji podległej nie może być przesłanką dyskryminującą Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego na obecnie zajmowanym stanowisku. Natomiast wykorzystanie tej wiedzy może przynieść wymierne korzyści obecnemu pracodawcy.

6. Pragnę przedstawić Panu Redaktorowi informacje jakimi dysponuje Ministerstwo Infrastruktury na temat stanu finansów TDT, gdyż informacje zawarte w liście otwartym, wskazujące iż „budowa siedziby TDT pochłonęła wszystkie środki TDT” nie odzwierciedlają stanu faktycznego.

Kapitał (fundusz) własny TDT na koniec 2016 r. wynosił 178 875 912,72 zł. Według danych z bilansu za 2017 r. Transportowy Dozór Techniczny posiada kapitał (fundusz) własny w wysokości 184 527 196,27 zł. Planowana wysokość kapitału (funduszu) własnego na koniec 2018 r. będzie wynosiła 186 434 196,27 zł. Z powyższych danych wynika, że w każdym roku kapitał (fundusz) własny TDT jest powiększany o część zysku pozostającą po dokonaniu 30% wpłaty do budżetu państwa. Nieprawdziwa jest informacja, że wszystkie środki zgromadzone na funduszu podstawowym zostały przeznaczone na zrealizowanie inwestycji i nie zapewniono żadnego marginesu bezpieczeństwa, ponieważ ze środków zgromadzonych na funduszu własnym nie są realizowane zakupy majątku trwałego, w związku z tym zakupy majątku trwałego nie pomniejszają stanu kapitału (funduszu) własnego TDT. Wykazana w planie finansowym TDT na 2018 r. kwota wolnych środków finansowych przekazanych w zarządzenie lub depozyt u Ministra Finansów wynosi 163 000,00 zł. Kwota ta odzwierciedla planowany poziom wolnych środków pozostających na koniec 2018 r. po sfinansowaniu wszystkich kosztów prowadzenia działalności TDT, wydatków na zakup majątku itp. Projekt Planu na 2018 r. został przygotowany i przekazany do MIB w lipcu 2017 r. na podstawie informacji wówczas posiadanych i przy zastosowaniu zasady ostrożności. Na dzień dzisiejszy przewidywana wartość wolnych środków na koniec 2018 r. znacząco przekracza wartość planowaną. Ponoszone przez TDT koszty są finansowane w całości z uzyskiwanych przychodów. Pomimo zaliczenia TDT do finansów publicznych jednostka sama się finansuje i nie otrzymuje żadnych środków z budżetu państwa, a wręcz przeciwnie – 30% wygenerowanego zysku brutto przeznacza corocznie na wpłatę do budżetu. Dane zawarte w planie finansowym TDT na 2018 r. potwierdzają, że nie istnieje ryzyko zachwiania kontynuacji działalności TDT, a TDT jest cały czas w stanie pokrywać ponoszone koszty z osiągniętych przychodów.

Ponadto w przesłanych wyjaśnieniach TDT deklaruje, że „dokłada wszelkich starań w celu realizacji planu w oparciu o bieżące potrzeby i obowiązujące przepisy prawne. Sporządzając plan, TDT kieruje się trzema głównymi zasadami: gospodarność, efektywność, skuteczność.

Ponadto Transportowy Dozór Techniczny nie posiada i nie ma w planach posiadania nieruchomości inwestycyjnych. Trwająca budowa budynku przeznaczonego na siedzibę TDT nie będzie stanowić inwestycji. Jest to majątek Skarbu Państwa, a wszystkie dochody TDT zwiększają jednocześnie wartość majątku

Skarbu Państwa. Sam budynek będzie wykorzystywany na cele statutowe TDT jako państwowej osoby prawnej.”

