

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

DEPARTAMENT KOMUNIKACJI
I SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH

KKT-41004/06

Nr ewid. 114/2007/P/06/065/KKT

Informacja o wynikach kontroli wykonywania funkcji regulacyjnych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego

W a r s z a w a k w i e c i e ń 2 0 0 7 r .

Misja *Najwyższej Izby Kontroli jest dbałość o gospodarność i skuteczność w służbie publicznej dla Rzeczypospolitej Polskiej*

Wizja *Najwyższej Izby Kontroli jest cieszący się powszechnym autorytetem najwyższy organ kontroli państwowej, którego raporty będą oczekiwanym i poszukiwanym źródłem informacji dla organów władzy i społeczeństwa*

**Informacja o wynikach kontroli
wykonywania funkcji regulacyjnych przez
Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego**

Dyrektor Departamentu Komunikacji
i Systemów Transportowych

Krzysztof Wierzejski

Warszawa, dnia 25.04. 2007 r.

Zatwierdzam:

Józef Górny

Wiceprezes

Najwyższej Izby Kontroli

Warszawa, dnia 26.04.2007 r.

Najwyższa Izba Kontroli
ul. Filtrowa 57
00-950 Warszawa
tel./fax: 0-xxxx-22-825 44 81
www.nik.gov.pl

Spis treści

1. Wprowadzenie	5
2. Podsumowanie wyników kontroli	6
2.1. Ogólna ocena kontrolowanej działalności	6
2.2. Synteza wyników kontroli	6
2.3. Uwagi końcowe i wnioski.....	10
3. Ważniejsze wyniki kontroli	12
3.1. Charakterystyka stanu prawnego oraz uwarunkowań ekonomicznych i organizacyjnych.....	12
3.1.1. Charakterystyka stanu prawnego	12
3.1.1.1. Regulacja transportu kolejowego.....	13
3.1.1.2. Licencjonowanie transportu kolejowego.....	13
3.1.1.3. Nadzór techniczny nad eksploatacją linii kolejowych i bezpieczeństwem ruchu.....	15
3.1.1.4. Zadania w zakresie oceny zgodności	16
3.1.2. Uwarunkowania ekonomiczne i organizacyjne	18
3.2. Istotne ustalenia kontroli.....	19
3.2.1. Licencjonowanie transportu kolejowego.....	19
3.2.2. Regulacja transportu kolejowego.....	22
3.2.3. Sprawowanie nadzoru technicznego	24
3.2.4. Zapewnienie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei.....	29
3.2.5. Realizacja zadań kontrolnych przez Oddziały Terenowe UTK.....	32
3.2.6. Organizacja pracy w UTK.....	34
4. Informacje dodatkowe o przeprowadzonej kontroli	37
4.1. Przygotowanie kontroli.....	37
4.2. Postępowanie kontrolne i działania podjęte po zakończeniu kontroli.....	37
5. Załączniki.....	40
5.1. Wykaz skontrolowanych podmiotów oraz jednostek organizacyjnych NIK, które przeprowadziły w nich kontrole	40

5.2. Lista osób zajmujących kierownicze stanowiska, odpowiedzialnych za kontrolowaną działalność	41
5.3. Wykaz aktów prawnych dotyczących kontrolowanej działalności	42
5.4. Wykaz organów, którym przekazano informację o wynikach kontroli.....	44

1. Wprowadzenie

Temat i numer kontroli. Wykonywanie funkcji regulacyjnych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. P/06/065

Ogólne tło badanej problematyki oraz przyczyna podjęcia decyzji o przeprowadzeniu kontroli. Urząd Transportu Kolejowego (UTK) rozpoczął działalność 1 czerwca 2003 r., aby pełnić rolę tzw. regulatora rynku kolejowego zgodnie z dyrektywami Unii Europejskiej. Do zadań UTK należy również zapewnienie spełniania przez krajowe podsystemy transportu kolejowego wymagań interoperacyjności kolei¹ w obszarze kolei europejskich. W trakcie przeprowadzanych przez Departament Komunikacji i Systemów Transportowych kontroli wykonywania budżetu państwa zwrócono uwagę, że Prezes UTK nie podejmował skutecznych działań dla ochrony interesów polskich kolei na otwierającym się rynku europejskim, który jest ściśle regulowany. Prezes UTK, będący „organem wyspecjalizowanym” w systemie kontroli wyrobów², nie podejmował również działań kontrolnych w zakresie spełniania przez podsystemy transportowe i elementy tych systemów wymagań dotyczących interoperacyjności kolei. W artykułach prasowych sugerowano, iż skutkiem nieprzygotowania przez UTK procedur umożliwiających powołanie tzw. jednostek certyfikujących, Polska może stracić szansę na otrzymanie nawet kilkunastu miliardów euro dotacji z Komisji Europejskiej. Na istnienie wspomnianych nieprawidłowości zwracała również uwagę Sejmowa Komisja Infrastruktury³. Kontrola została przeprowadzona z inicjatywy własnej NIK.

Cel kontroli. Dokonanie oceny działalności Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie wykonywania obowiązków nałożonych ustawą o transporcie kolejowym.

Główne zagadnienia objęte tematyką kontroli. Licencjonowanie i regulacja transportu kolejowego, nadzór techniczny nad eksploatacją linii kolejowych i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, procedury oceny zgodności taboru i budowli kolejowych z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei.

Zakres podmiotowy kontroli. Urząd Transportu Kolejowego – Centrala oraz Oddziały Terenowe UTK w Gdańsku, Katowicach, Krakowie, Lublinie, Poznaniu i Wrocławiu. Kontrolę przeprowadzono z uwzględnieniem kryteriów legalności, gospodarności, celowości i rzetelności.

Okres objęty badaniami kontrolnymi. Rok 2005 i I półrocze 2006 r.

Okres przeprowadzenia kontroli. Wrzesień - grudzień 2006 r.

¹ Interoperacyjność kolei – wg art. 4 pkt 29 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789 ze zm.) – zdolność transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej do bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów na terenie państw członkowskich Unii Europejskiej, polegająca na spełnieniu zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei.

² Art. 38 ust. 1 i ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (j.t. Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2087 ze zm.)

³ Na posiedzeniu w dniu 15 czerwca 2005 r.

2. Podsumowanie wyników kontroli

2.1. Ogólna ocena kontrolowanej działalności

Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia wykonywanie przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego⁴ obowiązków określonych przepisami ustawy z dnia 23 marca 2003 r. o transporcie kolejowym⁵. W okresie objętym kontrolą Prezes UTK z naruszeniem przepisów prawa i nierzetelnie realizował obowiązki w zakresie licencjonowania i regulacji transportu kolejowego, nadzoru technicznego nad eksploatacją linii kolejowych i bezpieczeństwem ruchu oraz zapewnienia interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Liczba i zakres stwierdzonych nieprawidłowości oznacza, iż na rynku przewozów kolejowych nie uzyskano, zakładanych podczas powołania urzędu Prezesa UTK, efektów w postaci wdrożenia stosownych dyrektyw Wspólnot Europejskich i zapewnienia wszystkim przewoźnikom kolejowym równego dostępu do bezpiecznej infrastruktury kolejowej.

2.2. Synteza wyników kontroli

2.2.1. W ocenie NIK, funkcjonujący w UTK system zarządzania i kontroli wewnętrznej, w tym organizacja Urzędu nie sprzyjały rzetelnemu wykonywaniu obowiązków nałożonych na Prezesa UTK przepisami ustawy o transporcie kolejowym, ale wręcz je uniemożliwiały. Do zakończenia kontroli NIK, nie zostały wprowadzone w UTK przepisy wewnętrzne (procedury) określające zasady wydawania świadectw bezpieczeństwa oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji. Nie zostały również wprowadzone zasady zatwierdzania przez Prezesa UTK przepisów wewnętrznych przewoźników, zarządców infrastruktury i użytkowników bocznic⁶. Nie zostały określone zasady prowadzenia rejestrów wydanych świadectw bezpieczeństwa oraz rejestrów wydanych świadectw dopuszczenia do eksploatacji. Stosowany, dowolny, sposób ich prowadzenia utrudniał rzetelne i szybkie sprawdzanie upływu terminów ważności świadectw oraz planowanie kontroli

⁴ W okresie od 4 czerwca 2003 r. do 31 maja 2006 r. był nim Janusz Dyduch, a od 1 czerwca 2006 r. funkcję tę pełni Wiesław Jarosiewicz.

⁵ J.t. Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94

⁶ O których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 3, ust. 2 pkt 4 i ust. 3 pkt 2 w związku z art. 13 ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym.

u posiadaczy tych świadectw. Miało to szczególne znaczenie wobec braku przepisów wewnętrznych UTK określających zasady planowania kontroli spełniania przez zarządców infrastruktury, przewoźników kolejowych i użytkowników bocznie obowiązków w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego. Na powyższe nakłada się fakt likwidacji w 2006 r., po roku funkcjonowania, Departamentu Kontroli, który podejmował działania w celu usystematyzowania i uregulowania działań kontrolnych zagadnień nadzorowanych przez Prezesa UTK. W ocenie NIK działania wspomnianego Departamentu były prowadzone rzetelnie.

