



**WICEPREZES  
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI**  
Wojciech Kutyla

KIN-4114-01-01/2012  
I/12/003

**WYSTĄPIENIE  
POKONTROLNE**

## I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	I/12/003 – Bezpieczeństwo ruchu kolejowego w Polsce
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury
Kontrolerzy	1. Janusz Łęgowski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 82455 z dnia 11 lipca 2012 r. 2. Anna Woźniakiewicz, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 82456 z dnia 11 lipca 2012 r. (dowód: akta kontroli str. 1 - 4)
Jednostka kontrolowana	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (zwane dalej Ministerstwem lub MTBiGM) ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa
Kierownik jednostki kontrolowanej	Sławomir Nowak, Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. (dowód: akta kontroli str. 5 - 6)

## II. Ocena kontrolowanej działalności

### Ocena ogólna

Kontrolą objęto działania ministra właściwego ds. transportu w zakresie realizacji zadań związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego (dalej BRK), w latach 2011-2012.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie<sup>1</sup> działalność skontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

Przyjęta ocena wynika z negatywnych ocen częściowych w czterech zbadanych obszarach<sup>2</sup>. W trzech obszarach działalność Ministra została oceniona pozytywnie<sup>3</sup> lub pozytywnie z nieprawidłowościami<sup>4</sup>, jednak zakres i waga stwierdzonych nieprawidłowości w obszarach istotnych dla BRK, uzasadniają wydanie oceny negatywnej.

Wyniki kontroli wykazały w szczególności następujące nieprawidłowości:

1. Długotrwałe przygotowywanie projektów aktów prawnych, co spowodowało, że wdrażanie postanowień dyrektyw w zakresie BRK objętych kontrolą, do przepisów prawa krajowego odbywało się z opóźnieniem (od jednego miesiąca do 18 miesięcy, w przypadku przepisów ustawowych i od 7 miesięcy – do 21, w przypadku przepisów wykonawczych).
2. Nie zostały zaimplementowane w całości zapisy dyrektywy Komisji 2011/18/UE z dnia 1 marca 2011 r. zmieniającej załączniki II, V i VI do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie.
3. Do dnia zakończenia kontroli nie została opracowana Krajowa strategia wdrażania standardów interoperacyjności w zakresie podsystemu infrastruktura określająca harmonogram wdrażania interoperacyjności w zakresie infrastruktury (drogi kolejowej).

<sup>1</sup> Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

<sup>2</sup> Tj. w zakresie: implementacji dyrektyw UE z zakresu BRK; wykorzystania ustaleń podejmowanych na posiedzeniach kierownictwa Ministerstwa oraz ustaleń wynikających z przeprowadzonych kontroli i audytów przez Departament Kontroli na rzecz poprawy BRK; podejmowania przez Ministra działań na rzecz poprawy BRK oraz nadzoru nad spółkami kolejowymi; nadzoru Ministra nad Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) i naboru na stanowisko Prezesa UTK.

<sup>3</sup> Ocena systemu uzyskiwania licencji maszynisty kolejowego i świadectwa maszynisty.

<sup>4</sup> Współdziałanie ministra właściwego ds. transportu z Państwową Komisją Badania Wypadków Kolejowych (dalej PKBWK lub Komisja) oraz wykorzystanie wniosków i zaleceń Komisji dla poprawy BRK, podejmowanie przez Ministra działań na rzecz poprawy BRK oraz nadzór nad spółkami kolejowymi.

4. Na posiedzeniach Kierownictwa w latach 2011-2012 nie omawiano dokumentów przekazywanych Ministrowi przez Prezesa UTK, tj. „Oceny funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego za rok 2010” i opracowania pn. „Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego za rok 2011” oraz nie podejmowano inicjatyw oraz zaleceń wobec UTK oraz PKP PLK S.A. w zakresie BRK.
5. W Ministerstwie w ramach wykonywania nadzoru właścicielskiego nad PKP PLK S.A. nie analizowano danych z zakresu BRK.
6. Nie zostały zrealizowane wnioski zawarte w przedstawianym Ministrowi przez Prezesa UTK dokumencie pn. „Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa kolejowego za rok 2010”.

### III. Opis ustalonego stanu faktycznego

#### 1. Współdziałanie ministra właściwego ds. transportu z Państwową Komisją Badania Wypadków Kolejowych (dalej PKBWK lub Komisja) oraz wykorzystanie wniosków i zaleceń Komisji dla poprawy BRK

Opis stanu  
faktycznego

Zgodnie z art. 28a ust. 1 i 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym<sup>5</sup> (zwaną dalej ustawą o tk) przy ministrze właściwym do spraw transportu działa niezależna, stała Komisja, prowadząca badania poważnych wypadków, wypadków i incydentów. Komisja wykonuje swoje zadania w imieniu ministra właściwego do spraw transportu.

W świetle przepisów ustawy o tk, Komisja prowadzi postępowanie po każdym poważnym wypadku na sieci kolejowej mającym oczywisty negatywny wpływ na regulację bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem, z wyłączeniem najechania pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory. W ramach swojej działalności Komisja prowadzi lub nadzoruje dochodzenia, których celem jest ustalenie przyczyn, okoliczności zdarzeń, jak również określenie wniosków zapobiegawczych. Komisja może również prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadków lub incydentów, które w nieznacznie różniących się warunkach byłyby poważnymi wypadkami powodującymi zaprzestanie funkcjonowania podsystemów strukturalnych lub składników interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości oraz transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej. Decyzję dotyczącą podjęcia postępowania przez Komisję podejmuje jej Przewodniczący w ciągu tygodnia od dnia uzyskania informacji o poważnym wypadku, wypadku lub incydencie kolejowym na podstawie otrzymanego protokołu oględzin miejsca wypadku lub protokołu ustaleń końcowych wypadku.

Zgodnie z przepisami § 34 ust. 4 pkt 1 Regulaminu organizacyjnego Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej<sup>6</sup> i § 12 ust. 3 pkt 5 Regulaminu organizacyjnego Departamentu Transportu Kolejowego<sup>7</sup> (dalej Departament TK) sprawy współdziałania z PKBWK należą do właściwości Wydziału Techniki Kolejowej (TK-5) Departamentu TK.

(dowód: akta kontroli str. 79-95)

Współpraca TK z PKBWK i podejmowanie działań w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego, są prowadzone w związku z zaleceniami skierowanymi do Departamentu TK przez Zespół do Spraw Bezpieczeństwa w Transporcie Kolejowym. W dniu 14 marca 2012 r. TK otrzymał przekazane do wiadomości Ministra zalecenia Przewodniczącego PKBWK skierowane do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w celu pilnego wdrożenia przez zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych pod nadzorem Prezesa UTK działań zwiększających bezpieczeństwo ruchu kolejowego w związku z prowadzonym

<sup>5</sup> Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 ze zm.

<sup>6</sup> Regulamin organizacyjny Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej nadany zarządzeniem Nr 3 Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 grudnia 2011 r. w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego Ministerstwa, zmieniony Zarządzeniem Nr 48 Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 19 lipca 2012 r.

<sup>7</sup> Regulamin organizacyjny z dnia 05.01.2012 r.; aktualny z dnia 17.04.2012 r.

postępowaniem w sprawie poważnego wypadku kolejowego zaistniałego w dniu 3 marca 2012 r. pod Szczekocinami.

Zgodnie z pkt 1 ustaleń z XI posiedzenia w dniu 21 marca 2012 r. Zespołu do Spraw Bezpieczeństwa w Transporcie Kolejowym na spotkaniach roboczych z udziałem Przewodniczącego PKBWK i spółek kolejowych został opracowany projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej zmieniający rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji. Projekt ten w dniu 11 lipca 2012 r. został skierowany do konsultacji społecznych.

Departament TK otrzymywał również przekazywane do wiadomości Ministra pisma kierowane przez Przewodniczącego PKBWK do zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych w związku z prowadzonymi postępowaniami w sprawie wypadków kolejowych.

(dowód: akta kontroli str. 97-101)

Zgodnie z art. 281 ust. 1 ustawy o tk, Komisja z prowadzonego postępowania sporządza raport zawierający zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa oraz zapobiegania poważnym wypadkom, wypadkom lub incydentom.

W związku z przekazywanymi przez PKBWK raportami z prowadzonych postępowań w Ministerstwie podjęto następujące działania:

- Przy piśmie z dnia 2 sierpnia 2012 r. Departamentowi TK (za pośrednictwem Podsekretarza Stanu w Ministerstwie) przekazany został Raport Nr PKBWK-0780-49-BP/12 z badania poważnego wypadku kategorii A06 zaistniałego w dniu 12 sierpnia 2011 r. na stacji Baby.
- Zgodnie z dekretem Podsekretarza Stanu, Departament TK pismem z dnia 10 sierpnia 2012 r. zwrócił się do spółek kolejowych (PKP PLK S.A., PKP S.A. Oddział Kolejowej Medycyny Pracy, PKP Intercity, PKP Energetyka S.A.) o informacje dotyczącą realizacji zaleceń zawartych w Raporcie.
- Informacja o realizacji zaleceń została przedstawiona przez Departament TK Podsekretarzowi Stanu w notatce z dnia 10 września 2012 r. Informacja ta (według wyjaśnień Dyrektora Departamentu TK) będzie również przedstawiona na posiedzeniu Zespołu do Spraw Bezpieczeństwa w Transporcie Kolejowym.

W związku z przekazanymi przy piśmie Przewodniczącego PKBWK z dnia 14 marca 2012 r. do wiadomości Podsekretarza Stanu w MTBiGM, zaleceniami skierowanymi do Prezesa UTK związanymi z prowadzonym postępowaniem w sprawie poważnego wypadku kolejowego pod Szczekocinami w dniu 3 marca 2012 r., dotyczącymi:

- obowiązku oświetlania czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego sygnałem Pc 2, gdy jadą torem szlakowym w kierunku przeciwnym do zasadniczego, niezależnie od rodzaju zastosowanej blokady liniowej,
- opracowania wskaźnika ustawionego na granicy posterunku zapowiadawczego i szlaku przy torze, który by informował, że pojazd kolejowy wyjeżdżając z tego posterunku wjechał na tor szlakowy do następnego posterunku w kierunku przeciwnym do zasadniczego i może kontynuować jazdę wyłącznie na podstawie sygnału na semaforze z wyświetlonym wskaźnikiem W24,

Departament TK opracował projekt rozporządzenia MTBiGM zmieniający rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji. Projekt został poddany konsultacjom społecznym i w dniu 15 listopada 2012 r. był przedmiotem wewnętrznej konferencji uzgadniającej.

(dowód: akta kontroli str. 770-778)

Komisja w myśl art. 281 pkt 6 ustawy o tk, sporządza do dnia 30 marca roczny raport ze swoich prac w roku poprzednim, zawierający wydane zalecenia w zakresie bezpieczeństwa i działania podjęte zgodnie z tymi zaleceniami.

Raport roczny za 2011 r. został sporządzony przez Przewodniczącą Komisji i przekazany Podsekretarzowi Stanu w MTBiGM przy piśmie z dnia 5 kwietnia 2012 r. Przy piśmie z dnia 24 sierpnia 2012 r. Raport ten przedstawiony został Departamentowi TK. Raport ten zawierał m.in. liczbę zdarzeń w transporcie kolejowym wg klasyfikacji wynikającej z rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2011 r., opis zdarzeń w odniesieniu do których Komisja prowadziła bezpośrednio postępowanie i wydane zalecenia (2 zdarzenia: poważny wypadek kat. A04 zaistniały w dniu 13 lipca 2010 r. i poważny wypadek kat. A 04 zaistniały w dniu 08.11.2010 r.). W odniesieniu do ww. dwóch zdarzeń Komisja wydała 21 rekomendacji, z czego 1 rekomendacja dotyczyła Ministerstwa i brzmiała następująco: „Departament Kolejnictwa w Ministerstwie podejmie działania zmierzające do wprowadzania zmian w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym i rozporządzeniach wykonawczych w zakresie sposobu zatrudnienia przez pracodawców pracowników wykonujących czynności na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe wyłącznie na podstawie umowy o pracę”.

(dowód: akta kontroli, str. 454-483)

Propozycje zmian - w świetle rekomendacji Komisji - przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra (Dz. U. Nr 59 poz. 301) były omawiane na Posiedzeniach Zespołu ds. Bezpieczeństwa w Transporcie Kolejowym w dniach 16 marca 2011 r., 5 maja 2011 r., 14 czerwca 2011 r.

Do dnia 31 października 2012 r. zmiany przepisów w ww. zakresie nie zostały wprowadzone.

(dowód: akta kontroli, str. 115-128)

W wyjaśnieniach na temat przyczyn tego stanu Dyrektor Departamentu TK stwierdził m.in., że:

*„Prace nad zmianami do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra (Dz. U. Nr 59, poz. 301, z późn. zm.) ze względu na przedmiot planowanych regulacji tj. przepisów dotyczących monitorowania czasu pracy i statusu zatrudnienia musiały zostać wstrzymane. Przepisy w tym zakresie wymagają sformułowania w akcie wyższego rzędu, takim jak ustawa. W związku z powyższym oraz zgodnie z przedstawionym podczas XIII posiedzenia ZdSBwTK w dniu 6 lipca br., punkt szósty kluczowych spraw dla bezpieczeństwa transportu kolejowego pt. „Przygotowanie nowych przepisów o warunkach i czasie pracy na kolei” zakłada, że zostanie utworzony Podzespół przy Ministerstwie TBiGM, który zajmie się określeniem dalszego zakresu prac. Przygotowanie założeń wstępnie określono na luty 2013 r. Koniec procedowania przewidziany został na grudzień 2013 r. Celem projektu będzie m.in. zwiększenie bezpieczeństwa na stanowiskach bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego i unifikacja systemu szkoleń. Zakres regulacji obejmie także czas pracy maszynistów i dyżurnych ruchu, system doskonalenia zawodowego, wprowadzenie zasady, iż szkolenie i egzamin przeprowadzać będą oddzielne podmioty oraz zasad pouczeń okresowych i egzaminów okresowych”.*

(dowód: akta kontroli, str. 500-506)

*Ponadto Dyrektor Departamentu TK poinformował, że: „W wyniku przedstawionego przez PKBWK przy piśmie PKBWK-0780/56/BP/12 z dnia 24 sierpnia 2012 r. Raportu Roczno-go za 2011 r., zgodnie z zawartymi w nim zaleceniami w sprawie poprawy bezpieczeństwa na kolei oraz zgodnie z pkt 1 Pakietu bezpieczeństwa dla kolei dotyczącym wzmocnienia kompetencji Urzędu Transportu Kolejowego, w ustawie o zmianie ustawy o*

transporcie kolejowym Prezes UTK otrzyma nowe uprawnienia w zakresie egzekwowania od maszynistów oświadczeń zawierających szczegółowe informacje na temat liczby godzin czasu pracy, a także ewentualnego świadczenia pracy na rzecz więcej niż jednego przewoźnika kolejowego”.