Zgodnie z art. 60 ust. 1 ustawy o dozorze technicznym 30% zweryfikowanego zysku TDT przeznaczają na wpłatę do budżetu państwa, a pozostałe 70% zysku przeznaczają na fundusz podstawowy. Odnośnie kontroli zarządczej, należy wskazać, że TDT zgodnie z obowiązującą wewnętrzną procedurą w Ministerstwie przedkłada corocznie swoje propozycje do planu działalności Ministra na dany rok. Monitorowanie realizacji celów i zadań ujętych w planie działalności Ministra następuje wg. stanu na koniec II, III i IV kwartału danego roku. Z uwagi na powyższe Dyrektor TDT jest zobligowany do przekazywania ww. informacji w określonych wyżej terminach. Natomiast zgodnie z zarządzeniem nr 19 Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 czerwca 2016 r. w sprawie ustalenia Opisu systemu kontroli zarządczej w MIB (Dz. Urz. MIB z dnia 17 czerwca 2016 r. poz. 46) Zespół Audytu Wewnętrznego w Ministerstwie dokonuje systematycznej, niezależnej i obiektywnej oceny funkcjonowania kontroli zarządczej w Ministerstwie oraz przeprowadza w tym celu zadania audytowe.

7. Odnosząc się do zarzutów dotyczących nie stworzenia systemu informatycznego optymalizującego funkcjonowanie TDT, o którym mowa w raporcie NIK z 2015 r., TDT przedstawił wyczerpujące wyjaśnienia, w których informuje, że „po analizie kosztów wykonania przedmiotowego systemu, zostały przerwane prace nad uruchomieniem postępowania przetargowego, z uwagi na racjonalne przesłanki wynikające z Ustawy o Finansach Publicznych, które to nakładają na TDT obowiązek oszczędnego gospodarowania środkami publicznymi. Całkowity koszt planowanego zintegrowanego systemu informatycznego (bez uwzględnienia w zestawieniu Elektronicznego systemu finansowego klasy ERP), w zależności od wyboru późniejszego wsparcia producenta oprogramowania wynosił by:

	koszt minimalny 1 rok	koszt maksymalny 1 rok
Razem	3 093 912 zł	6 321 120 zł

Wyżej wymienione zestawienie kosztów obejmuje m.in.: wycenę licencji, wdrożenie, serwis, rozwój oprogramowania. Należy jednocześnie zwrócić uwagę, iż koszty oprogramowania, które zostałyby wykonane przez komercyjny podmiot, TDT musiałby ponieść rok do roku, w zależności od umowy, jaka zostanie zawarta między podmiotami. Całkowita kwota, jaką zamawiający musiałby ponieść w okresie 3 lat, mogłaby wynieść nawet ok. 12 000 000 zł, po odjęciu kosztów licencji, poniesionych w pierwszym roku użytkowania. Dodatkowo zamawiający nie ma gwarancji, że od momentu ogłoszenia zamówienia publicznego na wytworzenie oprogramowania, do chwili oddania w pełni przetestowanego oprogramowania wraz z opracowaną pełną dokumentacją systemu, nie upłynie kilka lat, natomiast tak specyficzny produkt nadal może nie spełniać wszystkich wymagań, postawionych przez zamawiającego wykonawcy systemu. Ponadto w przypadku zmian legislacyjnych, jakie mogłyby wpłynąć na rozwój systemu, należałoby planować dodatkowe kwoty wydatków, uwzględniające te zmiany. Niestety nie zawsze są one możliwe do przewidzenia. Za przykład można tu postawić wykonanie podobnego systemu dla Zakładu Ubezpieczeń Społecznych. Dodatkowym problemem jest kwestia związana z własnością intelektualną oraz prawami autorskimi do oprogramowania, których koszty należałoby corocznie uwzględniać w budżecie TDT.