W ocenie Izby, z naruszeniem zasad legalności i rzetelności były realizowane obowiązki Prezesa UTK w zakresie postępowania z otrzymywanymi skargami oraz sporządzania rocznych ocen funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Mimo iż stan zatrudnienia w UTK utrzymywał się na poziomie niższym od limitu ujętego w ustawie budżetowej⁷, nie odpowiadał potrzebom zarówno pod względem liczbowym, jak i w zakresie posiadanych przez pracowników kwalifikacji, przez co uniemożliwiał rzetelne wykonywanie zadań nałożonych na UTK, Prezes UTK nie podjął skutecznych działań w celu uzupełnienia kadr. Ograniczono się głównie do działań doraźnych, polegających na okresowym zatrudnianiu pracowników na umowę-zlecenie. (str. 35-37)

2.2.2. NIK negatywnie ocenia pod względem legalności i rzetelności wykonywanie przez Prezesa UTK zadań w zakresie licencjonowania transportu kolejowego. Stwierdzono bowiem, że udzielał on licencji podmiotom wnioskującym o ich wydanie, pomimo wielokrotnego przekraczania terminu wyznaczonego do uzupełnienia braków. Było to postępowanie niezgodne z § 3 rozporządzenia wykonawczego do ustawy o transporcie kolejowym⁸ nakazującego pozostawić taki wniosek bez rozpatrzenia. Ponadto Prezes UTK nie wdrożył skutecznego systemu nadzoru w zakresie pobierania opłat należnych za udzielenie licencji. Opłaty te, stanowiące dochód budżetu państwa, były przez niektórych przedsiębiorców wnoszone nawet z rocznym opóźnieniem. Ogółem kwota opłat wniesionych z opóźnieniem wyniosła 41,2 tys. zł. (opis str. 21-23)

⁷ W latach 2005-2006 średnioroczne zatrudnienie wynosiło 132 osoby (w przeliczeniu na pełny etat), przy limicie w ustawie budżetowej wynoszącym 175 etatów.

⁸ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 czerwca 2003 r. w sprawie trybu składania i rozpatrywania wniosków o udzielenie licencji na prowadzenie działalności gospodarczej polegającej na wykonywaniu przewozów kolejowych osób lub rzeczy albo udostępnianiu pojazdów trakcyjnych oraz wzoru licencji (Dz. U. Nr 137, poz. 1309)

2.2.3. W ocenie NIK Prezes UTK nierzetelnie realizował zadania w zakresie regulacji transportu kolejowego. Nie korzystał z uprawnienia do kontroli⁹ przez co niewłaściwie nadzorował zarządców infrastruktury kolejowej w zakresie realizacji obowiązków związanych z udostępnianiem tej infrastruktury przewoźnikom oraz ustalaniem opłat za korzystanie z infrastruktury. Urząd dopiero w trakcie kontroli NIK przeprowadził kontrolę Polskich Linii Kolejowych SA – największego zarządcy infrastruktury – w zakresie poprawności ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej. W jej trakcie stwierdzono, że wysokość tych opłat nie była związana z rzeczywistymi kosztami zarządcy infrastruktury. Przeprowadzone przez UTK kontrole zarządców infrastruktury, w trakcie których ujawniono nieprawidłowości w zakresie zapewnienia równości dostępu przewoźników do infrastruktury oraz w realizacji obowiązku publikacji *regulaminów przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów*, były kontrolami doraźnymi realizowanymi nie w ramach planowej działalności kontrolnej UTK, lecz skutkiem skarg przewoźników. Mimo stwierdzonych w trakcie tych kontroli nieprawidłowości, Prezes UTK nie wywiązał się z obowiązku nałożenia kary pieniężnej określonej ustawą o transporcie kolejowym. Kara ta mogła wynieść, w skrajnym przypadku, nawet 60 mln zł. (str. 23-25)

2.2.4. NIK negatywnie pod względem legalności i rzetelności ocenia działania Prezesa UTK w zakresie wydawania świadectw bezpieczeństwa oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli, urządzeń i taboru kolejowego. Ustalono bowiem, że takie świadectwa były wydawane podmiotom, które nie spełniały warunków, określonych w art. 19 ustawy o transporcie kolejowym. Ponadto Prezes UTK dopuścił do wprowadzenia w styczniu 2005 r., nie mającej umocowania w tej ustawie, tzw. „procedury skróconej” wydawania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych. Na jej podstawie wydawano świadectwa dopuszczenia do eksploatacji, bez przeprowadzania obowiązkowych badań¹⁰ tych budowli, urządzeń i pojazdów. W ocenie Izby nieprawidłowości te mogą stanowić zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym. (str. 25-29)

⁹ Art. 13 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym upoważnia Prezesa UTK do kontroli przestrzegania przepisów i realizacji decyzji oraz postanowień z zakresu kolejnictwa.

¹⁰ §§ 2-4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego (Dz. U. Nr 103, poz. 1090 ze zm.)

2.2.5. Prezes UTK, opieszale realizując zadania w zakresie zapewnienia interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei na terytorium Polski, dopiero w sierpniu 2005 r. wydał obwieszczenie w sprawie ustalenia listy właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei. Brak takiej listy utrudnił rozpoczęcie procedury autoryzacji jednostek certyfikujących i jednostek kontrolujących oraz laboratoriów w krajowym systemie oceny zgodności w zakresie dyrektyw Unii Europejskiej w sprawie interoperacyjności kolei. Również prowadząc w sposób opieszale prace związane z ustaleniem i opublikowaniem cennika opłat za czynności wykonywane przez Prezesa UTK w zakresie interoperacyjności kolei, Prezes UTK pozbawił w okresie 2 lat Skarb Państwa możliwości uzyskania dochodu z tych opłat w kwocie co najmniej 32,5 tys. zł. (str. 30-33)

2.2.6. W 5, z 6 skontrolowanych, Oddziałach Terenowych UTK stwierdzono nieprawidłowości zarówno w planowaniu kontroli, realizacji planów kontroli, dokumentowaniu przebiegu kontroli oraz działaniach pokontrolnych, co Izba ocenia negatywnie pod względem legalności i rzetelności. W szczególności część protokołów kontroli była sporządzana (podpisywana) nawet kilkanaście dni po zakończeniu kontroli. Również wystąpienia pokontrolne nie były sporządzane w terminie 7 dni od zakończenia kontroli¹¹ lecz ze znacznym opóźnieniem, lub wystąpień takich nie sporządzano w ogóle. Oddziały Terenowe UTK pomimo udokumentowanych w protokołach kontroli istotnych zagrożeń bezpieczeństwa w ruchu kolejowym, nie występowały do Prezesa UTK o wydanie decyzji wstrzymujących lub ograniczających ruch kolejowy albo wyłączających z eksploatacji pojazdy kolejowe. Nie występowały również o cofnięcie licencji, mimo wskazywania w protokołach kontroli na nieprawidłowości świadczące o niespełnieniu przez licencjobiorców wymagań określonych w ustawie o transporcie kolejowym. (str. 33-35)

2.2.7. W ocenie NIK, niewątpliwe utrudnienie dla wykonywania zadań nałożonych na Prezesa UTK ustawą o transporcie kolejowym stanowił okresowy brak istotnych rozporządzeń ministra właściwego do spraw transportu¹². (str. 27-28)

¹¹ Tj. terminie określonym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 21 listopada 2003 r. w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

¹² Tj.: rozporządzenia w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, rozporządzenia w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych oraz rozporządzenia regulującego zasady naliczania opłat za wydanie świadectwa bezpieczeństwa.

2.3. Uwagi końcowe i wnioski

Urząd Transportu Kolejowego (UTK) powstał z przekształcenia Głównego Inspektoratu Kolejnictwa i funkcjonował w oparciu o byłych pracowników PKP. Pracownicy ci nie potrafili wykonywać funkcji regulatora rynku, w tym zwłaszcza związanych z interoperacyjnością kolei. Kierownictwo UTK działało, tak jakby Urząd stanowił jeden ze składników organizacyjnych PKP. Z tego względu przepisy wewnętrzne PKP rozciągano na jednostki niekolejowe, liberalnie traktowano nieprawidłowości ujawnione podczas kontroli podmiotów wchodzących w skład Grupy PKP i nie wykorzystywano przewidzianych w ustawie o transporcie kolejowym możliwości w zakresie dyscyplinowania podmiotów działających w obszarze transportu kolejowego.

Kierownictwo UTK nie potrafiło zorganizować pracy Urzędu tak, aby funkcjonował on w sposób profesjonalny. Nie potrafiło również doprowadzić do pełnego obsadzenia posiadanych etatów kompetentnymi pracownikami. W ostatnim okresie negatywne skutki dla funkcjonowania UTK spowodowała likwidacja Departamentu Kontroli.

Minister właściwy do spraw transportu ograniczał się w sposób formalny do sprawowanego nadzoru nad Prezesem UTK i przyjmował składane przez niego sprawozdania z działalności nie weryfikując istniejącego stanu. Takie sprawozdanie krytycznej ocenie Minister poddał dopiero w 2006 r. Zastrzeżenia Izby budził także sposób współpracy pomiędzy UTK a odpowiednimi departamentami Ministerstwa Transportu (oraz jego poprzedników) w zakresie tworzenia aktów prawnych obejmujących obszary działania UTK.