(dowód: akta kontroli, str. 770-778)

W 2011 r. w stosunku do 2010 r. nastąpił wzrost liczby wypadków<sup>6</sup>. W szczególności wzrost ten dotyczył:

- a) liczby wypadków w kat. B09 spowodowanych złym stanem infrastruktury kolejowej o ponad 20%, wzrost z 60 do 74 wypadków;
- b) liczby wypadków w kat. B11 spowodowanych złym stanem technicznym wagonów wzrost o ponad 75%, wzrost z 23 do 41 wypadków.

(dowód: akta kontroli, str. 475-477)

W sprawie podjęcia działań zapobiegających skutkom wynikającym ze złego stanu infrastruktury kolejowej Podsekretarz Stanu z upoważnienia Ministra wyjaśnił, że:

„W celu zwiększenia bezpieczeństwa na kolei w związku ze wzrostem wypadków spowodowanych złym stanem infrastruktury kolejowej oraz złym stanem technicznym wagonów, w ramach Pakietu bezpieczeństwa dla kolei w obszarze podjętych działań twardych prowadzona jest modernizacja i rewitalizacja linii kolejowych, zakup nowego taboru dla PKP Intercity, czy też wprowadzenie Europejskiego Systemu Sterowania Pociągami (ETCS).

W celu zwiększenia absorpcji środków unijnych w sektorze kolejnictwa podjęto decyzję o przygotowaniu do realizacji projektów inwestycyjnych umożliwiających rozliczenie w terminie obowiązywania Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Przedmiotowa propozycja uwzględnia m.in. program rozjazdowy i program przejazdowy:

#### Program rozjazdowy.

Koszt projektu - 280 mln zł; okres realizacji 2013 - 2014 r.; inwestor PKP PLK S.A. Projekt obejmuje zakup i zabudowę rozjazdów o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym, która zapewni podwyższoną trwałość eksploatacyjną nawierzchni rozjazdowej w ważnych punktach sieci.

Celem (efektem) programu wymiany rozjazdów w latach 2013/2014 jest:

- zwiększenie bezpieczeństwa i komfortu podróży,
- poprawa parametrów eksploatacyjnych pociągów pasażerskich i towarowych,
- skrócenie czasu przejazdu pociągów,
- poprawienie warunków ochrony środowiska,
- zmniejszenie kosztów utrzymania (obniżenie zużycia energii przeznaczonej na hamowanie i rozruch taboru),
- poprawa trwałości eksploatacyjnej.

#### Program przejazdowy

Koszt projektu - 240 mln zł; okres realizacji 2013 - 2014 r.; inwestor PKP PLK S.A. Celem głównym programu jest poprawa bezpieczeństwa ruchu pociągów i uczestników ruchu drogowego oraz likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych w obrębie jednopoziomowych skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi. W wyniku realizacji programu zostaną zlikwidowane istniejące ograniczenia prędkości, jak również nie będą wprowadzane nowe ograniczenia prędkości na przejazdach objętych projektem, dla których iloczyn ruchu sięga wartości granicznych. Projekt zakłada objęcie robotami około 235 przejazdów na 68 liniach kolejowych położonych na terenie całego kraju”.

<sup>6</sup> Wg danych zawartych w Raporcie rocznym PKBWK za 2011 r.

(dowód: akta kontroli, str. 1181-1193)

Mimo wzrostu liczby wypadków kat. B09 i B11 na kolei w 2011 r., w Minister nie przewiduje wprowadzenia przepisów dot. zmiany umiejscowienia rewidentów taboru.

(dowód: akta kontroli, str. 1181-1193)

Ustalone  
nieprawidłowości

Nie wprowadzono<sup>9</sup>, stosownie do wniosku PKBWK<sup>10</sup> zmian w przepisach o warunkach i czasie pracy na kolei, pomimo podjętych działań w tym zakresie.

#### Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie pomimo stwierdzonej nieprawidłowości działalność Ministerstwa w zakresie realizacji wniosku PKBWK mającego związek z BRK.

### 2. Implementacja dyrektyw UE z zakresu BRK

Analizą kontrolną objęto sześć dyrektyw:

Opis stanu  
faktycznego

1. *Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei)*<sup>11</sup>.

Zgodnie z art. 33 ww. dyrektywy Państwa Członkowskie zobowiązane zostały do wprowadzenia w życie przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych niezbędnych dla dostosowania się do niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 30 kwietnia 2006 r. i niezwłocznie powiadomić o tym Komisję.

Wdrożenie Dyrektywy 2004/49/WE do prawa polskiego nastąpiło z opóźnieniem w stosunku do terminu określonego w art. 33 dyrektywy. I tak:

a) Przepisy ustawowe wprowadzono z trzymiesięcznym opóźnieniem (Dyrektywa ta została implementowana do prawa polskiego ustawą z dnia 22 lipca 2006 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 144, poz. 1046),

b) Przepisy wykonawcze wprowadzono z opóźnieniem od 7 miesięcy do 1 roku:

- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 5 grudnia 2006 r. w sprawie uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa (Dz. U. Nr 230, poz. 1682),

- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007 r. w sprawie warunków oraz trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatu bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa (Dz. U. Nr 57, poz. 389),

- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 60, poz. 407 ze zm.),

- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych (Dz. U. Nr 89, poz. 593),

- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 19 lutego 2007 r. w sprawie zawartości raportu z postępowania w sprawie poważnego wypadku, wypadku i incydentu kolejowego (Dz. U. Nr 41, poz. 268),

- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 21 lutego 2007 w sprawie wzoru legitymacji członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

2. *Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/110/WE z dnia 16 grudnia 2008 r. zmieniająca dyrektywę 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych (dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa kolei)*<sup>12</sup>.

Zgodnie z art. 2 ww. dyrektywy pn. „Wdrożenie i transpozycja” Państwa Członkowskie zobowiązane zostały do: wprowadzenia w życie przepisów ustawowych, wykonawczych

<sup>9</sup> Do czasu zakończenia kontroli.

<sup>10</sup> Wniosek dotyczący podjęcia działań zmierzających do wprowadzania zmian w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym i rozporządzeniach wykonawczych w zakresie sposobu zatrudnienia przez pracodawców pracowników wykonujących czynności na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe wyłącznie na podstawie umowy o pracę.

<sup>11</sup> Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s.44

<sup>12</sup> Dz.U. L 345 z 23.12.2008, s.62

i administracyjnych niezbędnych do stosowania niniejszej dyrektywy do 24 grudnia 2010 r. oraz niezwłocznie przedstawić te przepisy Komisji.

Wdrożenie ww. dyrektywy do prawa polskiego nastąpiło z opóźnieniem w stosunku do określonego terminu. I tak:

a) Przepisy ustawowe wprowadzono z 9-miesięcznym opóźnieniem (Dyrektywa ta została implementowana do prawa polskiego ustawą z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 230, poz. 1372).

3. *Dyrektywa Komisji 2009/149/WE z dnia 27 listopada 2009 r. zmieniająca dyrektywę 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wspólnych wskaźników bezpieczeństwa oraz wspólnych metod obliczania kosztów wypadków*<sup>13</sup>.

Zgodnie z art. 2 ww. dyrektywy Państwa Członkowskie zobowiązane zostały do: przyjęcia i publikacji, najpóźniej do dnia 18 czerwca 2010 r. przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych niezbędnych do wykonania niniejszej dyrektywy oraz do niezwłocznego przekazania Komisji tekstu tych przepisów oraz tabeli korelacji pomiędzy tymi przepisami a dyrektywą.

Dyrektywa ta została transponowana do prawa polskiego rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 20 lipca 2010 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (Dz. U. Nr 142, poz. 952), tj. wdrożenie dyrektywy nastąpiło z miesięcznym opóźnieniem.

4. *Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie*<sup>14</sup>.

W art. 38 ww. dyrektywy zawarto, że: „Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do zapewnienia zgodności z art. 1 i 2, art. 4 ust. 2, art. 5 ust. 2, 5, 6 i 8, art. 6 ust. 1, 2, 3, 9 i 10, art. 7, 8 i 9, art. 11 ust. 4 i 5, art. 12, art. 13 ust. 5, art. 15, 16 i 17, art. 18 ust. 1, 2, 4 i 5, art. 19 ust. 3, art. 20-27, art. 28 ust. 4 i 6, art. 32-35 oraz z załącznikami I-IX nie później niż dnia 19 lipca 2010 r. Niezwłocznie przedstawiają one Komisji teksty tych przepisów.

Dyrektywa ta została zaimplementowana do polskiego prawa ustawą z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 230 poz. 1372), która weszła w życie 28 stycznia 2012 r.

Wdrożenie Dyrektywy 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. do prawa polskiego nastąpiło z opóźnieniem 18-miesięcy w stosunku do terminu określonego w dyrektywie.

5. *Dyrektywa Komisji 2009/131/WE z dnia 16 października 2009 r. zmieniająca załącznik VII do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L273/12 z 17.10.2009 r.)*<sup>15</sup>.

Państwa członkowskie zostały zobligowane do wprowadzenia w życie niezbędnych przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych do wykonania dyrektywy do dnia 19 lipca 2010 r.

Dyrektywa ta została zaimplementowana do polskiego prawa ustawą z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 230 poz. 1372), która weszła w życie 28 stycznia 2012 r. oraz rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 maja 2012 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. z 2012 r., poz. 492).

Wdrożenie przepisów ww. dyrektywy do prawa polskiego nastąpiło z opóźnieniem w stosunku do określonego terminu. I tak:

a) Przepisy ustawowe wprowadzono z 18-miesięcznym opóźnieniem;

b) Przepisy wykonawcze wprowadzono z 21-miesięcznym opóźnieniem.

6. *Dyrektywa Komisji 2011/18/UE z dnia 1 marca 2011 r. zmieniająca załączniki II, V i VI do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie*<sup>16</sup>.

Państwa członkowskie zostały zobowiązane do wprowadzenia w życie przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych niezbędnych do wykonania niniejszej

<sup>13</sup> Dz.U. L 313 z 28.11.2009, s.65

<sup>14</sup> Dz.U. L191 z 18.7.2008, s.1

<sup>15</sup> Dz.U. L 273 z 17.10.2009, s.12

<sup>16</sup> Dz.U. L 57 z 2.3.2011, s.21



dyrektywy najpóźniej do dnia 31 grudnia 2011 r., a także do niezwłocznego przekazania Komisji tekstu tych przepisów.

Do dnia 5 listopada 2012 r. nie wprowadzono do prawa polskiego przepisów dokonujących transpozycji ww. dyrektywy. Prace legislacyjne nad wdrożeniem ww. dyrektywy trwają. Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym zaplanowano do rozpatrzenia przez Stały Komitet Rady Ministrów na posiedzeniu w dniu 8 listopada 2012 r.

(dowód: akta kontroli, str. 97-105 i 704-709)

W wyjaśnieniach dotyczących przyczyn niezaimplementowania do chwili obecnej dyrektywy Komisji 2011/18/UE z dnia 1 marca 2011 r. do polskiego porządku prawnego (pomimo upływu w dniu 31.12.2011 r. terminu wprowadzenia w życie), Podsekretarz Stanu, stwierdził m.in., że:

*„Dyrektywa Komisji 2011/18/UE z dnia 1 marca 2011 r. zmieniająca załączniki II, V i VI do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie została opublikowana w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 2 marca 2011 r. Termin implementacji przedmiotowej dyrektywy upływał w dniu 31 grudnia 2011 r. Należy zwrócić uwagę, że termin 10 miesięcy na wdrożenie w drodze ustawy dyrektywy, która zawiera trudną materię, jaką jest interoperacyjność systemu kolei oraz biorąc pod uwagę skomplikowany proces legislacyjny, był zbyt krótki.*

*Dotychczasowy brak wdrożenia zapisów dyrektywy 2011/18/UE z dnia 01.03.2011 r. zmieniającej załączniki II, V i VI do dyrektywy 2008/57/WE spowodowany jest także obszernością oraz złożonością merytoryczną zagadnień wynikających z ww. dyrektywy: doprecyzowanie podziału podsystemów strukturalnych wchodzących w skład systemu kolei, zmiana sposobu sporządzania deklaracji weryfikacji podsystemów, zmiana sposobu weryfikacji zgodności tych części podsystemów strukturalnych, które nie są zawarte w technicznych specyfikacjach interoperacyjności lub które nie są objęte zakresem geograficznym ich stosowania, a w przypadku których zastosowanie mają przepisy krajowe. (...). Aktualnie projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym implementujący dyrektywę 2011/18/UE oczekuje na obrady komisji prawniczej RCL.”*

(dowód: akta kontroli, str. 1181-1193)

W wyjaśnieniach, odnośnie przyczyn opóźnień we wdrażaniu do polskiego prawa przepisów UE w zakresie związanym z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, Podsekretarz Stanu poinformował, m.in., że:

*„Opóźnienie we wdrożeniu dyrektyw było związane z przedłużającym się procesem legislacyjnym, co było spowodowane długotrwałymi, zgodnie z zasadami legislacji, uzgodnieniami. Na każdym z etapów procesu legislacyjnego do projektów ustaw i rozporządzeń mogą być zgłaszane uwagi. Przedmiotowe uwagi trzeba uwzględnić w projekcie, a nieuwzględnione uwagi należy wyjaśnić np. na etapie uzgodnień międzyresortowych poprzez zorganizowanie konferencji uzgadniającej. Projekty ustaw i rozporządzeń często podlegają rozpatrzeniu przez Komisję Prawniczą, która może przeciągać się nawet kilka miesięcy np. Komisja Prawnicza w sprawie wdrożenia dyrektyw 2008/57/WE, 2009/131/WE trwała około 9 miesięcy. Było to spowodowane bardzo trudną do wdrożenia materią, jaką jest interoperacyjność systemu kolei, a w/w dyrektywy zawierały wiele rozwiązań i przepisów technicznych, które do tej pory nie funkcjonowały w prawodawstwie polskim”.*

(dowód: akta kontroli, str. 1181-1193)

Do dnia zakończenia kontroli nie została opracowana krajowa strategia wdrażania standardów interoperacyjności w zakresie podsystemu infrastruktura określająca harmonogram wdrażania interoperacyjności w zakresie infrastruktury (drogi kolejowej).

