

Redakcja Kwartalnika
Towary Niebezpieczne
(Bezpieczeństwo w Logistyce)
ul. Rybnicka 43
43-190 Mikołów
mail: redakcja@towary-niebezpieczne.pl

Mikołów dnia 20 marca 2018 r

Szanowny Panie Premierze
Szanowne Panie i Panowie Posłowie na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej
Szanowne Panie i Panowie Senatorzy

List otwarty

Transport i logistyka to branże, które w znaczący sposób przekładają się na rozwój innych gałęzi gospodarki i z tego względu winny być uznane za strategiczne w polityce gospodarczej Polski. Ze względu na położenie geograficzne oraz dużą kreatywność obywateli Polska winna być ważnym uczestnikiem globalnego przepływu towaru i związanych z nim procesów magazynowania, kompletacji oraz innych procesów logistycznych. W tym kontekście administracja jest odpowiedzialna za minimalizowanie barier oraz ułatwianie obrotu gospodarczego ze szczególnym zwracaniem uwagi na dobro wymienionych branż. Opierając się o powyższe założenia pozwalam sobie na wystąpienie z niniejszym listem otwartym do wszystkich osób, którym na sercu leży dobro kraju oraz jego znaczenie na mapie gospodarczej Europy i Świata.

Jednym z podstawowych celów naszej redakcji poza działalnością wydawniczą jest angażowanie się w aktywności mające na celu zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa operacji logistycznych. Jako szczególny obszar działalności prasowej traktujemy publikację informacji oraz gromadzenie wiedzy o aktywności organów administracji regulujących transport i logistykę. W ostatnich latach szczególną naszą uwagę zwróciły praktyki dozorowe organów powołanych w celu dbania o bezpieczeństwo techniczne, a w szczególności praktyki Transportowego Dozoru Technicznego (zwanego dalej TDT). Z radością popieramy wszelkie działania na rzecz transportu co nie oznacza, że będziemy milczeć, gdy zauważymy niepokojące zjawiska. W ostatnim okresie jako wzbudzające niepokój jawią się być działania dyrekcji TDT. Dokładna ich analiza zdaje się prowadzić do bardzo niepokojących wniosków. Zgodnie z prawem TDT jest państwową osobą prawną, która winna w zakresie swoich kompetencji dbać o bezpieczeństwo, a tymczasem zdaje się, że aktywność tego podmiotu jest źródłem dodatkowych obciążeń dla podmiotów gospodarczych nie przekładających się uzyskanie poprawy w obszarze, który winien być podstawowym celem jej działań statutowych. Niepokój budzi fakt, że dyrekcja TDT od dłuższego już czasu systematycznie utrudnia pozyskanie jakichkolwiek informacji

o szczegółach swojej działalności i wszelkie inicjatywy zmierzające do wyjaśnienia wątpliwości podejmowane przez naszą Redakcję są przez ten podmiot blokowane. Mam na myśli nie tylko odmowę udzielenia informacji, co już kilka razy spowodowało konieczność złożenia przez redakcję wniosków do sądu, lecz także działania bardziej wyrafinowane i skierowane przeciwko mej osobie.