W świetle wyników kontroli NIK uważa za celowe podjęcie przez **Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego** przedsięwzięć zapewniających usunięcie stwierdzonych nieprawidłowości i poprawę sposobu funkcjonowania Urzędu, w szczególności poprzez:

- skuteczne działania monitorujące i kontrolne zapobiegające występowaniu przypadków braku równości dostępu przewoźników kolejowych do infrastruktury kolejowej oraz zapewniające wypełnianie przez zarządców infrastruktury obowiązków związanych z publikowaniem regulaminów przydzielania tras pociągów;

- usunięcie zaległości w wydawaniu świadectw (certyfikatów) bezpieczeństwa i świadectw dopuszczenia do eksploatacji oraz natychmiastowe zaniechanie niezgodnych z prawem postępowań przy ich wydawaniu;
- podjęcie działań zapewniających przestrzeganie przepisów prawa w trakcie postępowań prowadzących do wydawania świadectw dopuszczenia do eksploatacji;
- wprowadzenia zmian w organizacji pracy UTK przez określenie zasad: zatwierdzania przepisów wewnętrznych, o których mowa w art. 19 ustawy o transporcie kolejowym; planowania kontroli spełniania przez zarządców infrastruktury, przewoźników kolejowych i użytkowników bocznic obowiązków w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego; wydawania świadectw bezpieczeństwa i świadectw dopuszczenia do eksploatacji; prowadzenia rejestrów, które Prezes UTK ma prowadzić;
- doprowadzenie do rzetelnego dokumentowania w protokołach kontroli przeprowadzanych przez Oddziały Terenowe UTK stwierdzonych w trakcie kontroli nieprawidłowości;
- podejmowanie przez kierowników Oddziałów Terenowych UTK działań zmierzających do wstrzymania lub ograniczenia ruchu kolejowego, bądź wyłączenia z eksploatacji pojazdów kolejowych, w przypadku stwierdzenia w trakcie kontroli poważnego naruszenia zasad prowadzenia ruchu kolejowego bądź niewłaściwej eksploatacji pojazdów kolejowych oraz działań zmierzających do cofnięcia licencji we wszystkich przypadkach stwierdzenia naruszenia przez posiadaczy licencji zasad określonych w art. 52 ust. 2 i 3 ustawy o transporcie kolejowym.

Celowym byłoby również wzmożenie przez **Ministra Transportu** sprawowanego nadzoru nad funkcjonowaniem UTK.

3. Ważniejsze wyniki kontroli

3.1. Charakterystyka stanu prawnego oraz uwarunkowań ekonomicznych i organizacyjnych

3.1.1. Charakterystyka stanu prawnego

Podstawowym aktem prawnym określającym zadania, prawa i obowiązki Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (Prezesa UTK) jest ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym¹³ - zwana dalej ustawą.

Prezes UTK jest centralnym organem administracji rządowej, właściwym w sprawach regulacji transportu kolejowego (z wyjątkiem metra¹⁴), licencjonowania transportu kolejowego, nadzoru technicznego nad eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych oraz pojazdów kolejowych, a także bezpieczeństwa ruchu kolejowego (art. 10 ust. 1 ustawy). Jest również organem wyspecjalizowanym w rozumieniu ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności¹⁵ wykonującym kontrolę wyrobów przeznaczonych do stosowania w infrastrukturze kolejowej, na bocznicach kolejowych, kolejach wąskotorowych oraz w metrze, związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu, a także wykonywaniem przewozów osób i towarów oraz eksploatacją pojazdów szynowych (art. 10 ust. 3 ustawy).

Prezes UTK jest również uprawniony do kontroli przestrzegania przepisów i realizacji decyzji oraz postanowień z zakresu kolejnictwa (art. 13 ust. 4) i zatwierdza (art. 13 ust. 5) opracowane przez zarządców, przewoźników kolejowych oraz użytkowników bocznic kolejowych przepisy wewnętrzne (o których mowa w art. 19 ustawy) określające zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej.

Prezes UTK przedstawia corocznie, w terminie do końca miesiąca następującego po pierwszym kwartale, ministrowi właściwemu do spraw transportu ocenę funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego (art. 13 ust. 7 ustawy).

¹³ Dz. U. Nr 86, poz. 789 ze zm.

¹⁴ Patrz art. 2 pkt 1 ustawy w związku z art. 13 ust. 1.

¹⁵ Patrz przypis 4.

3.1.1.1. Regulacja transportu kolejowego

Do zadań Prezesa UTK, w zakresie regulacji transportu kolejowego, należy:

- zatwierdzanie i koordynowanie opłat za korzystanie z przyznanych tras pociągów infrastruktury kolejowej pod względem zgodności z zasadami ustalania tych opłat;
- nadzór nad zapewnieniem równości dostępu przewoźników kolejowych do infrastruktury kolejowej;
- nadzór nad równoprawnym traktowaniem przez zarządców wszystkich przewoźników kolejowych, w szczególności w zakresie rozpatrywania wniosków o udostępnienie tras pociągów i naliczania opłat;
- nadzór nad poprawnością ustalania przez zarządcę opłat podstawowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz opłat dodatkowych za świadczenie usług dodatkowych;
- rozpatrywanie skarg przewoźników kolejowych dotyczących: regulaminu zarządcy infrastruktury kolejowej (o którym mowa w art. 32) określającego m. in. tryb składania i rozpatrywania wniosków o przydział tras pociągów, sposób ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej i warunki korzystania z udostępnionej infrastruktury kolejowej oraz skarg dotyczących przydzielania tras pociągów i opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej;
- zbieranie i analizowanie informacji dotyczących rynku przewozów kolejowych;
- współdziałanie z właściwymi organami w zakresie przeciwdziałania stosowaniu praktyk monopolistycznych przez zarządców i przewoźników kolejowych oraz koordynowania funkcjonowania rynku transportu kolejowego;
- nakładanie kar pieniężnych na zasadach określonych w ustawie (art. 13 ust. 1 ustawy).

3.1.1.2. Licencjonowanie transportu kolejowego

Działalność gospodarcza polegająca na wykonywaniu przewozów kolejowych osób lub rzeczy albo na udostępnianiu pojazdów trakcyjnych podlega licencjonowaniu (art. 43 ust. 1 ustawy). Na pisemny wniosek przedsiębiorcy (art. 48) licencji udziela (w drodze decyzji) Prezes UTK (art. 45). Nie może on odmówić udzielenia licencji, jeżeli przedsiębiorca ubiegający się o nią spełnia wymagania wskazane w art. 46 ustawy. Natomiast odmowa udzielenia licencji jest możliwa w przypadkach

wskazanych w art. 47 ust. 4¹⁶ i art. 51¹⁷ ustawy. Szczegółowy sposób postępowania przy udzielaniu licencji reguluje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 czerwca 2003 r. w sprawie trybu składania i rozpatrywania wniosków o udzielenie licencji na prowadzenie działalności gospodarczej polegającej na wykonywaniu przewozów kolejowych osób lub rzeczy albo na udostępnianiu pojazdów trakcyjnych oraz wzoru licencji¹⁸.

Za udzielenie licencji Prezes UTK pobiera opłatę, która stanowi dochód budżetu państwa. Do opłaty tej stosuje się przepisy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji w zakresie egzekucji obowiązków o charakterze pieniężnym (art. 50). Wysokość i sposób uiszczania opłaty określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2003 r. w sprawie opłaty za udzielenie licencji na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie transportu kolejowego¹⁹.

Przepisy art. 52 ust. 1 ustawy zobowiązują Prezesa UTK do dokonywania okresowych kontroli przewoźnika kolejowego posiadającego licencję, w zakresie przestrzegania warunków określonych w licencji. Prezes UTK cofa licencję, jeżeli przedsiębiorca:

- nie spełnia wymagań określonych w ustawie;
- wykonujący międzynarodowe przewozy kolejowe nie przestrzega postanowień odpowiednich umów międzynarodowych, których Rzeczpospolita Polska jest stroną;
- nie podjął działalności objętej licencją mimo wezwania lub zaprzestał wykonywania działalności gospodarczej objętej licencją;
- został pozbawiony prawa wykonywania działalności gospodarczej objętej licencją na podstawie prawomocnego orzeczenia sądowego;
- został postawiony w stan upadłości lub likwidacji;
- nie wywiązywał się z zobowiązań złożonych w oświadczeniach, w określonych w nich terminach. (art. 52 ust. 2 ustawy)

¹⁶ Prezes UTK może odmówić udzielenia licencji przedsiębiorcy, który doprowadził do znacznych zaległości publicznoprawnych.

¹⁷ Prezes UTK odmawia udzielenia licencji, cofa licencję lub zmienia jej zakres ze względu na zagrożenie obronności lub bezpieczeństwa państwa albo inny ważny interes publiczny.

¹⁸ Dz. U. Nr 137, poz. 1309

¹⁹ Dz. U. Nr 144, poz. 1402

Prezes UTK może cofnąć licencję w przypadku, gdy przedsiębiorca nie prowadził licencjonowanej działalności przez okres 6 miesięcy (art. 52 ust. 3 ustawy).

3.1.1.3. Nadzór techniczny nad eksploatacją linii kolejowych i bezpieczeństwem ruchu

Do zadań Prezesa UTK, w zakresie nadzoru technicznego nad eksploatacją linii kolejowych i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, należą obowiązki wskazane w art. 13 ust. 2 ustawy, a mianowicie:

- wydawanie, przedłużanie, zmiana i cofanie autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa oraz prowadzenie rejestru tych dokumentów;
- wydawanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego oraz prowadzenie rejestru tych świadectw;
- kontrola spełniania przez zarządców, przewoźników kolejowych oraz użytkowników bocznic kolejowych obowiązków w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego;
- nadzór nad zachowaniem zasad bezpieczeństwa w transporcie kolejowym oraz prawidłowym utrzymaniem i eksploatacją linii kolejowych oraz bocznic kolejowych;
- nadzór nad bezpieczeństwem przewozu koleją towarów niebezpiecznych;
- powoływanie komisji i nadawanie uprawnień doradcom do spraw bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych;
- monitorowanie, promowanie, wprowadzanie w życie oraz rozszerzanie zakresu regulacji bezpieczeństwa, łącznie z systemem krajowych zasad bezpieczeństwa;
- prowadzenie krajowego rejestru pojazdów kolejowych;
- analiza raportów w sprawie bezpieczeństwa.