W wyjaśnieniach na temat przyczyn tej sytuacji Podsekretarz Stanu w Ministerstwie stwierdził, że:

*„Państwa członkowskie zostały zobowiązane do określenia strategii migracji prowadzącej do osiągnięcia pełnej interoperacyjności podsystemu "Infrastruktura" w skali transeuropejskiej*

sieci kolejowej. Ww. decyzja nie określa jednak terminu na przygotowanie takiej strategii. Zgodnie z zapisami TSI Infrastruktura strategia ta ma się odnosić tylko do sieci TEN-T i będzie określać harmonogram wdrażania interoperacyjności jedynie w zakresie infrastruktury (drogi kolejowej).

Po upływie trzech lat od daty wejścia niniejszej decyzji w życie, czyli do dnia 1 czerwca 2014 r. Państwa Członkowskie mają przekazać raporty odnośnie ww. strategii. Aktualnie projekt krajowej strategii migracji jest w trakcie opracowywania. Jej kształt będzie bardzo silnie powiązany z zapisami zawartymi w WPIK, który jest dokumentem operacyjnym, odnosi się do całości sieci kolejowej w Polsce, uwzględnia dofinansowanie ze środków funduszy UE i wdrażanie interoperacyjności oraz koncentruje się na liniach kolejowych znajdujących się przede wszystkim na sieci TEN-T.

Planowany termin zakończenia prac nad krajową strategią migracji to II kwartał 2013 r."

(dowód: akta kontroli, str. 1181-1193)

Ponadto Dyrektor Departamentu TK, wyjaśnił że:

*„Opracowany na podstawie art. 25t ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, projekt rozporządzenia Ministra w sprawie właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, w dniu 31 października br. został rozpatrzony przez Komisję Prawniczą w Rządowym Centrum Legislacji. Po uzyskaniu akceptacji RCL projekt zostanie przedłożony Ministrowi TBiGM do podpisu”.*

(dowód: akta kontroli, str. 779)

Ustalono podczas kontroli, że nie zostały opracowane jeszcze krajowe przepisy techniczne (rozporządzenie wydane na podstawie art. 25 t ustawy o tk.), o których mowa w art. 8 ust. 2 decyzji UE 2011/274/UE wprowadzające TSI w zakresie infrastruktury dla kolei konwencjonalnych. Dlatego też Komisja Europejska i pozostałe Państwa członkowskie nie zostały jeszcze powiadomione o decyzji UE wprowadzającej TSI, w terminie 6 miesięcy od daty 14.05.2011 r. dla TSI Infrastruktura i TSI Energia. Przepisy te powinny być opublikowane do dnia 14.12.2011 r. Do czasu zakończenia kontroli nie zostały one opublikowane, co oznacza już roczne opóźnienie.

(dowód: akta kontroli, str. 780)

W ocenie NIK, brak rozporządzenia dotyczącego właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań w zakresie bezpieczeństwa, stanowi zagrożenie dla BRK. Podkreślenia wymaga fakt, że jeżeli nie ma jednoznacznie określonych przepisów w tym względzie, to oznacza, że każdorazowo podmioty odpowiedzialne za spełnienie i sprawdzenie wymagań odwołujących się do przepisów krajowych same muszą podjąć decyzję jakie dokumenty są właściwe. W takiej sytuacji każdy z tych podmiotów może stosować inne wymagania, a zatem nie ma jednoznaczności, że takie wymagania faktycznie pozwalają na spełnienie wymagań zasadniczych.

Izba zwraca uwagę, że według numeracji decyzji dot. poszczególnych TSI, tzn. TSI infrastruktura - decyzja 2011/275/UE, TSI Energia - decyzja 2011/274/UE. W obu TSI znajduje się dokładnie ten sam zapis dot. konieczności powiadomienia o procedurach i jednostkach.

W wyjaśnieniach na temat skutków tego stanu Dyrektor Departamentu TK stwierdził, że:

*„Brak aktualizacji przedmiotowego rozporządzenia w zakresie zmian wprowadzonych nowymi TSI nie zwalnia z ich stosowania, ponieważ TSI publikowane są najczęściej jako załączniki do decyzji UE lub rozporządzeń UE czyli aktów prawnych wykonawczych, które stosuje się bezpośrednio. Natomiast przyjęta w rozporządzeniu metoda przywoływania poszczególnych TSI nie jest konieczna w celu ich formalnego wdrożenia do prawa krajowego a wynika ona z dobrej praktyki legislacyjnej i jest stosowana w innych państwach członkowskich UE”.*

(dowód: akta kontroli, str. 780)

Dyrektor Departamentu TK, wyjaśnił, że: „Komisja i kraje członkowskie jeszcze nie zostały powiadomione o przepisach, procedurach i jednostkach o których mowa w art. 8 ust. 2 decyzji 2011/274/UE. Powodem niepowiadomienia jest brak opublikowania rozporządzenia wydawanego na podstawie art. 25t ustawy o transporcie kolejowym, które będzie zawierać kompletny i docelowy wykaz stosownych przepisów. Natomiast tuż po jego publikacji komplet informacji w tym zakresie zostanie przekazany do wiadomości KE i państw członkowskich. Należy nadmienić, iż odpowiednie procedury oraz jednostki są zawarte w obowiązujących już rozporządzeniach wydawanych na podstawie art. 23 ust 7 pkt 1-3 ustawy o transporcie kolejowym”.

(dowód: akta kontroli, str. 780)

Ustalenia kontroli wskazują, że w Polsce była inna niż w pozostałych krajach UE transpozycja Dyrektywy 1004/49/WE w zakresie SMS. Polegała ona na wyłączeniu z obowiązku objęcia systemem bezpieczeństwa kolejowego użytkowników bocznic kolejowych oraz dworców kolejowych.

(dowód: akta kontroli, str. 1308)

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności skontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Długotrwałe przygotowywanie projektów aktów prawnych, spowodowało, że wdrażanie postanowień dyrektyw w zakresie BRK objętych kontrolą, do przepisów prawa krajowego odbywało się z opóźnieniem (od jednego miesiąca do 18 miesięcy, w przypadku przepisów ustawowych i od 7 miesięcy do 21, w przypadku przepisów wykonawczych).
2. Długotrwałe przygotowywanie projektów aktów prawnych, spowodowało, że nie zostały zaimplementowane w całości zapisy dyrektywy Komisji 2011/18/UE z dnia 1 marca 2011 r. zmieniającej załączniki II, V i VI do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie.
3. Do dnia zakończenia kontroli nie została opracowana krajowa strategia wdrażania standardów interoperacyjności w zakresie podsystemu infrastruktura, określająca harmonogram wdrażania interoperacyjności w zakresie infrastruktury (drogi kolejowej).

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność kontrolowanej jednostki w zakresie implementacji wybranych dyrektyw UE z zakresu BRK.

**3. Wykorzystanie ustaleń podejmowanych na posiedzeniach kierownictwa Ministerstwa oraz ustaleń wynikających z przeprowadzonych kontroli i audytów przez Departament Kontroli na rzecz poprawy BRK**

Opis stanu  
faktycznego

### **3.1. Posiedzenia Kierownictwa**

W 2011 r. zagadnienia dot. funkcjonowania Urzędu Transportu Kolejowego omawiane były na pięciu (protokołowanych) posiedzeniach Kierownictwa Ministerstwa (w dniach 20 i 28 oraz 31 stycznia, 2 lutego i 14 kwietnia).

- Na posiedzeniu w dniu 20 stycznia 2011 r. przedstawiona została przez Dyrektora Departamentu TK i Prezesa UTK wstępna informacja na temat: wzmocnienia roli Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego jako regulatora rynku kolejowego, usprawnienia procedury ustalania rozkładów jazdy i podawania ich do publicznej wiadomości.
- Na posiedzeniach w dniach 28 i 31 stycznia oraz 2 lutego 2011 r. omawiany był przygotowany projekt zmiany ustawy o transporcie kolejowym w zakresie zwiększenia kompetencji regulatora. Projekt uwzględniał trzy kierunki działań: regulację z elementami ekonomicznymi funkcjonowania rynku, uporządkowanie transportu kolejowego w zakresie przewozu osób (większa kontrola nad przygotowaniem rozkładu jazdy) i rozszerzenie zakresu ochrony praw pasażerów. Ponadto do projektu wprowadzono przepis dotyczący kadencyjności Prezesa UTK oraz przepisy przewidujące opiniowanie planu transportowego sporządzanego przez Ministra Infrastruktury w zakresie przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym. Podczas posiedzenia w dniu 2 lutego 2011 r. projekt ustawy o zmianie ustawy został przyjęty przez członków kierownictwa resortu i skierowany został na dalszą ścieżkę legislacyjną.
- Na posiedzeniu w dniu 14 kwietnia 2011 r. przedstawione zostały fundamentalne uwagi zgłoszone do projektu ustawy w uzgodnieniach międzyresortowych. Uwagi te dotyczyły w szczególności: trybu powoływania Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, obowiązku uzgadniania przez Prezesa UTK projektów planów transportowych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich, nadzoru ze strony Prezesa UTK nad zawieraniem umów o świadczenie usług publicznych oraz braku precyzyjnego zdefiniowanego pojęcia „znaczącego stopnia” oddziaływania działalności komercyjnej przewoźnika kolejowego na warunki usług świadczonych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych.

(dowód: akta kontroli, str. 422-451)

W związku ze zmianami organizacyjnymi przeprowadzonymi w Ministerstwie, od listopada 2011 r. posiedzenia ścisłego Kierownictwa resortu nie były protokolowane.

(dowód: akta kontroli, str. 973-974)

Z rejestru posiedzeń Kierownictwa wynika, że w okresie od 1 listopada 2011 r. do 29 listopada 2012 r. zagadnienia związane z BRK omawiane były na 4 posiedzeniach.

- 13 lutego 2012 r. – transport kolejowy i interoperacyjność – omówienie implementacji dyrektywy o interoperacyjności do prawa krajowego oraz rozporządzeń wykonawczych.
- 7 marca 2012 r. – poświęcone wypadkowi pod Szczekocinami – informacja o wypadku oraz przygotowanie informacji o opóźnionych inwestycjach kolejowych.
- 12 marca 2012 r. – omówienie kwestii bezpieczeństwa w ruchu kolejowym (przed planowanym na 14 marca br. posiedzeniem Sejmowe Komisji Infrastruktury).
- 2 kwietnia 2012 r. – informacja o pracach Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, prace nad elektroniczną licencją maszynisty.

Kontrolującym, pomimo żądania, nie przedłożono dokumentów potwierdzających odbycie posiedzeń, jak też dokumentów dotyczących ustaleń z tych posiedzeń.

(dowód: akta kontroli, str. 980-982)

Na posiedzenia ścisłego Kierownictwa w latach 2011 – 2012 nie były przedkładane i omawiane dokumenty przekazane Ministrowi przez Prezesa UTK

- w roku 2011 dokument pn. „Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego za rok 2010”;

- w roku 2012 opracowanie pn. „Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego za rok 2011”.

(dowód: akta kontroli, str. 980-982)

Minister, pomimo prośby nie udzielił kontrolerom wyjaśnień w kwestii przyczyn nieomawiania na posiedzeniu Kierownictwa ww. dokumentów, mających związek z BRK.

(dowód: akta kontroli, str. 980-982)

### **3.2. Kontrole w zakresie BRK**

Departament Kontroli Ministerstwa w okresie od 1 stycznia 2011 r. do 12 lipca 2012 r. nie prowadził kontroli (planowanych i doraźnych), których tematy dotyczyły bezpośrednio zagadnień BRK. Przeprowadzone w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ww. okresie 4 kontrole dotyczyły wydatkowania środków z budżetu państwa i budżetu UE (Fundusz Spójności) na modernizację, remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej.

(dowód: akta kontroli, str. 374-421)

### **3.3. Audyt w zakresie BRK**

W latach 2011 – 2012 (do końca listopada) Biuro Audytu Wewnętrznego Ministerstwa przeprowadziło jedno zadanie audytowe związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

Przeprowadzone w 2011 r. zadanie audytowe dotyczyło „Oceny realizacji zadań ministra właściwego do spraw transportu w zakresie badania wypadków kolejowych”. Audyt przeprowadzono w PKBWK, a jego celem było uzyskanie racjonalnego zapewnienia, że zadania wykonywane w imieniu ministra właściwego do spraw transportu w zakresie badania wypadków kolejowych są realizowane zgodnie z przyjętym celem oraz przepisami prawa, a mechanizmy kontroli zarządczej w badanym procesie funkcjonują w wystarczającym stopniu.