Mając na uwadze skalę problemów technicznych oraz prawnych związanych z tak dużymi projektami, jak również ograniczenia związane z powierzeniem wykonania systemu zewnętrznym podmiotom, celowym stało się zatrudnienie zespołu programistów (którego roczny koszt wynosi ok. 360 000 zł brutto), którzy będą w stanie stworzyć przedmiotowy system, jednocześnie zachowując prawa autorskie TDT do oprogramowania. Nieprawdziwym twierdzeniem jest to, iż Dyrektor TDT nie podjął żadnych kroków w celu uruchomienia systemu, ponieważ już w wyniku utworzenia zespołu programistów powstała dokumentacja techniczna wykonania systemu oraz zostały wykonane prace programistyczne, natomiast szkielet systemu został udostępniony i przekazany pracownikom do testów w marcu bieżącego roku. Podkreślić należy, że sam proces powstawania oprogramowania oraz ilość czasu niezbędna do realizacji systemu będą tożsame zarówno w przypadku zespołu własnych programistów jak i firmy zewnętrznej. Jednak koszty związane z zatrudnieniem własnego zespołu programistów będą zdecydowanie niższe. Ponadto należy zwrócić uwagę, iż każda modyfikacja wykonana przez zewnętrznego autora projektu pociąga za sobą niebagatelne koszty (wynika to z ogólnie dostępnych danych jednostek sektora finansów publicznych), natomiast

rozwiązanie zastosowane przez TDT minimalizuje przedmiotowe koszty, co korzystnie wpływa na finanse publiczne.”

8. Odnosząc się z kolei do zarzutu dotyczącego wpływów TDT z działalności prowadzonej w ramach dozoru dobrowolnego tj. między innymi w zakresie ciśnieniowych urządzeń transportowych ze znakiem π , uprzejmie informuję, iż przedmiotowe kwestie reguluje dyrektywa parlamentu europejskiego i rady 2010/35/UE z dnia 16 czerwca 2010 r. w sprawie ciśnieniowych urządzeń transportowych oraz uchylająca dyrektywy rady 76/767/EWG, 84/525/EWG, 84/526/EWG, 84/527/EWG oraz 1999/36/WE. Powyższa dyrektywa ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa i zapewnienie swobodnego przepływu tych urządzeń na obszarze Unii Europejskiej. Badania okresowe, pośrednie oraz nadzwyczajne transportowych urządzeń ciśnieniowych oznakowanych znakiem π wykonywane są zgodnie z ww. dyrektywą 2010/35/UE oraz dyrektywą 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych, które zaimplementowane zostały do prawa polskiego ustawą z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 169) oraz rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 kwietnia 2012 r. w sprawie ciśnieniowych urządzeń transportowych (Dz. U. z 2012 r. poz. 436). Ww. procesy oceny zgodności są przeprowadzane przez jednostki notyfikowane w zakresie oceny zgodności, badań okresowych, pośrednich, nadzwyczajnych – zgodnie z ww. dyrektywą 2010/35/UE. Jednostki notyfikowane są jednostkami oceniającymi zgodność, które zostały oficjalnie wyznaczone przez swoje organy krajowe zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. do przeprowadzania procedur oceny zgodności w rozumieniu obowiązującego unijnego prawodawstwa harmonizacyjnego. Wybór jednostki notyfikowanej w zakresie oceny zgodności, badań okresowych, pośrednich, nadzwyczajnych należy do właściciela transportowego urządzenia ciśnieniowego oznakowanego znakiem π . Nadmienić należy, że dyrektywa 2010/35/UE, oprócz ułatwień definiuje także obowiązki, którym producenci, dystrybutorzy i eksploatujący ciśnieniowe urządzenia transportowe muszą się bezwzględnie podporządkować.

W tym miejscu należy wspomnieć, iż każdy kraj członkowski oprócz wyznaczenia jednostek notyfikowanych w celu kontroli spełnienia obowiązków powołuje organy nadzoru rynku, które kontrolują transportowe urządzenia ciśnieniowe i mogą wnioskować o ich wycofanie z rynku.