Zarządca infrastruktury kolejowej, przewoźnik kolejowy i użytkownik bocznic kolejowej oraz przedsiębiorca wykonujący przewozy w obrębie bocznic kolejowej mogą eksploatować wyłącznie typy budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego i typy pojazdów kolejowych, na które Prezes UTK wydał świadectwo dopuszczenia typu do eksploatacji (art. 23 ust. 1). Warunki, tryb

wydawania i cofania wspomnianych świadectw określają przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego²⁰.

Za wydawanie świadectw bezpieczeństwa oraz wydawanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego pobierane są opłaty, stanowiące dochód budżetu państwa. Opłaty są pobierane również za dokonywane czynności kontrolne spełniania przez zarządców, przewoźników kolejowych oraz użytkowników bocznic kolejowych obowiązków w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, jeżeli polegają one na wykonywaniu specjalistycznych badań i pomiarów (art. 16 ust. 1). Sposób pobierania opłat określają przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 9 grudnia 2003 r. w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania²¹.

W przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów, decyzji lub postanowień z zakresu kolejnictwa Prezes UTK wydaje decyzję określającą zakres naruszenia oraz termin usunięcia nieprawidłowości (art. 13 ust. 6 ustawy). W przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa Prezes UTK wstrzymuje, w drodze decyzji, lub ogranicza ruch kolejowy albo wyłącza z eksploatacji pojazd kolejowy (art. 14 ust. 1 i ust. 2).

3.1.1.4. Zadania w zakresie oceny zgodności

Podsystemy i składniki interoperacyjności kolei wchodzące w skład transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej podlegają, na podstawie odpowiedniej „technicznej specyfikacji interoperacyjności”²², ocenie zgodności z zasadniczymi wymaganiami

²⁰ Dz. U. Nr 103, poz. 1090 ze zm.

²¹ Dz. U. Nr 217, poz. 2138

²² Techniczne specyfikacje interoperacyjności” - szczegółowe wymagania techniczne i funkcjonalne, procedury i metody oceny zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei, warunki eksploatacji i utrzymania dotyczące składników interoperacyjności i podsystemów transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej, określone i ogłaszane przez Komisję Europejską.

dotyczącymi interoperacyjności kolei²³ (art. 25c ustawy), które zostały określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 29 czerwca 2004 r. w sprawie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei oraz procedur oceny zgodności dla transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości²⁴. Podsystem strukturalny może być oddany do eksploatacji w transeuropejskim systemie kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli jest zbudowany i zainstalowany w taki sposób, że spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei oraz jest zapewniona jego zgodność z istniejącym systemem kolei, w skład którego wchodzi, a składniki interoperacyjności, z których jest zbudowany, są właściwie zainstalowane i wykorzystywane zgodnie z przeznaczeniem. Zgoda lub odmowa na oddanie podsystemu strukturalnego do eksploatacji następuje w drodze decyzji Prezesa UTK, wydawanej na wniosek zainteresowanego przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury. (art. 25e)

Prezes UTK ustala i ogłasza, w drodze obwieszczenia, w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu, listę właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei – w przypadku gdy techniczne specyfikacje interoperacyjności nie zostały ogłoszone przez Komisję Europejską (art. 25d).

Zarządca infrastruktury jest obowiązany prowadzić rejestr infrastruktury obejmujący zarządzaną przez niego infrastrukturę kolejową, wchodzącą w skład transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej, a przewoźnik kolejowy oraz inny podmiot eksploatujący pojazdy kolejowe w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej jest obowiązany prowadzić rejestr taboru interoperacyjnych pojazdów kolejowych. Rejestry te powinny być corocznie uaktualniane i przekazywane, do dnia 31 marca, Prezesowi UTK, który je ogłasza, w drodze obwieszczenia, w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu oraz przekazuje właściwym organom (art. 25g).

²³ Zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei - wymagania określone w dyrektywach Komisji Europejskiej w sprawie interoperacyjności kolei, dotyczące składników interoperacyjności, podsystemów i ich powiązań, które powinny być spełnione w transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości i w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej - dla zapewnienia interoperacyjności kolei.

²⁴ Dz. U. Nr 162, poz. 1697

Prezes UTK, w drodze decyzji, dokonuje autoryzacji jednostek certyfikujących, jednostek kontrolujących oraz laboratoriów, ogranicza zakres autoryzacji lub cofa autoryzację, o której mowa w art. 19 ustawy o systemie oceny zgodności. O podjętej decyzji informuje ministra właściwego do spraw gospodarki, a Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów o ograniczeniu lub cofnięciu autoryzacji (art. 25h). Ministrowi właściwemu do spraw gospodarki zgłasza autoryzowane jednostki certyfikujące i jednostki kontrolujące oraz autoryzowane laboratoria w celu ich notyfikowania Komisji Europejskiej i państwom członkowskim Unii Europejskiej (art. 25i).

Prezes UTK sprawuje nadzór nad notyfikowanymi jednostkami certyfikującymi i jednostkami kontrolującymi oraz notyfikowanymi laboratoriami w zakresie określonym w art. 19 ust. 3 pkt 1 i 2 ustawy o systemie oceny zgodności (art. 25j) i jest uprawniony do kontroli tych jednostek (art. 25o).

Prezes UTK okresowo sprawdza podsystem oddany do eksploatacji w zakresie spełniania zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei odnoszących się do eksploatacji i utrzymania podsystemu (art. 25k) i w przypadku stwierdzenia, że składnik interoperacyjności lub podsystem nie spełnia tych zasadniczych wymagań, może, w drodze decyzji, zakazać eksploatacji podsystemu (art. 25m).

Prezes UTK, jako „organ wyspecjalizowany”, prowadzi kontrolę spełniania przez wyroby zasadniczych wymagań oraz postępowania w zakresie wprowadzonych do obrotu wyrobów niezgodnych z zasadniczymi wymaganiami (art. 38 ustawy o systemie oceny zgodności).

3.1.2. Uwarunkowania ekonomiczne i organizacyjne

Prezes UTK jest powoływany i odwoływany przez Prezesa Rady Ministrów, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu. Minister ten sprawuje nadzór nad Prezesem UTK oraz na wniosek Prezesa UTK powołuje i odwołuje dwóch wiceprezesów UTK.

Prezes UTK wykonuje swoje zadania przy pomocy Urzędu Transportu Kolejowego²⁵, w którego skład wchodzi oddziały terenowe. Statut UTK²⁶ określa, że siedzibą UTK jest miasto stołeczne Warszawa, a oddziały terenowe mają siedziby w: Radomiu (obszar działania obejmuje województwa mazowieckie, łódzkie i podlaskie), Lublinie (woj. lubelskie i podkarpackie), Krakowie (woj. małopolskie i świętokrzyskie), Gdańsku (woj. pomorskie, warmińsko-mazurskie i kujawsko-pomorskie), Katowicach (woj. śląskie i opolskie), Wrocławiu (woj. dolnośląskie i lubuskie), Poznaniu (woj. wielkopolskie i zachodniopomorskie). Szczegółową organizację oraz podział zadań w UTK określa Prezes UTK w regulaminie organizacyjnym.

W celu przeprowadzenia kontroli Prezes UTK i pisemnie upoważnione przez niego osoby mają prawo wstępu na obszar kolejowy i na bocznicę kolejową oraz do pomieszczeń związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz do pojazdów kolejowych, mogą żądać pisemnych i ustnych wyjaśnień, okazywania dokumentów, udzielania informacji oraz udostępniania wszelkich danych związanych z przedmiotem kontroli. Zasady przeprowadzania kontroli reguluje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 listopada 2003 r. w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego²⁷.

Prezes UTK zobowiązany jest²⁸ do przekazywania Prezesowi Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów rocznego planu kontroli, w terminie do dnia 30 listopada roku poprzedzającego rok, którego dotyczy plan kontroli oraz przekazywania do dnia 15 kwietnia roku następnego rocznego sprawozdania z przeprowadzonych kontroli.

²⁵ UTK powstał w drodze przekształcenia Głównego Inspektoratu Kolejnictwa – funkcjonującym na podstawie przepisów ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 96, poz. 591 ze zm.), która utraciła moc z dniem wejścia w życie ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

²⁶ Nadany zarządzeniem nr 8 Ministra Infrastruktury z dnia 30 maja 2003 r. w sprawie nadania statutu Urzędowi Transportu Kolejowego (Dz. Urz. MI. Nr 8, poz. 14 ze zm.).

²⁷ Dz. U. Nr 210, poz. 2046

²⁸ Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 2004 r. w sprawie sposobu przepływu informacji dotyczących systemu kontroli wyrobów wprowadzonych do obrotu (Dz. U. Nr 87, poz. 812 ze zm.).

3.2. Istotne ustalenia kontroli

3.2.1. Licencjonowanie transportu kolejowego

W ocenie NIK, Prezes UTK nierzetelnie i z naruszeniem przepisów prawa realizował zadania w zakresie licencjonowania transportu kolejowego, określone w rozdziale 8 ustawy o transporcie kolejowym.