W wyniku przeprowadzonego audytu sformułowano cztery następujące zalecenia:

1. Podjąć działania zmierzające do wyegzekwowania skuteczności ustanowionego w przepisach prawa kanału komunikacyjnego PKBWK - UTK dotyczącego otrzymywania informacji zwrotnej o sposobie realizacji zaleceń formułowanych przez PKBWK oraz komisje kolejowe w zakresie podnoszenia bezpieczeństwa w ruchu kolejowym.
2. Podjąć działania zmierzające do opracowania i przyjęcia modelu analizy i monitorowania kosztów ponoszonych z budżetu państwa oraz kosztów ponoszonych przez pozostałe podmioty uczestniczące w badaniach zdarzeń kolejowych, w celu ustalenia, przy współudziale wszystkich uczestników (ponoszących jakiegokolwiek koszty) procesu badania zdarzeń kolejowych, rzeczywistego kosztu badania zdarzeń tak, aby w przyszłości móc uzyskać informację o relacjach zachodzących pomiędzy nakładami na badanie wypadków kolejowych a nakładami na realizację zaleceń podnoszących i zapewniających bezpieczeństwo w transporcie kolejowym w celu uzyskania wiedzy na temat efektywności procesu.
3. Skorygować sposób planowania standardowych wydatków na realizację zadań PKBWK w ramach planu MI, tak aby nie blokować środków na wydatki w planie i uzyskać większą zgodność planu z wykonaniem za dany rok.
4. Doprowadzić do zgodności z prawem w obszarze baz danych osobowych.

(dowód: akta kontroli, str. 710-751)

Sprawozdanie z zadania audytowego zostało przekazane przez Biuro Audytu Wewnętrznego Ministrowi Infrastruktury przy piśmie z dnia 13 października 2011 r. W piśmie tym wskazano m.in., że „kierownik jednostki – w przypadku uznania, że zalecenia zawarte w sprawozdaniu są zasadne – wyznacza osoby odpowiedzialne za ich realizację oraz ustala termin ich realizacji, powiadamiając o tym audytora wewnętrznego oraz dyrektora

generalnego urzędu". Stwierdzono, że do ówczesnego Biura Audytu Wewnętrznego nie wpłynęła korespondencja w ww. zakresie.

(dowód: akta kontroli, str. 710 i 733-734)

Według stanu na dzień 13 listopada 2012 r., dwa z zaleceń audytowych zostały zrealizowane (zalecenie 3 i 4).

(dowód: akta kontroli, str. 738-739)

Odnosnie realizacji wniosku nr 1 Przewodniczący Komisji, udzielił następujących wyjaśnień: „Przewodniczący PKBWK w roku bieżącym był inicjatorem dwóch spotkań z Prezesem UTK oraz nadal utrzymuje komunikację w sposób prawidłowy z Wiceprezesem UTK w zakresie merytorycznym, m.in. zmian w przepisach wewnętrznych i rozporządzeniach, wydawanych przez PKBWK rekomendacji, alertów bezpieczeństwa wydawanych w ramach Europejskiego Systemu Informacji o Bezpieczeństwie (SIS), prowadzonych dochodzeń przez komisje kolejowe, raportów rocznych PKBWK, wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI), informacji uzyskanych podczas spotkań plenarnych i zespołów roboczych Europejskiej Agencji Kolejowej itd.

Odnosnie realizacji wniosku nr 2, Przewodniczący PKBWK, udzielił następujących wyjaśnień: „Koszty komisji kolejowych są ponoszone przez podmioty gospodarcze i nie stanowią obciążenia budżetu Państwa. Ponadto PKBWK nie ma sił i środków (zasoby ludzkie) na realizację zadań określonych w raporcie z audytu wewnętrznego przeprowadzonego przez Biuro Audytu Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Jednocześnie nie znajdują, jako Przewodniczący podstaw prawnych do wnikania w koszty działalności przedsiębiorstw, koszty te stanowią tajemnice handlowe spółek”.

(dowód: akta kontroli, str. 983-985)

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Na posiedzeniach Kierownictwa resortu w latach 2011 – 2012 nie podejmowano inicjatyw oraz zaleceń wobec UTK oraz PKP PLK S.A. w zakresie BRK, w tym pomimo tragicznego w skutkach wypadku pod Szczekocinami.
2. Na posiedzeniach Kierownictwa w latach 2011 – 2012 nie omawiano w szczególności dokumentów przekazanych Ministrowi przez Prezesa UTK, tj. „Oceny funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego za rok 2010” oraz opracowanie pn. „Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego za rok 2011”.
3. W latach 2011 - 2012 Departament Kontroli nie przeprowadził żadnej kontroli (planowanej i doraźnej) w zakresie BRK, pomimo tragicznego w skutkach wypadku pod Szczekocinami.
4. Nie wyznaczono osób odpowiedzialnych za realizację czterech zaleceń sformułowanych w wyniku przeprowadzonego w 2011 r. audytu oraz nie ustalono sposobu i terminu realizacji tych zaleceń.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność w zbadanym obszarze.

Ocena cząstkowa

#### **4. Podejmowanie przez Ministra działań na rzecz poprawy BRK oraz nadzór nad spółkami kolejowymi**

##### **4.1. Wykonywanie w Ministerstwie prac związanych z działalnością Zespołu ds. Bezpieczeństwa w Transporcie Kolejowym**

Opis stanu  
faktycznego

Dnia 29 lipca 2010 r. Podsekretarz Stanu w MI, zgodnie z ustaleniami Zespołu Trójstronnego do Spraw Kolejnictwa zainicjował powołanie Zespołu do spraw Bezpieczeństwa w Transporcie Kolejowym, (dalej „Zespół”). Na pierwszym posiedzeniu Zespołu w dniu 30 września 2010 r. Podsekretarz Stanu w MI poinformował o powołaniu Zespołu. W skład Zespołu wchodzi przedstawiciele Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP, Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność”, Związku Zawodowego Maszynistów

Kolejowych w Polsce (ZZMK), Związku Pracodawców Kolejowych, Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., PKP Cargo S.A., PKP Intercity S.A., Przewoźów Regionalnych Sp. z o.o. W posiedzeniach Zespołu uczestniczyli również: Przewodniczący (lub Zastępca Przewodniczącego) Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, pracownicy Ministerstwa Infrastruktury (Departamentu Transportu Kolejowego/Departamentu Kolejnictwa).

(dowód: akta kontroli, str. 98-110)

Posiedzenie w dniu 30 września 2010 r. było jedynym posiedzeniem Zespołu w 2010 r. W okresie od 1 stycznia 2011 r. do 15 listopada 2012 r. odbyło się 13 posiedzeń (w roku 2011 - 8 posiedzeń, w dniach 18 stycznia, 16 marca, 5 maja, 14 czerwca, 19 lipca, 30 sierpnia, 4 października, 15 listopada). W 2012 r. (do końca listopada) odbyło się 5 posiedzeń Zespołu (w dniach 16 stycznia, 21 marca, 31 maja, 6 lipca i 29 października). Podczas posiedzeń Zespołu omawiane były m.in. następujące zagadnienia: czas pracy maszynistów oraz czas pracy pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego; propozycje zmian do rozporządzenia w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji; propozycje w sprawie ramowej instrukcji dla maszynisty (propozycje dotyczące minimalnej liczby godzin szkolenia, niezbędnych do uzyskania świadectwa maszynisty i analiza wypadków kolejowych).

(dowód: akta 107-176 i 971-972)

Na XII posiedzeniu Zespołu (w dniu 31 maja 2012 r.) Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej przedstawił 10 kluczowych spraw dla bezpieczeństwa na kolei, które są wdrażane lub powinny zostać szybko wdrożone, tj:

- 1) wzmocnienie kompetencji UTK, także poprzez stopniowe zwiększenie budżetu w następnych latach m. in. na funkcje kontrolne,
- 2) kontrole doraźne w całym kraju obejmujące m. in. badanie czasu pracy maszynistów, dokumentacji, sprawności urządzeń wspomagających bezpieczne prowadzenie pociągu takich jak: czuwak, SHP, radio-stop i inne,
- 3) dodatkowe przeszkolenie do końca 2012 r. pod nadzorem UTK wszystkich maszynistów i dyżurnych ruchu.
- 4) ujednolicenie przez UTK instrukcji i wprowadzenie jednolitych standardów dotyczących bezpieczeństwa ruchu dla wszystkich przewoźników.
- 5) procedowanie ustawy o transporcie kolejowym, w której określono m. in. ramy organizacyjne i wymagania dla ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów, ustalenie jednolitych programów szkolenia na licencję i świadectwo maszynisty, wprowadzenie jednolitej formy i warunków przeprowadzania egzaminów na licencję i świadectwo maszynisty.
- 6) przygotowanie nowych przepisów o warunkach i czasie pracy na kolei,
- 7) odbudowa szkolnictwa zawodowego o profilu kolejowym,
- 8) rozbudowa kompetencji szkoleniowych PKP PLK S.A. m. in. poprzez zakupy symulatorów i szkolenie na nich maszynistów,
- 9) poprawa dyscypliny pracy m. in. poprzez nakaz pracy w umundurowaniu służbowym, zakaz rozmów z telefonów komórkowych w lokomotywach, korzystania z telewizorów na nastawniach, wprowadzenie monitoringu audio lub wideo na lokomotywach,
- 10) podjęcie wspólnie z UTK prac w sprawie wprowadzenia e-licencji maszynisty, zawierającej istotne dane m. in. o uprawnieniach zawodowych, egzaminach, itp. udostępniane do kontroli.

(dowód: akta kontroli, str. 161-168)

Na XIII posiedzeniu Zespołu (w dniu 6 lipca 2012 r.) Podsekretarz Stanu wskazał podmioty odpowiedzialne za realizację 10 kluczowych działań związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz przedstawił harmonogram realizacji prac.

Działanie I „Wzmocnienie kompetencji UTK” obejmuje zwiększenie wysokości budżetu o 1,5 mln zł, a w kolejnych latach o 50%. Swoją opinię w tym zakresie wygłosił Pan prof.

Marek Sitarz z Politechniki Śląskiej podkreślając konieczność zwiększenia zatrudnienia, budżetu i niezależności UTK od Ministerstwa.

Działanie II „Kontrole doraźne w całym kraju obejmujące m.in. badanie czasu pracy maszynistów, dokumentacji, sprawności urządzeń wspomagających bezpieczne prowadzenie pociągu zostanie określone przez UTK, a na kolejnym posiedzeniu Zespołu zostaną przedstawione pierwsze efekty kontroli.

Działanie III „Dodatkowe przeszkolenie pod nadzorem UTK wszystkich maszynistów i dyżurnych ruchu” zostanie przeprowadzone po opracowaniu podręczników oraz materiałów szkoleniowych. Współpracę z MTBiGM w zakresie przygotowania materiałów profilowanych dla zawodów maszynisty i dyżurnego ruchu podjął ZPK, KOW Sp. z o.o., PKP PLK S.A oraz przewoźnicy kolejowi. Wydane publikacje będą miały charakter vademecum zawierającego komentarze do przepisów oraz przykłady. Podsekretarz Stanu w Ministerstwie zaprosił członków ZdSBwTK do udziału w pracach Podzespołu.

Działanie IV „Ujednolicenie przez UTK instrukcji i wprowadzenie jednolitych standardów dotyczących bezpieczeństwa ruchu dla wszystkich przewoźników” obejmie utworzenie Podzespołów do Spraw Bezpieczeństwa w sprawie dokonania unifikacji w pierwszej kolejności przepisów wewnętrznych PKP PLK S.A. tj. „Instrukcji o technice pracy manewrowej Ir-9” i „Instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiolączności pociągowej Ir-5”.

Za działanie V „Procedowanie ustawy o transporcie kolejowym, w której określono m.in. ramy organizacyjne i wymagania dla ośrodków szkolenia na licencję i świadectwo maszynisty, wprowadzenie jednolitej formy warunków przeprowadzania egzaminów na licencję i świadectwo maszynisty” odpowiedzialne jest Ministerstwo TBiGM, UTK, Rada Ministrów oraz Parlament.

Działaniem VI „Przygotowanie nowych przepisów o warunkach i czasie pracy na kolei” zajmie się Podzespół przy Ministerstwie, który wstępnie do lutego 2013 r. przygotuje projekt założeń do ustawy. Przewidywany koniec okresu procedowania powinien przypaść na koniec 2013 r.

Działanie VII „Odbudowa szkolnictwa zawodowego o profilu kolejowym” znajduje się na etapie analizy. Departament Transportu Kolejowego rozpoczął konsultacje z PKP PLK S.A. oraz przewoźnikami kolejowymi w celu określenia zapotrzebowania na pracowników w tych spółkach w przeciągu 5 lat. Z otrzymanych informacji wynika, że będzie to około 1300 osób u zarządcy infrastruktury oraz 5200 w strukturach przewoźników. Planowane są również umowy stypendialne i programy współpracy szkół ze spółkami kolejowymi gwarantujące absolwentom podjęcie pracy po ukończeniu szkoły.

Działanie VIII „Rozbudowa kompetencji szkoleniowych PKP PLK S.A.” leżeć będzie w gestii PKP PLK S.A. Zgodnie z przekazanymi przez Członka Zarządu PKP PLK S.A. informacjami spółka położy większy nacisk na rozbudowanie systemu nadzoru, program dyżurów instruktorów, wprowadzenie systemu kontrolerskiego oraz zakupy symulatorów i rozwój zaplecza szkoleniowego. Część inwestycji będzie realizowana w ramach programów operacyjnych.

Za działanie IX „Poprawa dyscypliny pracy m.in. poprzez nakaz pracy w umundurowaniu służbowym, zakaz rozmów z telefonów komórkowych w lokomotywach, korzystania z telewizorów na nastawniach, wprowadzenie monitoringu audio lub wideo na lokomotywach” odpowiedzialne będą PKP PLK S.A, poszczególne spółki kolejowe i UTK. Na chwilę obecną odbyły się już rozmowy z zarządami spółek w zakresie umundurowania pracowników. W dniu 30 maja br. UTK skierował do zarządców infrastruktury kolejowej oraz przewoźników kolejowych polecenie w sprawie całkowitego zakazu wykorzystywania telefonów komórkowych publicznej sieci telefonii komórkowej (GSM) oraz w sprawie obowiązku zainstalowania urządzeń rejestrujących - kamer cyfrowych lub wideo rejestratorów w pojazdach kolejowych nowo budowanych i będących w eksploatacji.