Po ponownym wyznaczeniu Jana Urbanowicza na Dyrektora TDT wobec naszej gazety został dla przykładu złożony wniosek mający na celu uznanie naszych tytułów za niezarejestrowane zgodnie z prawem. Sądy nie podzieliły opinii Dyrektora TDT, co jednak nie przeszkodziło mu korzystać z prawa do procedur odwoławczych. Także i one nie doprowadziły do rozstrzygnięcia korzystnego dla TDT, a kwestionowane przez Pana Urbanowicza tytuły prasowe ukazują się nadal zgodnie z prawem. Nadal też zadają pytania, które są powodem wszczynania przez Pana Urbanowicza postępowań mogących być uznane za dyskryminujące. W sprawie, której dotyczy niniejszy list zostało złożone zapytanie prasowe, co spowodowało żądanie, byśmy po raz kolejny wykazywali słuszny interes społeczny jaki ma prasa w pozyskiwaniu i upublicznianiu danych o aktywności podmiotów pełniących zadania organów administracji i działających w ramach funduszy publicznych. Jako redaktor będę w dalszym ciągu podejmował walkę na polu wyznaczonym przez Pana Urbanowicza czy jednak tak powinna wyglądać współpraca między dozorem technicznym o rynkiem? Dzięki praktykom Pana Urbanowicza udało mi się zgromadzić wyjątkowe doświadczenie w kierowaniu spraw do sądu i składaniu skarg. Muszę podkreślić iż nie jest moim celem robienie komukolwiek zarzutu z tego, że korzysta ze swoich praw. W tym z prawa do składania odwołań lub sprzeciwów jeżeli jednak państwowa osoba prawna zamiast udzielać informacji o swojej działalności korzysta z przepisów tylko po to, by nie odpowiedzieć lub odpowiedzieć tak późno jak się da, to dla społeczeństwa obywatelskiego winno być to sygnałem ostrzegawczym. Zachowania Dyrektora TDT wydają się prowadzić do jednego. Oto dyrekcja TDT chce ukryć coś przed prasą i przed obywatelami, którzy w formie danin ustalonych w przepisach finansują działanie tego podmiotu.

Zdaję sobie sprawę, że bezpieczeństwo techniczne jest uzyskiwane poprzez wprowadzanie ograniczeń, ale kiedy ograniczenia te przekraczają zakres określony przez normy przyjęte w innych krajach Unii Europejskiej budzi się podejrzenie, że mogą być niczym nie uzasadnionym działaniem na szkodę polskich przedsiębiorców. Tym bardziej, jeżeli nie można poznać szczegółów działania organów najbardziej zainteresowanych wprowadzeniem takich regulacji. Przy dopuszczalnej uznaniowości decyzji TDT działania tej instytucji mogą być po prostu szykaną wobec podmiotów, które odważą się podejmować innowacyjne działania i w ten sposób narażają państwową osobę prawną na konieczność zapoznania się z nowymi rozwiązaniami. Dodatkowo obecnie z wielkim niepokojem obserwujemy próby zmiany prawa mające na celu nałożenie kolejnych obciążeń na obywateli i przedsiębiorców, których wynikiem będzie zapewnienie dodatkowych wpływów do TDT. Mam na myśli chociażby opłaty za badania techniczne pojazdów lub czynności dozоровe wobec urządzeń, które nie muszą podlegać pod dozór.

W ostatnich tygodniach, starałem się wyjaśnić sposób postępowania TDT w kontekście niepokojących nas prac legislacyjnych oraz wyjaśnić w sposób nie budzący podejrzeń wątpliwości odnośnie aktywności inwestycyjnej TDT. Pozwoliłem sobie wysłać do Premiera Rządu pytanie o następującej treści:

Czy jest możliwym to, że postulowane obecnie działania legislacyjne obejmujące próby wprowadzenia obowiązkowych opłat trafiających do Transportowego Dozoru Technicznego związanych z pojazdami, ich rejestracją lub badaniami technicznymi mogą być próbą zapewnienia dochodów równoważących powstały deficyt z działalności inwestycyjnej?

Poprzez służby została udzielona odpowiedź, którą przytoczę poniżej w całości.

Odpowiedź brzmiała:

„Prowadzone w MI (Ministerstwo Infrastruktury) prace legislacyjne nakładające ustawowe zadania na różne podmioty, w tym także na TDT, mają na celu prawidłową ich realizację i nie są związane z zapewnieniem dodatkowych dochodów. Powierzenie realizacji zadań jest poprzedzone analizą, m.in. możliwości i dotychczasowego doświadczenia podmiotu w danej dziedzinie. Szacowanie wysokości opłat na realizację nowych zadań określa się na podstawie realnych kosztów z tym związanych. W szczególności uwzględnia się koszty zatrudnienia i wyszkolenia pracowników, zużycia materiałów i energii, usług pocztowych, konserwacji sprzętu i oprogramowania, eksploatacji i najmu pomieszczeń, usług teleinformatycznych. Tak określone opłaty służą pokryciu realnych kosztów realizacji zadań wynikających z przepisów. Ministerstwo Infrastruktury nie dysponuje wiedzą na temat sugerowanego przez autora pytania „deficytu z działalności inwestycyjnej” TDT.