Izba negatywnie ocenia rozpatrywanie przez Prezesa UTK wniosków o udzielenie licencji na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie wykonywania przewozów kolejowych.

Ustalono bowiem, że Prezes UTK rozpatrywał, zamiast pozostawić bez rozpatrzenia, również wnioski o udzielenie licencji, które nie spełniały wymogów określonych w art. 48 ust. 1-3 ustawy o transporcie kolejowym²⁹, a istniejące we wnioskach braki były przez wnioskodawców uzupełniane nawet po upływie kilku miesięcy po terminie wyznaczonym przez UTK³⁰. Postępowaniem takim Prezes UTK naruszał przepis § 3 ust. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 czerwca 2003 r. w sprawie trybu składania i rozpatrywania wniosków o udzielenie licencji na prowadzenie działalności gospodarczej polegającej na wykonywaniu przewozów kolejowych osób lub rzeczy albo na udostępnianiu pojazdów trakcyjnych oraz wzorów licencji³¹. Na zbadanych w trakcie kontroli NIK 14 postępowań, z pośród 52 przeprowadzonych w okresie objętym kontrolą, o udzielenie licencji w 7 przypadkach wnioski rozpatrywano pomimo nieusunięcia ich braków w wyznaczonym przez UTK terminie.

²⁹ Pisemny wniosek przedsiębiorcy o udzielenie licencji powinien zawierać: nazwę przedsiębiorcy, jego siedzibę i adres, numer w rejestrze przedsiębiorców albo ewidencji działalności gospodarczej, imiona i nazwiska osób uprawnionych do występowania w imieniu przedsiębiorcy, określenie przedmiotu i zakresu wykonywania działalności, na którą ma być udzielona licencja. Do wniosku należy dołączyć: odpis z rejestru przedsiębiorców albo zaświadczenie o wpisie do ewidencji działalności gospodarczej, kopię zaświadczenia o statystycznym numerze identyfikacyjnym REGON, kopię decyzji o nadaniu numeru identyfikacji podatkowej NIP, dokumenty potwierdzające posiadanie odpowiedniego zabezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, zaświadczenie o niekaralności osób prowadzących działalność gospodarczą lub członków organu zarządzającego osoby prawnej, informacje o dotychczasowej działalności przedsiębiorcy i toczących się postępowaniach: upadłościowym, układowym, ugodowym lub likwidacyjnym wobec przedsiębiorcy, szczegółowe dane dotyczące typów posiadanych pojazdów kolejowych oraz kwalifikacji pracowników odpowiedzialnych za bezpieczeństwo przewozów kolejowych i szczegółowe dane dotyczące szkolenia tych pracowników.

³⁰ Przed podjęciem decyzji w sprawie wydania licencji organ ją wydający może wezwać wnioskodawcę do uzupełnienia, w wyznaczonym terminie, brakującej dokumentacji – art. 48 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym.

³¹ Dz. U. Nr 137, poz. 1309 – „§ 3 ust. 3 Nieusunięcie braków w wyznaczonym terminie powoduje pozostawienie wniosku bez rozpatrzenia.”

Wniosek Stowarzyszenia Górnośląskich Kolei Wąskotorowych rozpatrywano, mimo iż dokumenty do wniosku złożonego w dniu 31 maja 2004 r. były uzupełniane sześciokrotnie, każdorazowo po przekroczeniu wyznaczonego 7-dniowego terminu na uzupełnienie wniosku (np. wnioskodawca wezwany w dniu 31 maja 2004 r. do uzupełnienia brakującej dokumentacji, przedstawił i to tylko część tej dokumentacji, dopiero po 6 miesiącach). Postępowanie zakończone zostało udzieleniem licencji w dniu 25 maja 2005 roku.

Wniosek Fundacji Polskich Kolei Wąskotorowych rozpatrywano, mimo iż został on uzupełniony dopiero w dniach 13 maja i 9 czerwca 2005 r., a w wezwaniu o jego uzupełnienie, z dnia 18 kwietnia 2005 r. wyznaczono na to termin 7-dniowy.

Opisane powyżej nieprawidłowości miały miejsce, mimo iż audytor wewnętrzny UTK już jesienią 2004 r. zwrócił uwagę na ich występowanie³² i wnioskował o wdrożenie procedury, w której m.in. określony zostanie i będzie przestrzegany termin weryfikacji wniosków. Ustalenia kontroli świadczą, że wprowadzona w kwietniu 2005 r. *Procedura udzielania licencji na wykonywanie przewozów kolejowych osób lub rzeczy albo na udostępnianie pojazdów trakcyjnych*³³ nie była w Urzędzie przestrzegana.

NIK negatywnie również ocenia działania Prezesa UTK w zakresie pobierania, stanowiących dochód budżetu państwa, opłat za udzielane licencje. W Urzędzie nie pilnowano bowiem, aby wnioskodawcy uiszczali je w wyznaczonych terminach.

Z ustaleń kontroli wynika bowiem, że opłaty za udzielone licencje, nie były pobierane w sposób określony rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2003 r. w sprawie opłaty za udzielenie licencji na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie transportu kolejowego³⁴. Spośród zbadanych przez kontrolerów NIK 16, losowo wybranych, postępowań o wydanie licencji w 3 przypadkach licencję wydano, mimo iż wnioskodawca nie wniósł za nią opłaty w terminie określonym w rozporządzeniu³⁵.

³² Np.: niewiarygodne analizy ekonomiczne, przewlekłość postępowania, brak możliwości ustalenia terminu weryfikacji dokumentów.

³³ Na stronie 8 Procedury: „(...) b) w przypadku konieczności uzupełnienia, stwierdzonych w trakcie analizy złożonego wniosku, braków Departament występuje w trybie art. 64 Kpa o ich usunięcie lub poprawienie dołączonych dokumentów w terminie 7 dni z pouczeniem, iż nie usunięcie tych braków spowoduje pozostawienie wniosku bez rozpoznania.” oraz na stronie 11 Procedury: „(...) 14. W przypadku niespełnienia przez wniosek i dołączone do niego dokumenty wymagań (...) a także brak reakcji wnioskodawcy, w wyznaczonym przepisami Kpa terminie, wniosek pozostaje bez rozpoznania.”

³⁴ Dz. U. Nr 144, poz. 1402

³⁵ Tj. w terminie 7 dni od dnia doręczenia zawiadomienia o udzieleniu licencji - § 5 rozporządzenia.

CTL Kolzap Sp. z o.o. opłatę za licencję udzieloną w dniu 6 lipca 2006 r. wniosła dopiero w dniu 9 listopada 2006 r. i to na skutek postępowania egzekucyjnego wszczętego w wyniku kontroli NIK.

Torpol Sp. z o.o. oraz Kolmex Tabor Sp. z o.o. opłaty za licencję uiszczyły po 17 dniach.

Ogólna kwota należnych, a wniesionych z opóźnieniem opłat wyniosła 17.292,20 zł.

Spośród zbadanych 13 postępowań o udzielenie licencji, za które należną opłatę Prezes UTK, na wniosek licencjobiorcy, rozłożył na raty³⁶, w 10 przypadkach wpłata drugiej raty nie została dokonana w 6-miesięcznym terminie określonym w § 3 ust. 2 pkt 2 powyżej przywołanego wcześniej rozporządzenia Ministra Infrastruktury. I tak np.:

Urząd Gminy Rewal drugą ratę opłaty za licencję udzieloną w dniu 28 kwietnia 2004 r. uiszczył dopiero w dniu 6 kwietnia 2005 r.

Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych w Kaliszu drugą ratę opłaty za udzielone w dniu 20 października 2004 r. dwie licencje uiszczyło w dniu 15 marca 2006 r.

Ogólna kwota rat wniesionych z opóźnieniem wyniosła 23.923,55 zł.

Biuro Utrzymania i Eksploatacji Gnieźnieńskiej Kolei Wąskotorowej Prezes UTK udzielił w dniu 29 kwietnia 2004 r. dwu licencji (dla przewoźnika i dla zarządcy infrastruktury). Biuro to pierwszą ratę za udzielone licencje uiszczyło dopiero w dniu 26 stycznia 2005 r. Ostatnia rata nie została uiszczona do czasu zakończenia kontroli NIK – mimo iż Prezes UTK, uchylając przepisom § 3 ust. 2 przywołanego rozporządzenia³⁷, opłatę za udzielenie licencji rozłożył na 4 raty. Pomimo, iż działania Urzędu podejmowane w celu wyegzekwowania zaległości były nieskuteczne, tytuł wykonawczy w postępowaniu egzekucyjnym należności został wystawiony dopiero w toku kontroli NIK, tj. 23 października 2006 r.

3.2.2. Regulacja transportu kolejowego

W ocenie NIK, Prezes UTK nierzetelnie realizował zadania w zakresie regulacji transportu kolejowego³⁸ i niewłaściwie nadzorował zarządców infrastruktury

³⁶ Na wniosek przedsiębiorcy opłata za udzielenie licencji może być rozłożona na 2 równe raty, z których pierwsza jest uiszczana w terminie 7 dni po doręczeniu zawiadomienia o udzieleniu licencji, a druga w terminie 6 miesięcy od dnia udzielenia licencji.

³⁷ Na umotywowany wniosek przedsiębiorcy, złożony wraz z wnioskiem o udzielenie licencji, opłata za udzielenie licencji może zostać rozłożona na dwie raty.