Działanie X „Podjęcie wspólnie z UTK prac w sprawie wprowadzenia e-licencji maszynisty, zawierającej istotne dane m.in. o uprawnieniach zawodowych, egzaminach, które będą udostępniane do kontroli” zostanie szczegółowo omówione przez UTK na kolejnym posiedzeniu ZdSB.

(dowód: akta kontroli, str. 169-175)

W odniesieniu do realizacji Pakietu bezpieczeństwa dla kolei, Dyrektor Departamentu TK, poinformował o następujących podjętych działaniach:



1) Wzmocnienie kompetencji Urzędu Transportu Kolejowego, także poprzez zasilenie jego budżetu na wykonywanie funkcji kontrolnych.

Wzmocnienie kompetencji Urzędu Transportu Kolejowego poprzez rozszerzenie zadań dla Prezesa UTK polegających na opracowywaniu i publikacji instrukcji i wytycznych dotyczących kluczowych procedur dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz poprzez wprowadzenie mechanizmów monitorowania czasu pracy maszynistów, nastąpi po wejściu w życie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym. Obecnie projekt został już przygotowywany (poprawiony po ustaleniach Komisji Prawniczej RCL) przez Departament TK i przekazany do Departamentu Prawnego (DP) w celu skierowania do rozpatrzenia przez Radę Ministrów; (odpowiedzialność: Prezes UTK, MTBiGM)

2) Kontrole doraźne w całym kraju obejmujące m.in. badanie czasu pracy maszynistów, dokumentacji, sprawności urządzeń takich jak np. czuwaki w lokomotywach; Kontrole przez Urząd Transportu Kolejowego prowadzone są w sposób ciągły; (odpowiedzialność: Prezes UTK)

3) Szkolenia dla wszystkich maszynistów i dyżurnych ruchu:

Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego pismem z dnia 30 maja 2012 r. zobowiązał zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych do zorganizowania i przeprowadzenia dodatkowych, pozaplanowych szkoleń w zespołach maszynistów i dyżurnych ruchu w wymiarze co najmniej 8 godzin do końca 2012 r.;

(odpowiedzialność: spółki kolejowe)

4) Ujednolicenie przez Urząd Transportu Kolejowego instrukcji i wprowadzenie jednolitych standardów dotyczących bezpieczeństwa ruchu dla wszystkich przewoźników

Dobiegają końca prace nad projektami: Instrukcji dla maszynisty pojazdu trakcyjnego, Instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiolączności pociągowej i Instrukcji o technice pracy manewrowej. UTK podejmuje prace nad kolejnymi instrukcjami;

(odpowiedzialność: Prezes UTK)

5) Procedowanie ustawy o transporcie kolejowym, w której określono m.in. wymogi dla ośrodków szkolenia maszynistów i wprowadzono ujednolicenie programów szkolenia na świadectwo maszynisty

Program został już opracowany w porozumieniu z partnerami społecznymi i będzie on przedmiotem rozporządzenia po wejściu w życie projektu ustawy, o której mowa w pkt 1;

(odpowiedzialność: MTBiGM)

6) Przygotowanie nowej ustawy o warunkach i czasie pracy na kolei (tytuł roboczy)

Zgodnie z ustaleniami przyjętymi na posiedzeniu Zespołu do Spraw Bezpieczeństwa w Transporcie Kolejowym w dniu 29 października br. w pierwszej kolejności będą prowadzone prace nad przygotowaniem projektu założeń oraz projektu ustawy o czasie pracy maszynistów. Projekt ma być zgodny z ustawą – Kodeks Pracy oraz innymi regulacjami UE dotyczącymi czasu pracy maszynistów. Termin opracowania projektu założeń został określony na przełomie I i II kwartału 2013 r., projekt ustawy – do końca 2013 r.;

(odpowiedzialność: MTBiGM wraz z partnerami społecznymi)

7) Odbudowa szkolnictwa zawodowego o profilu kolejowym

Od 1999 r. minister właściwy ds. transportu nie odpowiada za sprawy szkolnictwa. W związku z reformą systemu oświaty, wprowadzoną ustawą z dnia 25 lipca 1998 r. o zmianie ustawy o systemie oświaty (Dz. U. Nr 117, poz. 759), zgodnie z przepisami art. 5 ustawy, odstąpiono od możliwości prowadzenia przez ministra właściwego do spraw transportu szkół, w tym szkół o profilu kolejowym.

Natomiast planem ministra właściwego ds. transportu, który widzi problem luki pokoleniowej w zawodach kolejowych, jest zapewnienie dla spółek kolejowych pracowników posiadających wykształcenie kierunkowe. W ramach realizacji powyższego zamierzenia, resort:

1) pozyskał ze spółek Grupy PKP informacje w zakresie zapotrzebowania na pracowników w perspektywie kilku najbliższych lat,

2) w ramach współpracy z resortem edukacji narodowej, w celu wsparcia tego resortu we wdrożeniu w szkołach średnich o profilu technicznym programu edukacji mającego na celu przygotowanie młodych kadr dla potrzeb kolejnictwa, przekazał informacje pozyskane ze spółek Grupy PKP o zapotrzebowaniu na poszczególne zawody w określonych lokalizacjach. Jednocześnie, MTBiGM podejmuje działania ukierunkowane na współpracę pomiędzy spółkami Grupy PKP a szkołami ponadgimnazjalnymi zainteresowanymi nauczaniem

zawodów kolejowych poprzez inicjowanie kontaktów pomiędzy kierownictwem spółek a dyrektorami szkół.

W związku z tym, że realizacja planu ministra właściwego ds. transportu zależy m.in. od działań podejmowanych przez resort edukacji narodowej, jak również szeregu czynników zewnętrznych (takich jak np. zainteresowanie kierownictwa placówek szkolnych prowadzeniem określonego programu nauczania, czy zainteresowanie uczniów podjęciem nauki w określonym kierunku), minister właściwy ds. transportu ma ograniczony wpływ na osiągnięcie zamierzonego celu.

Zamierzeniem MTBiGM jest aby od roku szkolnego 2013/2014, tj. od września 2013 r. w niektórych szkołach ponadgimnazjalnych prowadzone było nauczanie w zawodach kolejowych.

(odpowiedzialność: MEN, pomoc MTBiGM i spółek kolejowych)

8) Rozbudowa kompetencji szkoleniowych w spółkach kolejowych (PKP PLK S.A., PKP Intercity S.A.) m.in. poprzez zakupy symulatorów

(odpowiedzialność: spółki kolejowe)

9) Poprawa dyscypliny pracy poprzez zakaz rozmów z telefonów komórkowych w lokomotywach, korzystania z telewizorów na nastawniach i wprowadzenie monitoringu audio bądź wideo na lokomotywach

Do wprowadzenia tych działań Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego zobowiązał przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury, a ich realizacja będzie przedmiotem kontroli prowadzonych przez inspektorów oddziałów terenowych UTK; (odpowiedzialność: Prezes UTK)

10) Podjęcie, wspólnie z Urzędem Transportu Kolejowego, prac w sprawie wprowadzenia e-licencji maszynisty, zawierającej istotne dane m.in. o uprawnieniach zawodowych, udostępniane do kontroli

Wejście w życie rozwiązań dotyczących e-licencji będzie możliwe po wprowadzeniu licencji maszynisty jako obowiązkowego dokumentu dla każdego maszynisty tj. po 1 grudnia 2017 r. zgodnie z art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 25 czerwca 2009 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 214, poz.1658), okres przejściowy trwa do dnia 1 grudnia 2017 r. (odpowiedzialność: MTBiGM oraz Prezes UTK)

(dowód: akta kontroli, str. 770-780)

W wyjaśnieniach dot. wykorzystania przez Ministra prac Zespołu dla poprawy BRK w Polsce, Minister stwierdził, że „Na posiedzeniach Zespołu do Spraw Bezpieczeństwa w Transporcie Kolejowym omawiane są liczne zagadnienia dotyczące bezpieczeństwa w sektorze kolejowym, m.in. w dniu 5 maja 2011 r. była omawiana potrzeba zmian przepisów o czasie pracy maszynistów oraz pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Na posiedzenie ww. Zespołu, zwanego dalej „Zespołem” w dniu 30 sierpnia 2011 r. zostali zaproszeni przedstawiciele Państwowej Inspekcji Pracy, co z kolei skutkowało zawarciem porozumienia pomiędzy Głównym Inspektorem Pracy i Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego w sprawie zasad współdziałania PIP i UTK, zgodnie z którym informacje o stwierdzonych przez Inspektorów UTK nieprawidłowościach w zakresie przestrzegania przepisów prawa, dotyczących czasu pracy maszynistów przekazywane są do właściwych miejscowo Okręgowych Inspektoratów Pracy, które w ramach swoich możliwości przeprowadzają kontrole doraźne podmiotów, w których nieprawidłowości zostały stwierdzone).

Kolejnymi rozwiązaniami służącymi poprawie bezpieczeństwa ruchu kolejowego wynikającymi z ustaleń Zespołu jest realizacja poszczególnych zadań określonych w Pakiecie bezpieczeństwa dla kolei, przedstawionym przez Pana Ministra na posiedzeniu Zespołu w dniu 31 maja br., tj.:

- wprowadzenie mechanizmów monitorowania czasu pracy maszynistów w projekcie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym. W tym celu Prezes UTK otrzyma nowe uprawnienia w zakresie egzekwowania od maszynistów oświadczeń zawierających szczegółowe informacje na temat liczby godzin czasu pracy, a także ewentualnego świadczenia pracy na rzecz więcej niż jednego przewoźnika kolejowego,
- opracowanie projektu ustawy o czasie pracy maszynistów.

Na posiedzeniu Zespołu w dniu 29 października br. zostały podjęte prace nad opracowaniem projektu założeń do ww. projektu ustawy,  
- ujednolicenie przez Urząd Transportu Kolejowego instrukcji i wprowadzenia jednolitych standardów dotyczących bezpieczeństwa ruchu dla wszystkich przewoźników.  
Zostały opracowane projekty: Instrukcji dla maszynisty pojazdu trakcyjnego, Instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiolączności pociągowej i Instrukcji o technice pracy manewrowej. Wkrótce zostaną podjęte prace nad opracowaniem projektów: Instrukcji obsługi i utrzymania hamulców pojazdów kolejowych i Instrukcji postępowania w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych".

(dowód: akta kontroli, str. 1181-1193)

Minister, w maju 2012 r. na posiedzeniu Zespołu przedstawił, dziesięć kluczowych spraw dla bezpieczeństwa na kolei. Na posiedzeniu tym Minister nie wyznaczył osób nadzorujących ich realizację oraz nie określił harmonogramu ich wdrożenia.

W wyjaśnieniach Minister podał, że: „określone w Pakiecie bezpieczeństwa dla kolei zadania są realizowane zgodnie z właściwością zarówno przez Ministerstwo TBiGM, UTK, jak i spółki kolejowe. Imienne wskazywanie osób nadzorujących nie jest niezbędne dla sprawnego wykonywania ww. zadań".

(dowód: akta kontroli, str. 1181-1193)

#### **4.2. Wdrażanie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym w Polsce**

Opis stanu  
faktycznego

„Narodowy Plan Wdrażania ERTMS<sup>17</sup> w Polsce", zwanym w dalszym ciągu NPW ERTMS zatwierdzony został przez Radę Ministrów uchwałą z dnia 6 marca 2007 r. W tej wersji (w marcu 2007 r.), przedłożono go Komisji Europejskiej. NPW ERTMS i został przyjęty przez Radę Ministrów jako wypełnienie obowiązku Rzeczypospolitej Polskiej zawartego w art. 3 decyzji Komisji 2006/679/WE z dnia 28 marca 2006 r. dotyczącej technicznej specyfikacji dla interoperacyjności, odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych<sup>18</sup>. Na podstawie przywołanego przepisu każde państwo członkowskie Unii Europejskiej zostało zobowiązane do opracowania krajowego planu wdrażania ERTMS. Propozycje zgłoszone przez państwa członkowskie w ramach krajowych planów wdrażania stanowiły dla Komisji Europejskiej materiał bazowy służący opracowaniu planu wdrażania ERTMS dla całej UE.

Przyjęty przez Radę Ministrów NPW ERTMS zawierał harmonogram wdrażania systemu, z podziałem na wdrażanie ETCS (Europejski System Sterowania Pociągami) i systemu łączności cyfrowej GSM-R. Plan ten charakteryzował obszary, gdzie system musi (powinien) być wdrożony i określał główne założenia strategiczne w odniesieniu do kierunków rozwoju systemu i zastąpienia nim obecnych systemów łączności i sterowania. Określał on ponadto plany wdrożenia ERTMS na wyznaczonych liniach kolejowych w Polsce, ze wskazaniem na łączne ilości kilometrów, terminy roczne osiągnięcia stanu uznanego za pożądany.