Rozumiem zatem, że tym bardziej palącym staje się podanie do publicznej wiadomości informacji o działalności TDT, która nie wynika z powierzonych zadań w zakresie wykonywania funkcji dozorowych oraz wytłumaczenie z jakiego powodu uważamy, że działalność inwestycyjna prowadzona przez Pan Dyrektora Urbanowicza ma na tyle poważny zakres, że brak informacji o doświadczeniu TDT w zakresie zarządzania nieruchomościami może budzić wątpliwości odnośnie kierunku w którym podąża obecnie ten podmiot.

Pozwolę sobie w sposób jasny zestawić powszechnie dostępne fakty.

Transportowy Dozór Techniczny jest państwową osobą prawną, która zgodnie z art. 61 ust.1 ustawy o dozorze technicznym prowadzi samodzielną gospodarkę finansową w ramach posiadanych środków, kierując się zasadami efektywności ich wykorzystania.

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. W tym kontekście ważnym jest przytoczenie tej okoliczności iż nadzór nad działalnością TDT, i jak rozumiemy formalną kontrolę nad nim sprawuje Departament Transportu Drogowego w Ministerstwie. Jak już zgłaszaliśmy w ramach poprzednich interwencji i zapytań osoba, której powierzono funkcję dyrektora departamentu jest jednocześnie pracownikiem TDT. Pomimo, iż formalnie korzysta z urlopu bezpłatnego nie przeszkadzało jej to w czasie gdy już pełniła funkcje Dyrektora nadzorującego TDT do korzystania z przywilejów jakie przysługują pracownikom TDT. Świadczą o tym chociażby wpisy w książkach meldunkowych obiektów noclegowych TDT, w których wspomniany dyrektor z Ministerstwa wpisywał się jako pracownik TDT licząc na korzystniejszą cenę za pobyt. Gdyby chodziło tylko o aktywność w ramach zadań zawodowych może i przeszedłbym nad tą informacją do porządku, uzasadniając wszystko dobrą wolą i chęcią optymalizacji wykorzystania środków budżetowych jednak jak wynika z wpisów dyrektor korzystał przywilejów podczas pobytu z rodziną. Zgłaszane do Premiera Rządu pytania i

wątpliwości pozwoliły nam jedynie na uzyskanie pisemnego potwierdzenia, że Dyrektor departamentu Transportu Drogowego, który winien sprawować nadzór nad TDT pozostaje w tej instytucji jako urlopowany pracownik. Niestety mimo naszych nalegań sprawa korzystania z przywilejów nie została wyjaśniona lub zdementowana, co rozumiem jako potwierdzenie prawdziwości przedstawionych faktów.

Zestawiając powyższe okoliczności może się wydawać, że jesteśmy świadkami tego, jak państwowo osoba prawna, za zgodną nadzorujących ją osób z Ministerstwa za pieniądze publiczne buduje olbrzymi biurowiec, nie przeznaczony na cele statutowe i mogący służyć innym osobom i podmiotom. Trudno nie oprzeć się wrażeniu że po raz kolejny za pieniądze publiczne powstaje czyjaś prywatna fortuna. Biurowiec będzie miał 21 pięter w tym 19 pięter kondygnacji nadziemnej i 2 kondygnacje podziemne terenu oraz wjazdami i infrastrukturą techniczną¹.