³⁸ Określone w art. 13 ust. 1 pkt 1-5 ustawy o transporcie kolejowym.

kolejowej w zakresie realizacji przez nich obowiązków³⁹ związanych z udostępnianiem tej infrastruktury przewoźnikom oraz ustalaniem opłat za korzystanie z infrastruktury. W szczególności realizując obowiązki nadzorcze Prezes UTK w sposób niewystarczający korzystał z możliwości dokonywania kontroli zarządców infrastruktury⁴⁰.

W okresie objętym kontrolą NIK, tj. przez 1½ roku, UTK tylko raz przeprowadził kontrolę wywiązywania się przez największego w kraju zarządcę infrastruktury – Polskie Linie Kolejowe S.A. (zarządca 93% ogółu polskiej infrastruktury kolejowej) z obowiązku publikowania *regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów* w terminie określonym w art. 32 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym⁴¹. Kontrola ta nie została jednak przeprowadzona w ramach planowej działalności kontrolnej⁴², a była skutkiem skargi wniesionej przez przewoźnika (PKP Cargo). Mimo iż w trakcie tej kontroli ustalono, że PLK S.A. nie wywiązała się z terminu opublikowania regulaminu, utrudniając tym samym możliwość dostępu przewoźników do infrastruktury, Prezes UTK nie wykonał obowiązku nałożenia za to przewinienie kary pieniężnej⁴³, lecz ograniczył się do udzielenia PLK S.A. „upomnienia” – której to kary przepisy ustawy o transporcie kolejowym nie przewidują. Kara pieniężna mogła być nałożona nawet w kwocie 60 mln zł.⁴⁴

Procedura stosowania przez UTK kar pieniężnych została uregulowana przez Prezesa UTK dopiero w kwietniu 2006 r.⁴⁵. Nie było to jednak wynikiem własnej inicjatywy UTK, lecz wykonaniem pokontrolnego zalecenia Ministra Transportu, wydanego po kontroli doraźnej przeprowadzonej przez Departament Skarg i Wniosków Ministerstwa Transportu i Budownictwa.

³⁹ Określonych w rozdziale 6 ustawy o transporcie kolejowym.

⁴⁰ Do czego był upoważniony przepisami art. 13 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym.

⁴¹ Tj. nie później niż na 4 miesiące przed rozpoczęciem terminu składania wniosków o przydział tras pociągów.

⁴² Planowymi kontrolami dotyczącymi regulaminu przydzielania tras pociągów objęto 6 mniejszych zarządców infrastruktury.

⁴³ O której mowa w art. 66 ust. 1 pkt 3 ustawy o transporcie kolejowym.

⁴⁴ Kara może wynieść do 2% przychodów przedsiębiorcy za rok poprzedzający nałożenie kary. Do oszacowania możliwej wysokości kary NIK przyjęła przychody PLK S.A. podane w Raporcie rocznym Grupy PKP za 2004 r.

⁴⁵ Zarządzeniem Prezesa UTK Nr 3 z dnia 7 kwietnia 2006 r.

Nieskutecznie był sprawowany, w okresie objętym kontrolą NIK, przez UTK nadzór nad równoprawnym traktowaniem przewoźników przez zarządców infrastruktury kolejowej. Przypadki nierównoprawnego traktowania przewoźników przez zarządcę infrastruktury kolejowej w zakresie umożliwienia dostępu do tej infrastruktury, nie zostały ujawnione w wyniku działań UTK lecz dopiero w wyniku skarg wniesionych do UTK przez przewoźników⁴⁶.

Wprawdzie żadna z decyzji Prezesa UTK dotycząca cenników opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej⁴⁷ nie była przedmiotem postępowania odwoławczego, jednak w ocenie NIK, Prezes UTK nierzetelnie wykonywał nadzór nad poprawnością ustalania przez zarządcę opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej⁴⁸. UTK dopiero w trakcie trwania kontroli NIK przeprowadził kontrolę PLK SA – największego zarządcy infrastruktury – w zakresie poprawności ustalania takich opłat. W jej trakcie stwierdzono brak systemu analizy danych źródłowych kosztów powstających w procesie działalności zarządcy, jak również uchybienia w postaci braku objaśnień do działań umożliwiających obliczenie opłaty podstawowej wg tablic stawek jednostkowych (część A Cennika). Powodowało to, że wysokość opłat nakładana na przewoźników kolejowych określana była w sposób o dużym stopniu dowolności, nie związany z rzeczywistymi kosztami zarządcy infrastruktury. Dopiero po tej kontroli Prezes UTK zobowiązał, w wystąpieniu pokontrolnym, Prezesa PLK S.A. do uzupełnienia systemu ewidencji kosztów dostępu do infrastruktury w zakresie umożliwiającym ewidencjonowanie kosztów zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 30 maja 2006 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej⁴⁹.

3.2.3. Sprawowanie nadzoru technicznego

W ocenie NIK, Prezes UTK nierzetelnie i nielegalnie realizował obowiązki w zakresie nadzoru technicznego nad eksploatacją linii kolejowych

⁴⁶ Przez CTL TRANS-PORT Sp. z o.o. – w 2005 r. i POL-MIEDŹ-TRANS Sp. z o.o. – w 2006 r.

⁴⁷ Realizując uprawnienia określone w art. 13 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK wydał 17 decyzji zatwierdzających cenniki, 4 decyzje odmawiające ich zatwierdzenia i 3 decyzje dokonujące zmian w zatwierdzonych cennikach.

⁴⁸ Art. 13 ust. 1 pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym.

⁴⁹ Dz. U. Nr. 107, poz. 737

i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, określone w art. 13 ust. 2 pkt 1-3 ustawy o transporcie kolejowym⁵⁰.

W toku kontroli stwierdzono nieprawidłowości związane zarówno z wydawaniem świadectw bezpieczeństwa, o których mowa w art. 18 ustawy o transporcie kolejowym⁵¹, wydawaniem świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych, jak i w zakresie wykonywania kontroli spełniania przez zarządców, przewoźników kolejowych oraz użytkowników bocznic kolejowych obowiązków w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego.

Prezes UTK, naruszając przepisy art. 19 ustawy o transporcie kolejowym, wydawał świadectwa bezpieczeństwa podmiotom, które nie przedstawiły wykazów opracowanych przez siebie i zatwierdzonych przez Prezesa UTK przepisów wewnętrznych określających warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej, oraz zasady i wymagania organizacyjne związane z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych⁵². Zamiast egzekwować od podmiotów składających wnioski o wydanie świadectw bezpieczeństwa posiadanie wspomnianych przepisów wewnętrznych, Prezes UTK podjął, w okresie objętym kontrolą, kolejno 3-krotnie decyzje o tymczasowym zatwierdzeniu przepisów wewnętrznych obowiązujących w Grupie PKP do stosowania przez podmioty nie należące do tej Grupy. Decyzje takie zapadały, mimo iż do uprawnień Prezesa UTK, określonych w ustawie o transporcie kolejowym, nie należy prawo rozszerzania stosowania przepisów wewnętrznych jednego podmiotu na inne jednostki. Na podstawie tych nielegalnych decyzji Prezes UTK wydawał świadectwa bezpieczeństwa podmiotom, które nie miały zatwierdzonych własnych przepisów wewnętrznych. Nieposiadanie przez podmioty gospodarcze prowadzące działalność w obszarze transportu kolejowego wewnętrznych, dostosowanych do lokalnych warunków, przepisów bezpieczeństwa, mogło powodować zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym.

⁵⁰ W brzmieniu obowiązującym w okresie objętym kontrolą.

⁵¹ Tj. świadectw bezpieczeństwa dla przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury kolejowej oraz użytkowników bocznic kolejowych.

⁵² Obowiązek przedstawienia takich wykazów wynikał z art. 19 ust. 1 pkt 3 – wobec zarządców infrastruktury, art. 19 ust. 2 pkt 4 – wobec przewoźników, art. 19 ust. 3 pkt 2 – wobec użytkowników bocznic.

Prezes UTK nierzetelnie wykonując obowiązki nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego dopuścił do tego, że działalność prowadzili również przewoźnicy, zarządcy infrastruktury kolejowej i użytkownicy bocznic kolejowych nieposiadający świadectw bezpieczeństwa –co mogło stanowić przyczynę zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Wg art. 69 ustawy o transporcie kolejowym przewoźnicy i zarządcy infrastruktury zobowiązani byli do uzyskania świadectw bezpieczeństwa do dnia 31 grudnia 2003 r., a użytkownicy bocznic kolejowych do dnia 31 grudnia 2004 r. W terminach tych wydane zostało tylko 1 świadectwo bezpieczeństwa, mimo iż do ich uzyskania było zobowiązanych ponad 1000 podmiotów.

Do dnia 31 grudnia 2003 r. nie zostało wydane żadne świadectwo bezpieczeństwa; w 2004 r. świadectwa bezpieczeństwa wydano dla 34 przewoźników – na 55 funkcjonujących (62%), dla 11 zarządców infrastruktury – na 16 (69%) i dla 1 podmiotu na ok. 1000 użytkowników bocznic.

Zasadniczym powodem niewydania świadectw bezpieczeństwa w terminie było nieposiadanie, przez podmioty zobowiązane do ich uzyskania, świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli, urządzeń lub taboru oraz przepisów wewnętrznych. Wnioski o wydanie świadectwa bezpieczeństwa najczęściej składane były jednocześnie z wnioskami o wydanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji oraz w okresie uniemożliwiającym dotrzymanie terminów ustawowych. Prezes UTK nie podjął jednak działań mających na celu zapewnienie właściwej współpracy pomiędzy podmiotami zobowiązanymi do uzyskania świadectw, a Urzędem, ograniczając je w zasadzie do tymczasowego zatwierdzania przepisów wewnętrznych obowiązujących w Grupie PKP, do ogólnego stosowania.