NPW przewidywał, że w 2008 r., w korytarzu transportowy F- w ciągu linii E 30 będzie zainstalowany system GSM-R na odcinku o długości 84,26 km. Ponadto w tym planie określono, że GSM-R będzie zainstalowany też w 2008 r. w ciągach m.in. linii; E-65, E20, E-30, E-59 oraz C-E65 o łącznej długości 2645 km. Na kolejne lata, w różnych ciągach komunikacyjnych, przewidywano zainstalowanie GSM-R: w 2009 r., na 2413 km, w 2010 r., na 2371 km, w 2011 r., na 2597 km, a w 2012 r., na 2027 km linii kolejowych. Łącznie do

<sup>17</sup> Europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) European Railway Traffic Management System - stanowi jedno z kluczowych przedsięwzięć, których celem jest zapewnienie jak największej interoperacyjności transportu, szczególnie kolei w Europie. ERTMS obejmuje zuniifikowaną europejską radiolączność pociągową GSM-R (Global System for Mobile Communications – Railway) i zuniifikowany europejski system bezpiecznej kontroli jazdy pociągu ETCS (European Train Control System). Obydwa systemy są istotnymi składnikami europejskiej polityki likwidacji barier w transporcie, zarówno w wymiarze barier technicznych na sieciach kolejowych wewnątrz granic UE jak i w zakresie budowania wspólnego rynku w zakresie produktów i usług na rzecz kolei. System ERTMS umożliwia przede wszystkim podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu pociągów, zwiększenie zdolności przepustowej linii kolejowej, zmniejszenie ryzyka wypadków, odnowę urządzeń łączności i dostosowanie do standardów międzynarodowych oraz podniesienie jakości przewozów w związku z możliwością uruchomienia dodatkowych usług przy wykorzystaniu GSM-R.

<sup>18</sup> Dz. Urz. UE L 284 z 16.10.2006, str. 1

końca 2012 r. na różnych liniach planowano zainstalowanie system GSM-R na 12 137,26 km linii kolejowych w Polsce.

W zakresie realizacji ETCS, NPW ERTMS do 2012 r., przewidywał instalację tego systemu, na różnych liniach o łącznej długości 1203 km, głównie w ciągach linii E-20,30,65,59 oraz 75, w tym, w 2010 r.-449 km, 2011- 379 km a w 2012 -375 km.

(akta kontroli str. 618-633)

Do dnia zakończenia czynności kontrolnych nie dopuszczono do eksploatacji na żadnej polskiej linii kolejowej ERTMS, tj. ani systemu GSM-R ani też ETCS. Przyjęty pierwotnie NPW ERTMS, nie był aktualizowany. Opracowanie NPW ERTMS, było potraktowane w Ministerstwie, jako formalne wykonanie zapisów Technicznej Specyfikacji dla Interoperacyjności Podsystemu Sterowanie Kolei Konwencjonalnych (TSI CCS CR), wprowadzonej decyzją KE nr 964 z marca 2006 r. TSI CCS CR obligował bowiem Państwo C członkowskie do opracowania formalnego planu, który określać musi m.in. linie docelowe, wymagania techniczne, strategię planowania i wdrożenia oraz strategię przejścia do sytuacji docelowej. Program ten w ocenie NIK, był jedynie formalnym, wypełnieniem wymagań TSI CCS CR. Ustalenia kontroli wskazują, że przygotowanie NPW w Ministerstwie oznaczało, formalne spełnienie wymagań TSI CCS CR. Dlatego też NPW ERTMS był traktowany jako „deklaracją woli” strony polskiej dotyczącej wdrażania ERTMS.

Z ustaleń kontroli wynika, że NPW ERTMS określony w decyzji Komisji 2009/561/WE dla Rzeczypospolitej Polskiej obejmuje głównie linie kolejowe leżące w korytarzu transportowym F (Achen-Berlin-Rzepin (Gr. Państwa)-Poznań-Warszawa-Terespol (Gr. Państwa)/Kowno), z odgałęzieniem w Elbe-Bielawa Dolna (Granica Państwa)-Węgliniec-Legnica). Przewiduje się, że polska część korytarza F zostanie wyposażona w urządzenia systemu ERTMS do roku 2015. Ponadto obejmuje on połączenia głównych portów, stacji rozrządowych, terminali towarowych i obszarów transportu towarowego z korytarzami transportowymi. W tym zakresie przewiduje się połączenie stacji węzłowych: Gdynia, Wrocław, Gliwice, Poznań, Warszawa do 31 grudnia 2015 r. oraz stacji Katowice do 31 grudnia 2020 r.

(akta kontroli str. 97-100 i 770-777)

Ustalenia kontroli wskazują, że w celu wdrażania systemów ETCS i łączności cyfrowej GSM-R, planowane jest finansowanie 5 inwestycji w zakresie modernizacji linii kolejowych, dotyczy to projektów o nr:

1. 7.1-1.4 pn. "Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia - w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/GSM-R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego",
2. 7.1-14 pn. "Modernizacja linii kolejowej E 30, etap 11. Wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica - Wrocław - Opole" projekt nr 7.1-15.1 pn. "Modernizacja linii kolejowej E 30, etap 11. Pilotażowe wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica - Węgliniec - Bielawa Dolna",
3. 7.1-15.2 pn. "Modernizacja Unii kolejowej E 30, etap 11. Pilotażowe wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica - Węgliniec - Bielawa Dolna - prace przygotowawcze",
4. 7.1 -25 pn. "Budowa infrastruktury systemu GSM-R zgodnie z NPWERTMS na linii kolejowej E 20/C-E 20 korytarz F na odcinku Kunowice -Terespol".

Ponadto w ramach ostatniej aktualizacji „Listy projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013” MTBiGM zgłosiło projekt nr 7.1-36 pn. "Budowa infrastruktury systemu GSM-R; etap 1: na liniach kolejowych zgodnych z harmonogramem NPW ERTMS".

(akta kontroli str. 618-633)

Ustalenia kontroli wskazują, że w ramach realizacji powyższych projektów w dniu 02.09.2011 r. podpisano umowę o dofinansowanie dla projektu nr 7.1-15.2 "Modernizacja linii kolejowej E 30, etap 11. Pilotażowe wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica - Węgliniec - Bielawa Dolna.

Prace przygotowawcze do realizacji tego projektu i jego zakończenie planowane jest do końca 2012 r. Zakres projektu obejmuje przygotowanie rezultatów studium wykonalności

wraz z analizą kosztów i korzyści, koniecznych do złożenia wniosku o dofinansowanie projektu nr 7.1-15.1.

Realizując prace w zakresie wdrażania NPW ERTMS w Polsce, w ramach realizacji:

- projektu pn. „Projekt i budowę systemu ETCS poziom 1 na odcinku linii kolejowej E65, CMK, Grodzisk Mazowiecki - Zawiercie” TEN-T 2009-PL-60151-P w II kwartale 2012 r. wykonawca dokonał włączenia urządzeń ETCS na odcinku Olszawice- Szeligi oraz przeprowadził testy funkcjonalne systemu ERTMS/ETCS na odcinku Zawiercie - Olszawice. Zakończono roboty inwestycyjne, z wyjątkiem prac na stacji Grodzisk Mazowiecki;
- zadania pn. „Modernizacja Linii Kolejowej E30, Etap II. Pilotażowe wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica - Węgliniec - Bielawa Dolna” POLiŚ 7.1-15.1. do końca III kwartału 2012 roku zabudowano warstwę przytorową systemu ETCS oraz zakończono procedurę uzyskania certyfikatów pośrednich na etapie budowy. Przyjęto dokumenty projektowe dla taboru testowego. W III kwartale 2012 r. przeprowadzono ponadto prace dostosowawcze istniejącej infrastruktury telekomunikacyjnej do potrzeb systemu GSM-R, wykonano budowę traktu światłowodowego w relacji WPT Praga - Budynek KATS ul. Oliwska i uzyskano decyzje lokalizacyjne inwestycji celów publicznych oraz pozwolenia na budowę dla wszystkich obiektów radiokomunikacyjnych oraz dokonano częściowej zabudowy obiektów stacji bazowych;
- postępowania przetargowego na wybór wykonawcy dla zadania „Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II. Wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica - Wrocław - Opole” (POLiŚ 7.1-14) - ogłoszono w dniu 6 marca 2012 r.;
- postępowania przetargowego na budowę systemu ERTMS/GSM-R. w ramach projektu „Budowa infrastruktury systemu GSM-R zgodnie z NPW ERTMS na linii kolejowej E20/CE20 korytarz F na odcinku Kunowice - Terespol” POLiŚ 7.1-25. - ogłoszono w dniu 30 lipca 2012 r.;

Ponadto, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. są w trakcie opracowywania materiałów przetargowych dla zadania „Zabudowa systemu ERTMS/ETCS poziom 1 na linii E20/CE20 na odcinku Kunowice - Warszawa” TEN-T 2011-PL-60002-P.” oraz zadania „Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot A - odcinek Warszawa Zachodnia-Miedniewice (Skierniewice)” POLiŚ 7.1-24. oraz „Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot C - pozostałe roboty” POLiŚ 7.1-24.3w zakresie zabudowy systemu ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R”.

(akta kontroli str. 776-780)

W wyjaśnieniach Podsekretarza Stanu w Ministerstwie podano, że " NPW ERTMS powstał jedynie w celu wykonania zapisów Technicznej Specyfikacji dla Interoperacyjności Podsystemu Sterowanie Kolei Konwencjonalnych (TSI CCS CR), wprowadzonej decyzją KE nr 964 z marca 2006 r. obligujących Państwa Członkowskie WE do opracowania formalnych planów wdrażania ERTMS, które posłużyły Komisji Europejskiej jako wkłady i zostały połączone w ramach planu generalnego UE. Toteż NPW ERTMS z założenia był wkładem Polski dla Komisji Europejskiej służącym opracowaniu europejskiego planu wdrażania ERTMS. W związku z powyższym wiążące w zakresie wdrażania systemu ERTMS w Polsce stały się postanowienia decyzji 2009/561/WE, dlatego nie było potrzeby aktualizacji zapisów NPW ERTMS”.

Na sieci PKP PLK nie działa jak dotychczas ERTMS. Jednakże trzej główni przewoźnicy dysponują taborami trakcyjnymi, którego część jest dostosowana do współpracy z tym systemem. I tak w spółce:

1. PKP Intercity S.A. wyposażono jedną lokomotywę pasażerską typu EU44 w urządzenia pokładowe ERTMS. W dniu 30.06.2012 r. zostało ogłoszone postępowanie przetargowe prowadzone w trybie negocjacji z ogłoszeniem na dostarczenie, budowę, uruchomienie oraz wdrożenie do eksploatacji 9-ciu kompletów urządzeń pokładowych systemu ETCS poziomu 2 wraz z systemem GSM-R na lokomotywach typu EU44. Do dalszego postępowania zostali zakwalifikowani dwaj wykonawcy: Bombardier Transportation Polska Sp. z o. o. oraz Siemens Sp. z o.o. Zakończenie realizacji tego projektu jest przewidziane w 2014 r.

2. W PKP Intercity S.A. działania dotyczące wyposażenia pojazdów trakcyjnych w urządzenia pokładowe ERTMS obejmowały:

- wyposażenie 2 lokomotyw pasażerskich serii EP09 (termin zakończenia 2013 r.) na mocy Porozumienia dotyczącego zadania „Modernizacja linii kolejowej E - 30, etap II. Pilotażowe wdrożenie ERTMS w Polsce na odcinku Legnica - Węgliniec - Bielawa Dolna - w części ETCS II” pomiędzy PKP Intercity S.A. i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., podpisanego w dniu 02.09.2010 r. Obecnie PKP Intercity S.A. oczekuje na zgłoszenie ze strony PKP PLK S.A. zapotrzebowania na udostępnienie pojazdów trakcyjnych.

- wyposażenie 20 nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych Pendolino. (działanie planowane do 2015r.). Obecnie trwa ich produkcja.

3. W PKP CARGO S.A. prowadzone są prace nad umową z PKP PLK S.A. dotyczącą udostępnienia 4 lokomotyw PKP CARGO S.A., tj. 2 sztuk serii ET22 i 2 sztuk serii SU46. Wytypowano lokomotywy (numerycznie), które oczekują na przekazanie do zabudowy po zawarciu umowy. Zatwierdzono przesłany przez PKP PLK S.A. projekt wstępny zabudowy systemu ERTMS na lokomotywie serii SU46. W procesie modernizacji pojazdów serii ET22, EU07 i ST46 uwzględniono przystosowanie ich do zabudowy ERTMS.

Ponadto Spółka Przewozy Regionalne Sp. z o.o. prowadzi prace przygotowawcze do zabudowy urządzeń pokładowych systemu ERTMS na elektrycznym zespole trakcyjnym EN57.

(akta kontroli str. 618-633)

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Nie dopuszczono do eksploatacji na żadnej polskiej linii kolejowej ERTMS, tj. ani systemu GSM-R ani ETCS,

Opis stanu  
faktycznego

#### 4.3. Nadzór właścicielski

Minister właściwy do spraw transportu posiada kompetencje „właścicielskie” bezpośrednio w stosunku do spółek:

- 1) Zgodnie z art.10 ww. ustawy, w okresie gdy Skarb Państwa jest jedynym akcjonariuszem PKP S.A.<sup>19</sup> członków Zarządu oraz Rady Nadzorczej spółki powołuje i odwołuje Walne Zgromadzenie, tj. minister właściwy do spraw transportu;

- 2) PKP PLK S.A. - Skarb Państwa reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu wykonuje na Walnym Zgromadzeniu PKP PLK S.A. prawo głosu z 47,69% akcji spółki.

Prawo głosu z pozostałych akcji spółki PKP PLK S.A. wykonuje:

- a) Skarb Państwa reprezentowany przez ministra właściwego do spraw skarbu państwa - 2,29%,

- b) PKP S.A. - 50,02%, przy czym 25,39% akcji spółki stanowi własność PKP S.A. a 24,64% akcji spółki stanowi własność Ministra Finansów (zgodnie z umową przewłaszczenia akcji na zabezpieczenie, prawo głosu z przedmiotowych akcji wykonuje PKP S.A.).