Tekst usunięty jako niezwiązany ze sprawą i stanowiący nie do końca zgodne z prawdą opinie TDT na temat Marka Różyckiego

Tekst usunięty jako niezwiązany ze sprawą i stanowiący nie do końca zgodne z prawdą opinie TDT na temat Marka Różyckiego

9. Odnosząc się do kwestii toczącego się procesu legislacyjnego, dotyczącego *projektu zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw*, pragnę poinformować, iż zmiany te wynikają z konieczności wdrożenia przepisów unijnych. W dniu 29 kwietnia 2014 r. w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej opublikowana została dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdadności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE. Podkreślenia wymaga, iż dyrektywa 2014/45/UE, tak jak poprzednia dyrektywa 2009/40/WE, określa minimalne wymagania niezbędne do wprowadzenia w zakresie badań technicznych pojazdów przez poszczególne państwa członkowskie UE, tworząc ramy dla ustanowienia prawidłowego i sprawnego funkcjonowania systemu badań technicznych pojazdów. Prawidłowe wdrożenie do krajowego porządku prawnego ww. dyrektywy wymaga m.in. wyznaczenia organu właściwego w sprawie badań technicznych pojazdów oraz organu nadzoru.

Wskazanie w przedmiotowym projekcie ustawy Dyrektora TDT nie było arbitralną decyzją Ministra Infrastruktury, a poparte jest szeregiem analiz. Resort infrastruktury skierował do wszystkich starostów ankietę celem zbadania poziomu przygotowania jednostek samorządu terytorialnego do realizacji zadań określonych dyrektywą 2014/45/UE. Wyniki wskazały, iż w zaledwie 6% z ankietowanych jednostek pracownik pełniący funkcję związaną z nadzorem nad stacjami kontroli pojazdów posiada uprawnienia diagnosty. 54% ankietowanych jednostek samorządu terytorialnego posiada wyłącznie jednego pracownika, którego pełniona funkcja związana jest z nadzorem nad stacjami kontroli pojazdów. Przeprowadzone badanie wykazało, iż w zaledwie 20% indagowanych starostw pracownicy wykonujący zadania związane z nadzorem nad stacjami kontroli pojazdów, a nieposiadającymi uprawnień diagnosty, posiada kompetencje określone w załączniku IV do dyrektywy 2014/45/UE. Co istotne, zaledwie 22% ankietowanych podmiotów potwierdziło, iż pracownik pełniący funkcję związaną z nadzorem nad stacjami kontroli pojazdów posiada umiejętności samodzielnego wykonania badań technicznych pojazdów w stacji kontroli pojazdów. Aż w 76% ankietowanych jednostek pracownik pełniący funkcję związaną z nadzorem nad SKP prowadzi również nadzór nad innymi działaniami, np. nadzór nad taxi, transportem własnym. Powyższa ankietę wykazała, iż tylko Starostwo Powiatowe w Kielcach jest gotowe wykonywać zadania związane z kontrolą systemu badań technicznych w Polsce, jakie określa dyrektywa 2014/45/UE.

Obecny stan nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów (SKP) znajduje się w złej kondycji. Twierdzenie to znajduje swoje odzwierciedlenie choćby w dwóch raportach Najwyższej Izby Kontroli (NIK) z 2009 r. dotyczącym kontroli sprawowania nadzoru przez starostów nad stacjami diagnostycznymi dopuszczającymi pojazdy samochodowe do ruchu drogowego oraz z 2017 r. dotyczącym wyników kontroli dotyczącej dopuszczenia pojazdów do ruchu. W toku pierwszej kontroli NIK negatywnie ocenił działalność starostów, jako organów odpowiedzialnych za sprawowanie nadzoru nad SKP. Co istotne, pomimo bardzo negatywnych wyników kontroli z 2009 r. jakość działań dotyczących badań technicznych pojazdów oraz stacji kontroli pojazdów wykonywanych na poziomie samorządowym nie uległa poprawie, a wręcz ich jakość została jeszcze bardziej obniżona. Bowiem NIK w raporcie z 2017 r. stwierdził, iż starostwa nadal sprawowały nadzór nierzetelnie i z naruszeniem przepisów prawa.