Z informacji dostępnych w internecie wynika, że:

1. inwestycja realizowana na podstawie Decyzji o pozwoleniu na budowę nr 375/Mok/2013 z dn. 13.12.2013r. wydanej przez Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy, czyli w czasie gdy obecny Dyrektor był przed ostatnim odwołaniem na tym samym stanowisku.
2. Projektowany Budynek ma stanowić siedzibę Transportowego Dozoru Technicznego i jest zlokalizowany w Warszawie w rejonie dworca południowego pomiędzy ulicami - Puławską i Bukowińską na działce ewidencyjnej nr 19/2 i 68/3 z obrębem 1-02-26 będących własnością TDT.
3. Dane techniczne budynku:
 - Powierzchnia całkowita – ok. 23 674,00 m²,
 - Powierzchnia parkingu, chodników, podjazdów - ok. 1 095 m²,
 - Powierzchnia użytkowa: ok. 15 240,20 m², w tym:
 - część nadziemna – ok. 10 166,90 m², oraz
 - część podziemna – ok. 5 073,37 m²,
 - Ilość kondygnacji – 21, w tym 2 podziemne i 19 nadziemnych,
 - Wysokość budynku – ok. 54,62 m,
 - Długość budynku – ok. 87,19 m,
 - Szerokość budynku – ok. 18,21 m w części niższej i 22,67 m w części wyższej.

¹ Dane pochodzą z opisu przedmiotu zamówienia pt.: „Budowa budynku stanowiącego siedzibę Transportowego Dozoru Technicznego wraz z zagospodarowaniem” – ogłoszenie o zamówieniu nr 2016/S 054-090000 zostało opublikowane w dniu 17.03.2016 r. w suplemencie do Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej – informacja ze strony TDT (<https://tdt.gov.pl/ogloszenia-prasa/zamowienia-publiczne/1-aktualne-postepowania-przetargowe/395-przetarg-ograniczony-budowa-budynku-stanowiacego-siedzibe-transportowego-dozoru-technicznego-wraz-z-zagospodarowaniem-terenu-oraz-wjazdami-i-infrastruktura-techniczna-znak-sprawy-zp-42016.html>).

4. Budynek ma pełnić funkcję biurową. Będzie wyposażony w sale konferencyjne (na co najmniej 350-400 osób łącznie), restaurację, bazę noclegową (dla co najmniej 140 osób – 70 pokoi dwuosobowych + kilka apartamentów) oraz dwupoziomowy garaż podziemny (na ok. 121 pojazdów).

5. Budynek planowany jako nowa siedziba Transportowego Dozoru Technicznego skupiać w sobie ma następujące główne części funkcjonalne:

- Część konferencyjna oraz gastronomiczna i usługowa - zlokalizowana na kondygnacji 00-01, będąca uzupełnieniem funkcji biurowej, przeznaczona do prowadzenia: spotkań konferencyjnych, szkoleń, egzaminów oraz do organizowania zewnętrznych spotkań konferencyjnych. Budynek będzie wyposażony w sale konferencyjne, na co najmniej 350 osób łącznie oraz restaurację prowadzącą działalność usługową,
- Część biurowa (wraz z powierzchnią pomocniczą biur) - zlokalizowana na kondygnacjach 02-06. Część ta obejmuje:
 - o ok. 5 506,99 m² (ok. 36,1% udziału w powierzchni użytkowej) – z tego ok. 2000 m² nie będzie wykorzystane przez TDT i może się okazać, że będzie przeznaczona przez Dyrektora TDT na wynajem.
 - Część zamieszkania zbiorowego (część hotelowa) - zlokalizowana na kondygnacjach 07-15, przeznaczona ma być (według informacji TDT) do zakwaterowania pracowników TDT Część ta obejmuje:
 - o ok. 3 534,42 m² (ok. 23,2% udziału w powierzchni użytkowej) – pokoje hotelowe ok. 70 pokoi dwuosobowych co daje min. 140 miejsc noclegowych.

Jest zatem faktem iż TDT podjął się inwestycji znacząco przekraczającej poza bieżące i realnie planowane potrzeby tej instytucji.