II. Zgodnie ze statutem PKP S.A., minister właściwy do spraw transportu wykonuje „pośredni” nadzór wobec spółek:

- 1) powstałych na podstawie art. 14 i 19 ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP, w których PKP S.A. dysponuje na Walnych Zgromadzeniach lub Zgromadzeniach Wspólników bezpośrednio lub pośrednio większością głosów (PKP CARGO S.A., PKP Intercity S.A., PKP Energetyka S.A., PKP Informatyka Sp. z o.o., TK Telekom Sp. z o.o., Rail Projekt Sp. z o.o.). Minister, pełniący jednoosobowo funkcję Walnego Zgromadzenia PKP S.A., określa sposób głosowania przedstawicieli PKP S.A. na Walnych Zgromadzeniach lub Zgromadzeniach Wspólników ww. spółek; w sprawach:

- rozwiązania i likwidacji spółek,

<sup>19</sup> Zgodnie z art. 5 ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP, minister właściwy do spraw transportu reprezentuje w PKP S.A. Skarb Państwa.

- połączenia z inną spółką, przekształcenia spółki lub jej podziału,
- objęcia, nabycia, zbycia akcji lub udziałów spółki,
- zbycia i wydzierżawiania przedsiębiorstwa spółki, ustanowienia na nim prawa użytkowania wieczystego;

2) innych niż określone w art. 14 i 19 ww. ustawy, tj. pkt 1 powyżej oraz art. 20a ustawy (spółkami, o których mowa w art. 20a ustawy są: PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. i PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.) - w przypadku gdy PKP S.A. zamierza zbyć akcje lub udziały takich spółek, jeżeli wartość rynkowa zbywanych akcji lub udziałów przekracza 50.000 EURO. Podobnie jak w pkt 1, Minister pełniąc jednoosobowo funkcję Walnego Zgromadzenia PKP S.A., wyraża zgodę oraz określa tryb zbycia akcji lub udziałów w spółkach innych niż określone w art. 14, 19 i 20a ww. ustawy.

III. W odniesieniu do PKP PLK S.A., na podstawie przepisów ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP, minister właściwy do spraw transportu zatwierdza Statut spółki oraz jego zmiany (art. 15 ust. 5 ustawy) oraz wskazuje Walnemu Zgromadzeniu PKP PLK S.A. osoby spośród których powoływani są członkowie Rady Nadzorczej spółki (art. 15 ust. 6 ustawy).

(dowód: akta kontroli, str. 97-105)

W ramach sprawowanego nadzoru właścicielskiego Ministra nad PKP PLK S.A. Departament Transportu Kolejowego gromadził następujące informacje eksploatacyjno-techniczne za 2011 r. dotyczące infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A.:

- a) Praca eksploatacyjna wykonana na sieci zarządzanej przez PKP PLK S.A. wyrażona w pociągo-kilometrach;
- b) Praca eksploatacyjna wykonana na sieci zarządzanej przez PKP PLK S.A. wyrażona w brutto-tono-kilometrach z uwzględnieniem mas lokomotyw;
- c) Przeciętna dobowa liczba pociągów na sieci zarządzanej przez PKP PLK S.A.;
- d) Udział przewoźników w pracy eksploatacyjnej wyrażonej w pociągo-kilometrach;
- e) Ogólna ocena stanu technicznego torów linii kolejowych eksploatowanych przez PKP PLK S.A.
- f) Przejazdy kolejowo – drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn;
- g) Długość linii kolejowych eksploatowanych przez PKP PLK S.A.;
- h) Ilość obiektów wprowadzających ograniczenia i zagrożonych wprowadzeniem ograniczeń eksploatacyjnych;
- i) Przychody z udostępniania linii kolejowych w 2011 r.;

Ponadto Departament TK dysponował następującymi dokumentami, otrzymanymi z PKP PLK S.A.:

- a) Raport o sytuacji w ruchu pasażerskim za rok 2011;
- b) Raport o sytuacji w ruchu pasażerskim za październik 2011 r.;
- c) Wypadki i incydenty za okres 2012-11-23 – 2012-11-23.

(dowód: akta kontroli, str. 983-985)

Ustalono  
nieprawidłowości W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

W Ministerstwie w ramach wykonywania nadzoru właścicielskiego nad PKP PLK S.A. nie poddawano analizie danych z zakresu BRK.

W sprawach przyczyn tego stanu Minister w złożonych wyjaśnieniach stwierdził, że: „Przekazywane przez PKP S.A. i PKP PLK S.A. kwartalne informacje dotyczące funkcjonowania tych spółek oraz innych spółek Grupy PKP obejmowały podstawowe dane finansowe oraz podstawowe dane dotyczące pracy przewozowej. Przedmiotowe dane były analizowane. Przekazywane przez ww. spółki informacje bezpośrednio nie obejmowały swym zakresem kwestii związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.”

(dowód: akta kontroli, str. 1181-1193)

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie pomimo stwierdzonej nieprawidłowości działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym obszarze.

Opis stanu  
faktycznego

## **5. Nadzór Ministra nad Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) i nabór na stanowisko Prezesa UTK**

### **5.1. Nadzór ministra właściwego ds. transportu nad Prezesem UTK**

Przepis art. 11 ust. 2 ustawy o tk. stanowi, że nadzór nad Prezesem UTK sprawuje minister właściwy do spraw transportu.

W ramach określonych przepisami ustawy o tk. kompetencji nadzorczych, od dnia 1 stycznia 2011 r. minister właściwy do spraw transportu:

a) w dniu 21 lipca 2011 r., nadał UTK nowy statut. Nadanie nowego statutu miało na celu dostosowanie do przepisów ustawy o tk. oraz wynikało z potrzeby realizacji zadań wynikających z przepisów trzeciego pakietu kolejowego;

b) w dniu 9 marca 2012 r., w celu monitorowania działalności UTK w obszarze wydawania decyzji, certyfikatów, zezwoleń, licencji, świadectw, zobowiązał Prezesa UTK do przedkładania kwartalnych informacji o prowadzonych postępowaniach.

(dowód: akta kontroli, str. 97-105)

Zgodnie z art. 13 ust. 7 ustawy tk., Prezes UTK przy piśmie z dnia 29 lipca 2011 r. oraz przy piśmie z dnia 31 lipca 2012 r. przekazał Ministrowi dokumenty pn.: „Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego za rok 2010” oraz „Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego za rok 2011”.

(dowód: akta kontroli, str. 571-572)

Do przedłożonego dokumentu „Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa kolejowego za rok 2010” Departament Kolejnictwa sporządził dla Podsekretarza Stanu w Ministerstwie właściwego ds. kolejnictwa opinię w sprawie ww. dokumentu Prezesa UTK. W dokumencie tym stwierdzono m.in., że: „W opinii TK Ocena stanowi rzeczowe źródło danych, które mogą być wykorzystane do prac analitycznych i planistycznych prowadzonych w Ministerstwie Infrastruktury, a w szczególności w Departamencie Kolejnictwa”.

(dowód: akta kontroli, str. 295-305)

Odnosnie wykorzystywania informacji zawartych w ww. dokumentach, w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego, Dyrektor Departamentu Transportu Kolejowego wyjaśnił: „Dane zawarte w Ocenie funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego za rok 2010 i rok 2011 są i będą wykorzystywane w pracach nad strategią dla transportu kolejowego oraz przy opracowywaniu informacji na posiedzenia Zespołu do Spraw Bezpieczeństwa w Transporcie Kolejowym i informacji dla Parlamentarzystów”.

(dowód: akta kontroli, str. 570-571)

W ww. raportach UTK, zawarte były wnioski i zalecenia końcowe (w dokumencie za rok 2010 – 6 wniosków oraz w dokumencie za 2011 r. – 7 wniosków). Spośród sformułowanych wniosków 4 z nich powtarzały się w obydwu dokumentach i dotyczyły one:

1. Braku na wielu podstawowych stanowiskach w transporcie kolejowym pracowników merytorycznych zarówno z wykształceniem wyższym, jaki średnim z zakresu kolejnictwa.

W raportach zawarto, że: „Wynika to z wieloletnich zaniedbań w zakresie polityki kadrowej i braku odpowiednich systemów kształcenia. Wobec powyższego konieczne staje się zorganizowanie studiów podyplomowych w kilku ośrodkach akademickich w Polsce. Studia te powinny dotyczyć czterech podstawowych specjalności kolejowych: ruchu



kolejowego, trakcji i taboru kolejowego, urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz budowy i utrzymania nawierzchni kolejowej i podtorza. W zakresie szkolnictwa średniego poważne niedobory występują na takich podstawowych stanowiskach, jak dyżurni ruchu, maszyniści, monterzy urządzeń srk i toromistrzowie".

2. Niewłaściwego nadzoru budowlanego nad infrastrukturą kolejową.

W raportach zawarto m.in. że: „Dla zapewnienia interoperacyjności systemów kolejowych (tory i rozjazdy, obiekty inżynieryjne, urządzenia sterowania ruchem kolejowym, sieć trakcyjna, itp.) należy uregulować sprawę nadzoru budowlanego nad infrastrukturą kolejową, który obecnie ulokowany jest w pionie budownictwa, poza transportem. Pod względem merytoryczno – prawnym obecny stan nie zapewnia warunków do sprawowania właściwego nadzoru nad budownictwem kolejowym”.

3. Przyspieszenia działań restrukturyzacyjnych w zakresie przekazania całej infrastruktury kolejowej, wraz z czynnościami technologicznej i technicznej obróbki pociągów, we władanie zarządcy infrastruktury kolejowej.

W raportach zawarto m.in., że: „Obecny stan, polegający na dysponowaniu przez zarządcę infrastruktury tylko torami głównymi i sędowanie pozostałych torów przewoźnikom, stwarza wiele problemów kompetencyjnych oraz powoduje liczne nieprawidłowości wynikające z niestosowania właściwych przepisów oraz z zaniedbań w utrzymywaniu infrastruktury kolejowej i w prowadzeniu ruchu kolejowego przez podmioty do tego nieprzygotowane”.

4. Pozyskania dodatkowych środków przez UTK na zwiększenie zatrudnienia w celu spełnienia wymagań prawa europejskiego dla realizacji zadań przez Prezesa UTK.

W raportach stwierdzono m.in., że: „Dotyczy to między innymi certyfikacji i autoryzacji bezpieczeństwa dla przewoźników i zarządców infrastruktury, nadzoru rynku wyrobów kolejowych, oceny zgodności, dopuszczeń do eksploatacji i certyfikacji zakładów utrzymaniowych.”

(dowód: akta kontroli, str. 572)

Odnośnie realizacji wniosku dot. braku pracowników w zawodach kolejowych, Dyrektor Departamentu TK wyjaśnił, że: „Od 1999 r. minister właściwy ds. transportu nie odpowiada za sprawy szkolnictwa. W związku z reformą systemu oświaty, wprowadzoną ustawą z dnia 25 lipca 1998 r. o zmianie ustawy o systemie oświaty (Dz. U. Nr 117, poz. 759), zgodnie z przepisami art. 5 ustawy, odstąpiono od możliwości prowadzenia przez ministra właściwego do spraw transportu szkół, w tym szkół o profilu kolejowym.

Natomiast planem ministra właściwego ds. transportu, który widzi problem luki pokoleniowej w zawodach kolejowych, jest zapewnienie dla spółek kolejowych pracowników posiadających wykształcenie kierunkowe. W ramach realizacji powyższego zamierzenia, resort:

1) pozyskał ze spółek Grupy PKP informacje w zakresie zapotrzebowania na pracowników w perspektywie kilku najbliższych lat,

2) w ramach współpracy z resortem edukacji narodowej, w celu wsparcia tego resortu we wdrożeniu w szkołach średnich o profilu technicznym programu edukacji mającego na celu przygotowanie młodych kadr dla potrzeb kolejnictwa, przekazał informacje pozyskane ze spółek Grupy PKP o zapotrzebowaniu na poszczególne zawody w określonych lokalizacjach.

Jednocześnie, MTBiGM podejmuje działania ukierunkowane na współpracę pomiędzy spółkami Grupy PKP a szkołami ponadgimnazjalnymi zainteresowanymi nauczaniem zawodów kolejowych poprzez inicjowanie kontaktów pomiędzy kierownictwem spółek a dyrektorami szkół.

W związku z tym, że realizacja planu ministra właściwego ds. transportu zależy m.in. od działań podejmowanych przez resort edukacji narodowej, jak również szeregu czynników zewnętrznych (takich jak np. zainteresowanie kierownictwa placówek szkolnych

prowadzeniem określonego programu nauczania, czy zainteresowanie uczniów podjęciem nauki w określonym kierunku). W związku z powyższym minister właściwy ds. transportu ma ograniczony wpływ na osiągnięcie zamierzonego celu.

Zamierzeniem MTBiGM jest aby od roku szkolnego 2013/2014, tj. od września 2013 r. w niektórych szkołach ponadgimnazjalnych prowadzone było nauczanie w zawodach kolejowych”.

(dowód: akta kontroli, str. 770-775)

Odnosnie działań podjętych na rzecz realizacji wniosków: 2,3 i 4 Podsekretarz Stanu z upoważnienia Ministra, wyjaśnił:

„W związku z wnioskiem UTK dotyczącym uregulowania sprawy nadzoru budowlanego nad infrastrukturą kolejową dla zapewnienia interoperacyjności kolei informuję, że na podstawie art. 50 ustawy z dnia 21 grudnia 2001 r. o zmianie ustawy o organizacji i trybie pracy Rady Ministrów oraz o zakresie działania ministrów, ustawy o działach administracji rządowej oraz o zmianie niektórych ustaw (Dz. U. Nr 154, poz. 1800), do zakresu działania Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego przeszły zadania dotyczące administracji architektoniczno-budowlanej i nadzoru budowlanego w dziedzinie transportu kolejowego wykonywane przed dniem wejścia w życie tej ustawy przez Głównego Inspektora Kolejnictwa (obecnie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego), a do zakresu działania wojewódzkiego inspektora nadzoru budowlanego - zadania wykonywane przez okręgowego inspektora kolejnictwa. Pracownicy Głównego Inspektora Kolejnictwa stali się pracownikami Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego, a pracownicy oddziałów terenowych Głównego Inspektoratu Kolejnictwa stali się pracownikami wojewódzkich inspektoratów nadzoru budowlanego. Próba przywrócenia Urzędowi Transportu Kolejowego zadań administracji architektoniczno-budowlanej i nadzoru budowlanego w dziedzinie transportu kolejowego była podejmowana w 2006 r.