Utrudnienia w uzyskaniu świadectw bezpieczeństwa przez zarządców i przewoźników kolejowych spowodowało również późne wydanie przez ministra właściwego ds. transportu, rozporządzenia regulującego zasady naliczania opłat za świadectwa. Rozporządzenie takie⁵³ opublikowane zostało dopiero na niespełna dwa tygodnie⁵⁴ przed obowiązującym terminem uzyskania świadectw bezpieczeństwa przez zarządców i przewoźników kolejowych.

⁵³ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 9 grudnia 2003 r. w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania (Dz. U. Nr 217, poz. 2138).

⁵⁴ Dnia 18 grudnia 2003 r.

W 2005 r. też wystąpiły niezależne od UTK utrudnienia związane z wydawaniem świadectw bezpieczeństwa, spowodowane wygaśnięciem 2 rozporządzeń Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej⁵⁵, których brak uniemożliwił opracowanie przepisów wewnętrznych, stanowiących element niezbędny dla wydania świadectw. Istniejąca luka prawna została uzupełniona przez Ministra Infrastruktury dopiero po upływie trzech kwartałów 2005 r.⁵⁶

W okresie od 1 marca do 19 czerwca 2005 r. Metro Warszawskie Sp. z o.o. funkcjonowało bez posiadania świadectw bezpieczeństwa zarówno dla przewoźnika, jak i zarządcy infrastruktury.

Izba negatywnie ocenia wydawanie przez Prezesa NIK świadectw bezpieczeństwa na inne okresy niż przewidziane przepisami prawa.

Stwierdzono bowiem, że Prezes UTK w latach 2005 – 2006 wydał 122 świadectwa bezpieczeństwa na okresy krótsze, nawet kilkumiesięczne, niż przewidziane w § 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie świadectw bezpieczeństwa⁵⁷, stanowiącym, iż dokumenty te są wydawane na okres lat 5.

Train Sp. z o.o. w Warszawie wydano świadectwo bezpieczeństwa w dniu 25 stycznia 2005 r. z ważnością do dnia 28 lutego 2005 r.

Przedsiębiorstwu Transportu Kolejowego Infrastruktura S.A. w Rybniku wydano świadectwo 4 kwietnia 2005 r. z ważnością do 31 sierpnia 2006 r., a następnie jego ważność przedłużono do 22 grudnia 2006 r.

Świadectwo bezpieczeństwa dla przewoźnika kolejowego „Metro Warszawskie” Sp. z o.o. wydano 1 kwietnia 2004 r. na okres do 28 lutego 2005 r. Ponownie je wydano 20 czerwca 2005 r. na okres do 31 sierpnia 2006 r. i przedłużono jego ważność do 22 grudnia 2006 r.

NIK negatywnie ocenia, iż UTK, mimo posiadanych uprawnień kontrolnych⁵⁸, nie sprawdzał u wnioskodawców wiarygodności danych zawartych we wnioskach

⁵⁵ Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 11 lutego 2000 r. w sprawie szczegółowych zasad i warunków prowadzenia ruchu na liniach kolejowych (Dz. U. Nr 34, poz. 400) - utraciło moc z dniem 31 grudnia 2004 r., na podstawie art. 76 ust. 2 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2000 r. w sprawie warunków technicznych eksploatacji pojazdów szynowych (Dz. U. Nr 36, poz. 415) utraciło moc z dniem 1 stycznia 2005 r., na podstawie ww. art. 76 ust. 2 pkt 2.

⁵⁶ Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. Nr 172, poz. 1444 ze zm.) – weszło w życie z dniem 24 września 2005 r. oraz rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 212, poz. 1771) – weszło w życie z dniem 12 listopada 2005 r.

⁵⁷ Dz. U. Nr 176, poz. 1719

⁵⁸ Określonych w § 3 ust. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie świadectw bezpieczeństwa.

o wydanie świadectw bezpieczeństwa. Przeprowadzania takich badań nie stwierdzono w skontrolowanych przez NIK 30-stu, losowo wybranych, postępowaniach w sprawie wydania świadectw bezpieczeństwa. Zdaniem Izby brak takich kontroli również mógł mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

W toku kontroli ustalono, że w styczniu 2005 r. została nielegalnie wprowadzona przez wiceprezesa UTK tzw. „procedura skrócona” wydawania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych. Na podstawie tej „procedury skróconej” wydawano wspomniane świadectwa dopuszczenia do eksploatacji, mimo iż jednostki wnioskujące o wydanie świadectw, uchybiając przepisom §§ 2-4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego⁵⁹, nie przedstawiały wyników badań koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji. Wydawanie przez Prezesa UTK świadectw dopuszczenia do eksploatacji z zastosowaniem „procedury skróconej” było niezgodne z § 8 przywołanego rozporządzenia Ministra infrastruktury i mogło skutkować wprowadzeniem zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

NIK negatywnie ocenia sposób wykonywania przez Prezesa UTK obowiązku, określonego w ok. 13 ust. 2 pkt 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym, prowadzenia rejestrów wydanych świadectw bezpieczeństwa oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji. Prowadzone w postaci elektronicznej rejestry nie zawierały „automatycznych” ustawień pozwalających na szybkie uzyskanie informacji o świadectwach, którym upływał okres obowiązywania lub tych, które utraciły ważność. Szczególnie w przypadku „świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu”, w celu ustalenie takich danych konieczne było zweryfikowanie kilku tysięcy pozycji rejestru (na dzień 30 czerwca 2006 r. rejestr obejmował ok. 6900 pozycji). Powodowało to istotne trudności w rzetelnym i sprawnym planowaniu i przeprowadzaniu przez UTK kontroli spełniania przez zarządców infrastruktury, przewoźników i użytkowników bocznic kolejowych, obowiązków w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego.

⁵⁹ Dz. U. Nr 103, poz. 1090 ze zm.

3.2.4. Zapewnienie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei

W ocenie NIK, Prezes UTK nierzetelnie wykonywał zadania w zakresie zapewnienia interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei.

W związku z tym, że żadne techniczne specyfikacje interoperacyjności dla kolei konwencjonalnych nie zostały jeszcze ogłoszone przez Komisję Europejską, Prezes UTK, w myśl art. 25d ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, powinien ustalić listę właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei. Lista powinna zostać ogłoszona, w drodze obwieszczenia, w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu, a jej ustalenie powinno zostać poprzedzone analizą istniejących regulacji krajowych i ich weryfikacją co do spełniania zasadniczych wymagań interoperacyjności kolei. Mimo, iż w Urzędzie nie zakończono wspomnianych działań weryfikacyjnych, Prezes UTK zdecydował o opublikowaniu obwieszczenia z dnia 3 grudnia 2004 r. w sprawie ustalenia dokumentów normalizacyjnych dotyczących warunków eksploatacji pojazdów kolejowych⁶⁰ - co miało stanowić realizację dyspozycji art. 25d ustawy o transporcie kolejowym. Dopiero w dniu 6 lipca 2005 r. został przekazany Prezesowi UTK *„Raport Końcowy z projektu dotyczącego Opracowania listy właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei”*. Lista właściwych krajowych specyfikacji została zatwierdzona dnia 3 sierpnia 2005 r., przez Wiceprezesa UTK i obwieszczenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 8 sierpnia 2005 r. w sprawie ustalenia listy właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei⁶¹ zostało opublikowane w dniu 2 września 2005 r.

W 2005 r. trzy podmioty złożyły do UTK wnioski o udzielenie autoryzacji w krajowym systemie oceny zgodności w zakresie dyrektyw 96/48/WE

⁶⁰ Dz. Urz. MI. nr 21 z dnia 9 grudnia 2004 r., poz. 222

⁶¹ Dz. Urz. MI. Nr 9, poz. 62

i 2001/16/WE. Procedura autoryzacji jednostek certyfikujących i jednostek kontrolujących oraz laboratoriów w zakresie dyrektywy 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996r. w sprawie interoperacyjności i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości została w UTK wprowadzona, decyzją Wiceprezesa UTK, w dniu 23 czerwca 2005 r. Minister Infrastruktury określił już w dniu 27 lutego 2004 r. (załącznikiem do Decyzji nr 15) Procedurę Ramową dotyczącą autoryzacji i notyfikacji jednostek prowadzących ocenę zgodności na podstawie niektórych wspólnotowych dyrektyw nowego podejścia.

Brak autoryzowanych jednostek certyfikujących mógł utrudnić wydawanie przez Prezesa UTK, na podstawie art. 25e ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, decyzji na oddanie podsystemów strukturalnych do eksploatacji w transeuropejskim systemie kolei. Dla uzyskania takiej decyzji niezbędnym jest przedstawienie przez wnioskodawców, sporządzonych przez autoryzowane jednostki certyfikujące i kontrolujące, certyfikatów zgodności podsystemu i dokumentacji przebiegu oceny zgodności podsystemu z zasadniczymi wymaganiami interoperacyjności kolei. Do zakończenia kontroli NIK, do UTK nie wpłynął żaden wniosek od przewoźników lub zarządców infrastruktury dotyczący wydania zgody na oddanie podsystemu strukturalnego do eksploatacji w transeuropejskim systemie kolei.