Zgodnie z powszechnie dostępnymi danymi TDT na dzień dzisiejszy wynajmuje ok. 2000 – 2500 m² powierzchni biurowej w dwóch lokalizacjach: Centrala TDT w Warszawie na ul. Chałubińskiego 8 oraz Oddział TDT w Warszawie na ul. Szczęśliwicka 62.

Jeżeli TDT planuje zwiększenie potrzebnej powierzchni o przeszło 20 razy, to można założyć, że będzie to służyło wykonywaniu działań statutowych. Jakich? tego nie wiemy.

W tym kontekście nowe opłaty, które zamierza się nałożyć na obywateli, a które mają trafiać do TDT wydają się być próbą sfinansowania działalności inwestycyjnej.

Zgodnie z przedstawionymi założeniami TDT planuje też zapewnić możliwości noclegowe dla 140 pracowników. Zgodnie z dotychczasowymi doświadczeniami należy założyć, że każdy z przychylnych urzędników mających za zadanie kontrolowanie tej instytucji znajdzie w nich tani nocleg dla siebie i rodziny.

Możliwym też jest że TDT zamierza świadczyć usługi hotelowe. Czy to ma być zadanie instytucji zajmującej się dozorem technicznym?

Od 2013 r. TDT samodzielnie nie zorganizował jakichkolwiek szkoleń ani konferencji – w Internecie brak informacji na ten temat. Do 2013 r. była organizowana przez TDT 1 konferencja rocznie dotycząca przewozu towarów niebezpiecznych i 1 konferencja rocznie na temat kolei linowych i wyciągów narciarskich).

Budowa infrastruktury szkoleniowej i konferencyjnej oraz mieszkaniowo - hotelowej nie jest związana z wykonywaniem którejkolwiek ze statutowych funkcji. Jest zatem działalnością inwestycyjną związaną z działaniem na rynku konkurencyjnym.

Można być oczekiwać, od osób sprawujących nadzór nad TDT i wydatkami tej instytucji by zażądały wyjaśnień i udostępniły dane o celach tej aktywności a także odnośnie źródeł jej finansowania. TDT jest podmiotem działającym w sektorze funduszy publicznych. Nie jest to prywatna inicjatywa jej dyrektora!

TDT nie prowadzi żadnej działalności szkoleniowej i nie może podeprzeć się żadnymi zestawieniami potwierdzających zasadność budowania tak olbrzymiej bazy noclegowej. Należy zatem postawić pytanie, czy Dyrektor TDT chce mieć HOTEL i wynajmować go komuś? A może - pójdźmy dalej - został już zawarta umowa lub niepisane porozumienie o wynajmie tej infrastruktury, która co prawda będzie wybudowana za pieniądze publiczne ale da dochód prywatnym osobom?

W budynku znajduje się również 2 kondygnacyjny garaż podziemny. Na obu poziomach garażu zaprojektowano aż 121 miejsc postojowych.

Sam ogrom inwestycji powinien budzić skojarzenia z megalomańskimi zapędami władców Bizancjum, którzy dla własnych potrzeb budowali pałace tylko po to, by przechodzić lub gość widział kto tu rządzi. Obecnie TDT wynajmuje ok. 2000 – 2500 m² w dwóch lokalizacjach: Centrala TDT w Warszawie na ul. Chałubińskiego 8 oraz Oddział TDT w Warszawie na ul. Szczęśliwicka 62, za wynajem których rocznie płaci ok. 2 do 2,5 mln złotych. Koszt utrzymania nowego BIUROWCA TDT przy takich parametrach jak wskazano powyżej to prawdopodobnie co najmniej 4,5 do 5,0 mln złotych. To jest co najmniej 2-krotny wzrost kosztów dla TDT.