Odnosnie wniosku UTK dotyczącego przyspieszenia działań restrukturyzacyjnych w zakresie przekazania całej infrastruktury kolejowej wraz z czynnościami technologicznej i technicznej obróbki pociągów we władanie zarządcy infrastruktury kolejowej informuję, że restrukturyzacja sektora kolejowego prowadzona jest w oparciu o przepisy ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, zwanej dalej „ustawą” oraz programy rządowe, które na przestrzeni lat ulegały zmianom. Obecne działania Rządu w zakresie odnoszącym się do kolei realizowane są, przede wszystkim, w oparciu o długofalowe cele i zadania określone w rządowych dokumentach, tj. „Strategii dla transportu kolejowego do roku 2013” oraz „Master Planie dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 r.”

Zgodnie z art. 17 ust. 1 ustawy, PKP S.A. zobowiązana została do wyposażenia utworzonych na jej podstawie spółek w składniki majątkowe niezbędne do prowadzenia przez nie działalności.

W związku z tym, w drodze wykonania przepisów ustawy, w wyniku podjętych działań, w zarządzanie Spółki PKP PLK S.A. została przekazana infrastruktura, którą Spółka może dysponować zgodnie z tą ustawą. W myśl art. 15 ust. 4a ustawy, PKP PLK S.A. zarządza liniami kolejowymi oraz pozostałą infrastrukturą kolejową, określoną w przepisach ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, z wyłączeniem budynków i budowli przeznaczonych do obsługi przewozu osób i rzeczy wraz z zajętymi pod nie gruntami. Natomiast, zgodnie z art. 15 ust. 4b ustawy, który wszedł w życie w dniu 6 grudnia 2008 r., wyłączenie, o którym mowa w ust. 4a, nie obejmuje budowli położonych na gruntach wchodzących w skład linii kolejowych.

W zakresie wniosku dotyczącego zwiększenia budżetu UTK na cele związane z zatrudnieniem dodatkowych osób, należy wskazać, że rola jaką pełni UTK na rynku kolejowym, w miarę możliwości finansowych budżetu państwa, była uwzględniana w pracach nad ustawami budżetowymi w kolejnych latach. W związku z nałożeniem nowych zadań i obowiązków na Prezesa UTK, w tym między innymi, wynikających z wejścia w życie przepisów ustawy z dnia 25 czerwca 2009 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 214, poz. 1658), w 2011 r. wydatki Urzędu zostały zwiększone o 3.246 tys. zł, w tym

na sfinansowanie wynagrodzeń dla 33 osób. Tym samym Urząd został potraktowany priorytetowo, zważywszy na przyjęte w założeniach do ustawy budżetowej na rok 2011 zamrożenie funduszu wynagrodzeń w jednostkach państwowej sfery budżetowej. W ustawie budżetowej na rok 2012 wydatki w części 71 - Urząd Transportu Kolejowego zostały ustalone w kwocie 18.977 tys. zł, co w porównaniu do roku 2011 (18.008 tys. zł) oznacza nieznaczny wzrost.

W projekcie budżetu państwa na rok 2013 zaplanowano zwiększenie limitu wydatków Urzędu Transportu Kolejowego o kwotę 6 400 tys. zł do kwoty 25.377 tys. zł.”

(dowód: akta kontroli, str. 1181–1193)

W kwestii dotyczącej, czy Minister w ramach sprawowanego nadzoru nad UTK oraz w ramach współpracy z „ERA” rozważa opracowanie w najbliższym czasie Planu/Programu poprawy bezpieczeństwa na kolei Minister wyjaśnił, że: „za współpracę z Europejską Agencją Kolejową odpowiedzialny jest Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, a nie minister właściwy ds. transportu.”

(dowód: akta kontroli, str. 1181–1193)

Minister nie wyznaczył osób odpowiedzialnych za nadzór nad realizacją wniosków zawartych w dokumentach przekazywanych corocznie przez Prezesa UTK w zakresie stanu BRK, za lata 2010 i 2011.

Minister, pomimo zapytania kontrolerów nie udzielił wyjaśnień w ww. kwestiach.

(dowód: akta kontroli, str. 1181–1193)

## **5.2. Powołanie Prezesa UTK**

Zgodnie z art. 11 ust. 1 ustawy o tk, Prezes UTK jest powoływany przez Prezesa Rady Ministrów, spośród osób wyłonionych w drodze otwartego i konkurencyjnego naboru, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu. Zgodnie z art. 11 ust. 4 pkt 7 oraz ust. 7 ustawy o tk stanowisko Prezesa UTK może zajmować osoba, która m.in. posiada wykształcenie i wiedzę z zakresu spraw należących do właściwości Prezesa UTK a w toku naboru ocenia się doświadczenie zawodowe kandydata. Zgodnie z art. 10 ust. 1 pkt 1-6 Prezes UTK jest centralnym organem administracji rządowej będącym krajową władzą bezpieczeństwa i krajowym regulatorem transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej z zakresu bezpieczeństwa i regulacji transportu kolejowego, właściwym w sprawach: regulacji transportu kolejowego, licencjonowania transportu kolejowego, nadzoru technicznego nad eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych oraz pojazdów kolejowych, bezpieczeństwa ruchu kolejowego, nadzoru nad przestrzeganiem praw pasażerów w transporcie kolejowym, licencji i świadectw maszynistów.

Prezesem UTK był:

- w okresie od dnia 1 czerwca 2006 r. do 30 czerwca 2010 r. – Pan Wiesław Jarosiewicz;
- w okresie od 30 czerwca 2010 r. do 1 października 2010 r. (3 miesiące) nie było obsadzone stanowisko prezesa – obowiązki Prezesa pełnił Mirosław Antonowicz (Wiceprezes UTK);
- w okresie od 1 października 2010 r. – 5 stycznia 2012 r. – Pan Krzysztof Jaroszyński (wyłoniony w drodze naboru);
- w okresie od 5 stycznia 2012 r. do 18 czerwca 2012 r. (5 miesięcy) – nie było obsadzone stanowisko prezesa - p.o. Prezesa był Krzysztof Dyl (Wiceprezes UTK);
- w okresie od 18 czerwca 2012 r. do chwili obecnej Prezesem jest Krzysztof Dyl (wyłoniony w drodze naboru).

W latach 2010 – 2012 w Ministerstwie przeprowadzono dwukrotnie postępowanie w sprawie powołania Prezesa UTK (w roku 2010 i w roku 2012). W obydwu przypadkach Minister powołał Zespół odpowiedzialny za przeprowadzenie naboru i wyłonienie kandydata

na Prezesa UTK. Nabór na stanowisko Prezesa przeprowadzono w 5 etapach (Etap I – Ocena spełnienia wymagań formalnych; Etap II – Test wiedzy; Etap III – Ocena kompetencji kierowniczych, Etap IV – Prezentacja; Etap V – Rozmowa kwalifikacyjna). W ramach poszczególnych etapów dokonano: oceny spełnienia wymagań formalnych; oceny doświadczenia zawodowego oraz wiedzy niezbędnej do wykonywania zadań na stanowisku; oceny kompetencji kierowniczych. Z przeprowadzonych przez Zespoły (w roku 2010 i w roku 2012) naborów sporządzone zostały: Protokoły z naboru na stanowisko Prezesa UTK. W protokole sporządzonym 14 września 2010 r. - w uzasadnieniu wyboru zawarto, że: „W wyniku przeprowadzonego naboru Zespół dokonał wyboru dwóch kandydatów, którzy uzyskali najwyższą łączną liczbę punktów przyznawanych w poszczególnych etapach naboru. Wskazane osoby posiadają doświadczenie i wiedzę z zakresu spraw należących do właściwości Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego”.

Powołana osoba na stanowisko Prezesa UTK w roku 2010 posiadała wykształcenie wyższe – mgr - kierunek prawo, dr nauk prawnych.

W protokole sporządzonym 21 maja 2012 r. - w uzasadnieniu wyboru zawarto, że: „W wyniku przeprowadzonego naboru Zespół dokonał wyboru kandydata, który uzyskał najwyższą łączną liczbę punktów przyznawanych w poszczególnych etapach naboru. Wskazana osoba posiada doświadczenie i wiedzę z zakresu spraw należących do właściwości Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz kompetencje kierownicze niezbędne na stanowisku Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego”.

Powołana osoba na stanowisko Prezesa UTK w roku 2012 posiadała wykształcenie wyższe – mgr inż. kierunek elektronika i telekomunikacja.

(dowód: akta kontroli, str. 7, 10-20)

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

Najwyższa Izba Kontroli nie kwestionuje sposobu naboru kandydatów na prezesa UTK. Izba zwraca jednak uwagę na fakt, że brzmienie przepisu art. 11 ustawy o tk nie gwarantowało wyłonienia w drodze konkursów Prezesów UTK zarówno w 2010 r. jak i w 2012 r. którzy posiadaliby wiedzę i doświadczenie pożądane w zakresie spraw należących do właściwości Prezesa UTK, w szczególności spraw w zakresie BRK.

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Nie zostały zrealizowane wnioski zawarte w przedstawianym Ministrowi przez Prezesa UTK dokumencie pn. „Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa kolejowego za rok 2010”.
2. W ostatnich 2 latach przez 8 miesięcy stanowisko Prezesa UTK nie było obsadzone zgodnie z przepisami ustawy o tk, a zadania centralnego organu administracji rządowej nadzorującej bezpieczeństwo ruchu kolejowego w Polsce, i krajowej władzy bezpieczeństwa ruchu kolejowego wykonywały jedynie osoby pełniące obowiązki Prezesa UTK.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność w zakresie nadzoru Ministra nad Prezesem UTK.

#### 6. Ocena systemu uzyskiwania licencji maszynisty kolejowego i świadectwa maszynisty

Opis stanu  
faktycznego

W myśl przepisów art. 22e ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 ze zm.) minister właściwy do spraw transportu, przeprowadza ocenę systemu uzyskiwania licencji maszynisty i świadectwa maszynisty.

W sprawie przeprowadzenia ww. oceny dyrektor Departamentu TK wyjaśnił, że: „Zgodnie z art. 6 pkt 2 ustawy z dnia 25 czerwca 2009 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 214, poz. 1658) ww. art. 22e wszedł w życie 4 grudnia 2010 r. stosowna ocena systemu uzyskiwania licencji maszynisty i świadectwa maszynisty zostanie przeprowadzona do 2015 r.

Obecnie prowadzone są prace nad zmianą ustawy o transporcie kolejowym, dotycząca maszynistów. Wejście w życie tej ustawy stworzy podstawę do opracowania sprawnego systemu uzyskiwania licencji i świadectwa maszynisty.

Budowę założeń do oceny uzyskiwania licencji maszynisty i świadectwa maszynisty Departament Transportu Kolejowego rozpocznie w 2013 r., a zakończy pod koniec 2014 r."

(dowód: akta kontroli, str. 96-100)

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Uwagi dotyczące  
zbadanej działalności

NIK zwraca uwagę, że pomimo wystąpienia w 2012 r. poważnego wypadku oraz innych wypadków i zdarzeń na kolei, Minister nie przeprowadził oceny systemu uzyskiwania licencji maszynisty i świadectwa maszynisty, na podstawie przepisów ustawy o tk.

Izba przyjmuje do wiadomości wyjaśnienia udzielone przez Podsekretarza Stanu, wskazujące na to iż: „Obecnie spośród około 17 500 osób uprawnionych do prowadzenia pojazdów trakcyjnych w Polsce, licencje maszynisty posiada około 325 osób, co stanowi niespełna 2% ogółu, przy czym zdecydowana większość z nich to osoby uprzednio uprawnione do prowadzenia pojazdów trakcyjnych, które wymieniły dotychczasowe dokumenty poświadczające uprawnienia. Biorąc pod uwagę długość okresu przejściowego, jak również początkową fazę wdrażania nowych przepisów, zasadne wydaje się przeprowadzenie oceny systemu uzyskiwania licencji i świadectwa maszynisty nie wcześniej niż po zakończeniu pełnego cyklu szkoleniowego przez pierwszą grupę maszynistów szkolonych według nowych zasad”.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym obszarze.

#### IV. Uwagi i wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli<sup>20</sup>, wnosi o:

- 1) zwiększenie nadzoru nad UTK i PKP PLK S.A., w zakresie wykonywania zadań związanych z BRK,
- 2) pozyskiwanie danych umożliwiających rozszerzenie zakresu nadzoru właścicielskiego nad PKP PLK S.A. o kwestie dotyczące BRK oraz inicjowanie, w ramach tego nadzoru, prac koncepcyjnych dla poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
- 3) usprawnienie przebiegu procesu legislacyjnego tak aby możliwe było pełne i terminowe wprowadzanie do prawa krajowego unormowań UE w zakresie BRK,
- 4) współdziałanie z PKBWK w zakresie realizacji wniosków i zaleceń tej komisji,
- 5) pełne wdrożenie unormowań prawnych w zakresie interoperacyjności na polskich kolejach,
- 6) przyspieszenie prac nad przygotowaniem nowych regulacji o warunkach i czasie pracy na kolei.

#### V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia  
zastrzeżeń

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

<sup>20</sup> Dz. U. z 2012 r., poz.82

Obowiązek  
poinformowania  
NIK o sposobie  
wykorzystania uwag  
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK przysługuje Panu Ministrowi prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do Prezesa Najwyższej Izby Kontroli.

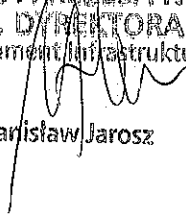
Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

***Tekst ostateczny wystąpienia pokontrolnego ujednolicony na podstawie uchwały  
Nr 51/2013 Kolegium Najwyższej Izby Kontroli z dnia 19 czerwca 2013 r.***

Warszawa, dnia  lipca 2013 r.

RADCA PREZESA NIK  
p.o. D/REKTORA  
Departament Infrastruktury

  
Stanisław Jarosz