Omawiany projekt ustawy ma na celu podniesienie jakości wykonywania badań zdatowności drogowej pojazdów. Przedmiotowy projekt przewiduje stworzenie spójnego systemu nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów oraz działalnością stacji kontroli pojazdów, mającego zapewnić wysoki poziom badań technicznych i poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak również umożliwić sprawne reagowanie, eliminowanie i zapobieganie nieprawidłowościom związanym z przeprowadzaniem badań technicznych, jak również prowadzeniem działalności w tym zakresie. Rozwiązanie takie przewiduje powierzenie Dyrektorowi TDT spraw związanych z zarządzaniem i nadzorem nad systemem badań technicznych pojazdów. Jak już wcześniej wspominałem powierzenie Dyrektorowi TDT tego zadania było poprzedzone analizą, która wykazała, że doświadczenie oraz obecnie realizowane zadania m.in. przeprowadzanie czynności kontrolnych w ramach sprawowanego nadzoru nad SKP w zakresie zgodności warunków lokalowych oraz wyposażenia kontrolno-pomiarowego z wymaganiami, przeprowadzanie egzaminów kwalifikacyjnych dla kandydatów na diagnostów – przemawiają za tym podmiotem. Ponadto należy zauważyć, że TDT jest państwową osobą prawną podległą ministrowi właściwemu do spraw transportu oraz realizuje już z powodzeniem inne zadania ściśle związane z warunkami technicznymi pojazdów (np. jest polską władzą homologacyjną). Ponadto TDT posiada wieloletnie doświadczenie praktyczne, w konsekwencji czego jest on znaczącą jednostką o charakterze konsultacyjno-doradczym. TDT zatrudnia wyspecjalizowanych pracowników, dlatego podejmowane działania dają rękojmię wykonywanych czynności kontrolno-sprawdzających z wymaganą starannością, niezależnością oraz rzetelnością.

Przyznanie Dyrektorowi TDT nowych kompetencji w zakresie organu właściwego ws. badań technicznych pojazdów oraz organu nadzoru jest wykonywane przez niego szeregu nowych zadań, które będą finansowane z opłaty na zapewnienie prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów tzw. opłatą jakościową. Zgodnie z zaproponowaną konstrukcją, opłatę jakościową będzie uiszczał przedsiębiorca prowadzący stacje kontroli za każde przeprowadzone przez siebie badanie techniczne. Należy podkreślić, że nieprawdą jest, iż resort infrastruktury planuje podwyższenie opłat za badania techniczne dla właścicieli i posiadaczy pojazdów, co przedstawia Pan jako próbę zapewnienia dodatkowych wpływów dla TDT.

Należy ponadto zauważyć, że w pierwszych latach działania systemu opłata jakościowa nie będzie zabezpieczała środków na stworzenie i działanie systemu (wynika to z OSR do ww. projektu), dlatego jego funkcjonowanie będzie musiało być finansowane przez TDT ze środków własnych. Ponadto projekt ustaw określa sposób przeznaczenia środków, które wpłyną z opłaty jakościowej na wyodrębniony rachunek TDT. Zgodnie z nim środki te nie będą przeznaczone na finansowanie dotychczasowej działalności statutowej i pozostałej TDT.

Tekst usunięty jako niezwiązany ze sprawą i stanowiący nie do końca zgodne z prawdą opinie TDT na temat Marka Różyckiego

Tekst usunięty jako niezwiązany ze sprawą i stanowiący nie do końca zgodne z prawdą opinie TDT na temat Marka Różyckiego

z powołaniem


Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY
Marek Chodkiewicz
Podsekretarz Stanu

Do wiadomości:

- 1) Sekretariat Prezesa Rady Ministrów
- 2) Departament Spraw Obywatelskich Kancelarii Prezesa Rady Ministrów
- 3) Kancelaria Sejmu
- 4) Kancelaria Senatu