Nie wiemy nic w jaki sposób TDT zamierza sfinansować koszty utrzymania? Nie chcę być zwolennikiem spiskowej teorii, ale czy nie jest przez przypadek tak, że wszystko zostało już zaplanowane? Dyrektor TDT Jan Urbanowicz jest w wieku emerytalnym a zatem nie zdziwiłbym się, gdyby po jego odejściu z TDT powierzone zostało mu stanowisko w innym podmiocie działającym w ramach właśnie stworzonej infrastruktury.

Wątpliwości budzi nie tylko rozmiar inwestycji ale też jej celowość. Należy zauważyć, że ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077 z późn. zm.) w art. 44 ust. 3 mówi, że wydatki publiczne powinny być dokonywane w sposób celowy i oszczędny, z zachowaniem poniższych zasad, tj.:

- a. uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów,
- b. optymalnego doboru metod i środków służących osiągnięciu założonych celów.

Zgodnie z dostępnymi danymi na budowę BIUROWCA TDT Pan Jan Urbanowicz przeznaczył wszystkie oszczędności TDT, zgromadzone od co najmniej 2001 r. na funduszu podstawowym TDT, tj. kwotę ponad 110 mln złotych nie pozostawiając bezpiecznej dla finansów TDT rezerwy finansowej (z Planu Finansowego TDT na 2018 r. – ustawa budżetowa na 2018 r. z dnia 11 stycznia 2018 r. zał. 14, Tabela 28, Część B: Dane uzupełniające - wynika, że wolnych środków finansowych przekazanych w zarządzanie lub depozyt u Ministra Finansów zaplanowano tylko 163 tyś. zł) na wypadek, gdyby przychody TDT w 2018 r. i w latach następnych, nie były wystarczające dla bezpiecznego funkcjonowania TDT.

Ta okoliczność wydaje się potwierdzać zgłoszone wątpliwości co do celu wprowadzania dodatkowych opłat.

Wydając wszystkie oszczędności TDT na budowę przewymiarowanego biurowca, Pan Jan Urbanowicz zapomniał o zaleceniach z raportu NIK (Informacja o wynikach kontroli: WYKONYWANIE ZADAŃ PRZEZ TRANSPORTOWY DOZÓR TECHNICZNY Nr Ewid.: 226/2015/P/15/088/LLO - strona 12 i 13) polegających m.in. 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,
- 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,

Do dnia dzisiejszego Dyrektor TDT nie zapewnił ww. zintegrowanego systemu informatycznego, jak również nie zapewniając skutecznego nadzoru nad urządzeniami technicznymi objętymi dozorem technicznym TDT oraz nie zapewnił narzędzia informatycznego umożliwiającego innym organom kontrolnym takim jak ITD, UTK lub PIP dostęp do informacji, czy dane urządzenie jest objęte dozorem technicznym oraz czy posiada ważne badania i jest dopuszczone do eksploatacji.

Należy zaznaczyć, że takie narzędzie informatyczne miało już działać od 2017 roku. Jednakże Pan J. Urbanowicz wolał wydać wszystkie zaoszczędzone pieniądze TDT na BIUROWIEC, który tylko w ok. 30% może być wykorzystany przez TDT, natomiast koszty utrzymania pozostałej powierzchni będzie musiał ponosić TDT (ok. 4,5 mln do 5,0 mln rocznie).

Nie dziwi mnie brak sygnału sprzeciwu ze strony Ministra właściwego ds. transportu, gdyż jak już wykazane zostało osoby sprawujące nadzór są zatrudnione w nadzorowanym TDT..

Zgodnie z art. 69. ww. ustawy zapewnienie funkcjonowania adekwatnej, skutecznej i efektywnej kontroli zarządczej należy do obowiązków ministra w kierowanych przez niego działach administracji rządowej. Ze sposobu działania Dyrektora J. Urbanowicza wynika, że takiej kontroli Pan Minister w TDT nie przeprowadzał, lub raczej brak jest informacji w tym zakresie.

Jak wspomniano powyżej wątpliwości budzi nie tylko sposób zarządzania inwestycja ale także i jej rozmiar. Przyglądając się danym z Planów Finansowych TDT zatwierdzonych w ustawach budżetowych na lata 2015-2018 i uchwalonych przez Sejm RP (w załączniku 14), w ramach środków pieniężnych i wydatków majątkowych oraz środków przekazanych w depozyt do Ministra Finansów możemy wynotować następujące pozycje:

Plan finansowy TDT na 2015 (zał. 14 tabela 9 poz. I.1.1, VIII i Część C pkt 1):

- Środki pieniężne na początku roku - 106 443 000,00 zł
- Środki na wydatki majątkowe – 5 700 000,00 zł
- Wolne środki finansowe przekazane w zarządzanie lub depozyt u Ministra Finansów – 99 997 000,00 zł

Plan finansowy TDT na 2016 (zał. 14 tabela 9 poz. I.1.1, VIII i Część C pkt 1):

- Środki pieniężne na początku roku - 106 345 000,00 zł
- Środki na wydatki majątkowe – 9 100 000,00 zł

- Wolne środki finansowe przekazane w zarządzanie lub depozyt u Ministra Finansów – 105 039 000,00 zł

Plan finansowy TDT na 2017 (zał. 14 tabela 10 poz. I.1.1, VIII poz.1 i Część B pkt 1):

- Środki pieniężne na początku roku – 117 050 000,00 zł
- Środki na wydatki majątkowe – 48 090 000 zł
- Wolne środki finansowe przekazane w zarządzanie lub depozyt u Ministra Finansów – 92 540 000,00 zł

Plan finansowy TDT na 2018 (zał. 14 tabela 28 poz. I.1.1, VIII i Część B pkt 1):

- Środki pieniężne na początku roku – 93 754 000,00 zł
- Środki na wydatki majątkowe – 98 094 000,00 zł
- Wolne środki finansowe przekazane w zarządzanie lub depozyt u Ministra Finansów – 163 000,00 zł

Z powyższego wynika, że wszystkie środki zgromadzone na funduszu podstawowym zostały przeznaczone na zrealizowanie inwestycji, i nie zapewniono żadnego marginesu bezpieczeństwa.

Jest faktem, że stosunkowo istotna część wpływów TDT jest realizowana w ramach dozoru dobrowolnego. Tak się dzieje między innymi w zakresie ciśnieniowych urządzeń transportowych ze znakami „pi”. O ile nam wiadomo, stosunkowo wielu przedsiębiorców rezygnuje ostatecznie z tej usługi a sam sposób jej prowadzenia przez TDT jest przedmiotem skargi przeciw Polsce do Komisji Europejskiej. W dokumentach finansowych dostępnych odnośnie działalności TDT brak jest analiz jakie skutki i zagrożenia przyniesie brak pieniędzy na funduszu podstawowym TDT. W zamian za to podejmowane są działania mające na celu nałożenie dodatkowych obciążeń na obywatela w postaci opłat za badania techniczne pojazdów.

Wydaje się być zatem potwierdzonym w faktach to, że przeznaczenie wszystkich oszczędności TDT na nową inwestycję jaką jest BIUROWIEC powoduje zagrożenie dla płynności finansowej

TDT-u.

Jedynym faktem, pozwalającym na uznanie przedstawiona teza nie jest prawdziwa jest uznanie, że Dyrektor TDT J. Urbanowicz liczy na uchwalenie projektu nowelizacji Ustawy – Prawo o ruchu drogowym (dokument na RCL – UC65), zgodnie z którą to ustawą, TDT ma przejąć nadzór nad Stacjami Kontroli Pojazdów (SKP), diagnostami i badaniami technicznymi pojazdów.

Wprowadzenie ustawy pozwoli na zminimalizowanie ryzyka finansowego spowodowanego przez Dyrektora Urbanowicza. Zgodnie z projektem do kasy TDT ma wpływać co roku ponad 50 mln złotych rocznie (Na kwotę tą w zdecydowanej większości składa się opłata w wysokości 3,50 od każdego badanego pojazdu. Założono, że będzie badanych ok. 16 mln pojazdów badanych co roku – dane pochodzą z projektu ustawy oraz z OSR-u do ustawy). Dane te są zaniżone, gdyż obserwując historię prac nad ustawą uzyskamy potwierdzenie, że ilość pojazdów badanych co roku stale rośnie.

Założenia w tym zakresie przedstawione w OSR-e zostało wykonane na podstawie informacji uzyskanych z TDT co do o ilości badanych pojazdów na SKP przed rokiem 2015. Od tego czasu co roku przybywa kilkaset tysięcy pojazdów. Dlatego obecnie ilość badanych pojazdów na pewno będzie przekraczać 17 mln sztuk. A to spowoduje, że wpływy do TDT będą zdecydowanie wyższe od tych, które zostały zapisane w OSR.

W tym kontekście jaki się pytanie czy nie jest prawdą to, że na te właśnie wpływy liczy Dyrektor TDT J. Urbanowicz, żeby sfinansować swoje plany i uchronić TDT przed niewypłacalnością.

Coś musi być na rzeczy skoro w ostatnich latach zmieniły się priorytety dla aktywności finansowej TDT. Przytoczmy jeszcze jeden fakt. Zgodnie z ww. raportem z kontroli NIK w TDT, Dyrektor TDT był zobowiązany do wdrożenia systemu informatycznego, o którym mowa w raporcie po kontroli NIK, która została przeprowadzona w TDT w roku 2015. Jak wykazały wyniki kontroli TDT nie monitorował ważności decyzji zezwalających na eksploatację urządzeń zarejestrowanych w prowadzonej przez TDT ewidencji urządzeń. W tej sytuacji część urządzeń pozostających poza dozorem mogła być nielegalnie użytkowana i mogła stwarzać realne zagrożenie bezpieczeństwa w przestrzeni publicznej.

W sytuacji, gdy monitorowanie użytkowania zewidencjonowanych urządzeń było utrudnione brakiem skutecznego narzędzia informatycznego 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 związku z powyższym na początku 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. Z raportu NIK wynika, że Dyrektor TDT 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

sytemu informatycznego, optymalizującego funkcjonowanie TDT we wszystkich obszarach i zapewniającego efektywną realizację podejmowanych działań.

Mimo podjętych działań w 2015 roku projekt umożliwiający realizację ww. działań opisanych w raporcie NIK został unieważniony i do dnia dzisiejszego nie został zrealizowany, ponieważ wszystkie oszczędności TDT-u zostały przeznaczone na wybudowanie BIUROWCA. Co zatem jest priorytetem dla Jana Urbanowicza bo na pewno nie zapewnienie sprawnego działania organu?

Dyrektor Jan Urbanowicz kieruje Transportowym Dozorem Technicznym od 2001 roku do chwili obecnej z przerwą od stycznia 2014 r. do grudnia 2015 r., gdzie prawdopodobnie został odwołany za działania opóźniające inwestycję dotyczącą budowę Terminala LNG w Świnoujściu przez Panią minister E. Bieńkowską. Od grudnia 2015 r. ponownie kieruje TDT (powrót z emerytury) i w tym okresie czasu (to jest od 2001 r. do marca 2018 r.) nie zdołał wdrożyć odpowiednich i skutecznych narzędzi pozwalających na nadzór nad urządzeniami technicznymi oraz nie zbudował możliwości dostępu do tych urządzeń innym organom kontrolnym oraz nie stworzył sytemu informatycznego, optymalizującego funkcjonowanie TDT we wszystkich obszarach i zapewniającego efektywną realizację podejmowanych działań o czym była informacja w ww. raporcie NIK.

A zatem, działając w interesie wszystkich uczestników operacji transportowych żądam wyjaśnienia przedstawionych wątpliwości i zatrzymanie wszelkich prac legislacyjnych nakładających na obywateli i podmioty gospodarcze opłaty, które będą służyły finansowaniu TDT.

Redaktor Naczelny

Marek Różycki