W trakcie kontroli ustalono, że w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu nie ukazały się w latach 2005 – 2006 obwieszczenia zawierające prowadzone przez zarządców infrastruktury i przewoźników rejestry⁶², o których mowa w art. 25g ust. 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym⁶³. Przewoźnicy oraz zarządcy infrastruktury nie wypełniali obowiązku określonego w art. 25g ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym i nie przekazywali Prezesowi UTK, corocznie w terminie do dnia 31 marca, wspomnianych rejestrów. Tym samym Prezes UTK nie mógł wykonać obowiązku, nałożonego przepisem art. 45g ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, ogłaszania, w drodze obwieszczenia, w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu oraz przekazania właściwym organom tych rejestrów. **NIK negatywnie ocenia w tym zakresie postępowanie Prezesa UTK, który wiedząc, że uchylając przepisom art. 45g ust. 1, 2 i 3 ustawy o transporcie**

⁶² Rejestry objętej zarządem infrastruktury kolejowej, wchodzącej w skład transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej oraz rejestry taboru interoperacyjnych pojazdów kolejowych.

⁶³ W brzmieniu obowiązującym do dnia 10 września 2006 r.

kolejowym, zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi nie zaprowadzili wspomnianych rejestrów, ograniczył się jedynie do bezkrytycznego przyjęcia tego faktu do wiadomości i nie podjął działań w kierunku wyegzekwowania od przewoźników i zarządców wykonania nałożonego ustawą o transporcie kolejowym obowiązku. W szczególności nie zostały wobec wspomnianych zarządców i przewoźników podjęte działania kontrolne i stanowiące na podstawie przepisów art. 13 ust. 4 i 6 ustawy o transporcie kolejowym. Na dzień 31 marca 2005 r. funkcjonowało 19 zarządców infrastruktury oraz 56 licencjonowanych przewoźników kolejowych, natomiast na dzień 31 marca 2006 r. 22 zarządców i 77 przewoźników.

Prezes UTK, skutkiem prowadzonych w sposób opieszawy i nierzetelny działań dotyczących ustalenia cennika opłat za czynności wykonywane w zakresie interoperacyjności kolei⁶⁴, pozbawił budżet państwa dochodu z tych opłat. Do pobierania wspomnianych opłat Prezes UTK jest uprawniony art. 25p ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym. Sposób ustalania opłat miał określić, w rozporządzeniu, minister właściwy do spraw transportu⁶⁵ i uczynił to rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 5 lipca 2004 r. w sprawie sposobu ustalania opłat za czynności wykonywane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie interoperacyjności kolei⁶⁶. Przepisem § 2 ust. 1 tego rozporządzenia Minister Infrastruktury ustalił, że wspomniane opłaty określa Prezes Urzędu Transportu Kolejowego w cennikach ogłaszanych, w drodze obwieszczenia, w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu. Obwieszczenie takie⁶⁷ zostało ogłoszone dopiero 9 listopada 2006 r., tj. ponad 2 lata od wydania stosownego rozporządzenia Ministra Infrastruktury. W trakcie kontroli ustalono, że w UTK prace nad opracowaniem cennika opłat za czynności wykonywane przez Prezesa UTK w zakresie interoperacyjności kolei podjęto już w 2004 r. i w dniu 22 kwietnia 2005 r. projekt obwieszczenia został przekazany do uzgodnień do

⁶⁴ Tj. za czynności związane z autoryzacją jednostek certyfikujących, rozpatrywaniem wniosków o niestosowanie technicznych specyfikacji interoperacyjności, obowiązkowymi okresowymi sprawdzeniami podsystemów oddanych do eksploatacji oraz związanymi z rozpatrywaniem, czy w związku z planowanym zakresem prac występują przesłanki do wydania lub zmiany decyzji o oddaniu podsystemu strukturalnego do eksploatacji po modernizacji lub odnowieniu.

⁶⁵ Na podstawie delegacji zawartych w art. 25p ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym.

⁶⁶ Dz. U. Nr 169, poz. 1772

⁶⁷ Obwieszczenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 20 października 2006 r. w sprawie cennika opłat za czynności wykonywane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie interoperacyjności kolei (Dz. Urz. MT Nr 10, poz. 39).

Ministerstwa Infrastruktury. Od tego czasu, aż do 4 października 2006 r. miała miejsce, w ocenie NIK nieuzasadniona, wymiana korespondencji pomiędzy UTK a Ministerstwem⁶⁸ (w sumie 18 pism) spowodowana niechęcią UTK do wprowadzenia poprawek legislacyjnych i merytorycznych zgłoszonych przez Ministerstwo.

Uszczuplenia dochodów budżetu państwa z tytułu niedobranych opłat za czynności UTK wykonane w zakresie interoperacyjności kolei wyniosły, wg szacunków NIK od 32500 zł do 137500 zł⁶⁹

3.2.5. Realizacja zadań kontrolnych przez Oddziały Terenowe UTK

NIK negatywnie ocenia pod względem rzetelności wykonywanie zadań kontrolnych przez 5 z 6 skontrolowanych Oddziałów Terenowych UTK. W Oddziałach tych ujawniono nieprawidłowości zarówno w planowaniu kontroli, realizacji planów kontroli, dokumentowaniu przebiegu kontroli oraz działaniach pokontrolnych.

W latach 2005-2006 (I. półrocze) pracownicy Oddziału Terenowego UTK w Krakowie przeprowadzili zaledwie 22 kontrole u użytkowników bocznic, gdy wg stanu na koniec maja 2006 r. na obszarze działania Oddziału w eksploatacji znajdowało się 181 bocznic.

W okresie: 2005 r. i I. półrocze 2006 r. plany kontroli Oddziału Terenowego UTK w Katowicach zostały wykonane odpowiednio w: 84,4 % i 69,0 %.

W I. półroczu 2006 r. w Oddziale Terenowym UTK w Poznaniu z 24 kontroli zaplanowanych na ten okres, podjęto zaledwie 14.

Sposób dokumentowania przebiegu kontroli wykonywanych przez oddziały terenowe i ich działania pokontrolne nie odpowiadały zasadom określonym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 21 listopada 2003 r. w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego⁷⁰. W protokołach kontroli, opisując stwierdzone nieprawidłowości, nie podawano jakie przepisy zostały przy tym naruszone oraz osób odpowiedzialnych za te nieprawidłowości.⁷¹ Protokoły

⁶⁸ W związku ze zmianami administracji rządowej były to kolejno ministerstwa: Infrastruktury, Transportu i Budownictwa, Transportu.

⁶⁹ W zależności od pracochłonności wykonanych czynności, która to pracochłonność nie była określana – w związku z brakiem cennika.

⁷⁰ Dz. U. Nr 210, poz. 2046

⁷¹ Takie nieprawidłowości stwierdzono w Oddziałach Terenowych UTK w Lublinie, Poznaniu (w 75% zbadanych protokołów) i Wrocławiu.

kontroli nie były sporządzane i podpisywane bezpośrednio po zakończeniu kontroli, ale ze znacznymi opóźnieniami dochodzącymi nawet do 50 dni po zakończeniu kontroli (Oddział we Wrocławiu). Wystąpienia pokontrolne nie były sporządzane w (określonym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury) terminie 7 dni od zakończenia kontroli lecz ze znacznym opóźnieniem⁷², lub wystąpień takich nie sporządzano w ogóle.

Dokonana przez kontrolerów NIK w Oddziale Terenowym UTK w Poznaniu analiza 36 postępowań kontrolnych wykazała, że po 10 (27,7%) kontrolach nie sporządzono wystąpień pokontrolnych.

W Oddziale Terenowym UTK w Lublinie po 2 kontrolach przeprowadzonych w 2005 r. nie skierowano wystąpień pokontrolnych do jednostek kontrolowanych, a w trzech przypadkach nie określono terminu, w którym kontrolowana jednostka ma pisemnie poinformować Prezesa UTK o podjętych działaniach związanych z realizacją uwag i wniosków pokontrolnych.

Oddziały Terenowe UTK pomimo udokumentowanych w protokołach kontroli istotnych zagrożeń bezpieczeństwa w ruchu kolejowym, nie występowały do Prezesa UTK o wydanie decyzji wstrzymujących lub ograniczających ruch kolejowy albo wyłączających z eksploatacji pojazdy kolejowe. Np.: fakty występowania zagrożeń bezpieczeństwa ruchu kolejowego ujawniono w 12, tj. 35%, spośród 34 skontrolowanych przez NIK protokołach kontroli sporządzonych przez pracowników Oddziału Terenowego UTK w Lublinie.

W sporządzonym przez Oddział Terenowy UTK protokole kontroli Lubelskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Lublinie, PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., wskazano na brak zatwierdzonej przez Prezesa UTK „Dokumentacji technologicznej systemu utrzymania eksploatacyjnego” dla autobusu szynowego, nieterminowe wykonywanie przeglądów okresowych autobusu szynowego i znaczne przekraczanie przebiegów międzyprzeglądowych; dopuszczenie do eksploatacji tego autobusu po dokonanych przeglądach okresowych, pomimo przekroczenia parametru stromości obrzeża „qr” zarysu kół bezobrotowych zestawów kołowych; stosowanie do pomiarów zarysu kół zestawów kołowych przyrządu nie posiadającego aktualnej legalizacji metrologicznej.

Nie występowano również do Prezesa UTK o odebranie licencji kontrolowanym podmiotom, mimo wskazywania w protokołach kontroli na nieprawidłowości świadczące o niespełnieniu przez licencjobiorców wymagań określonych w ustawie o transporcie kolejowym.

Oddział Terenowy UTK we Wrocławiu nie wystąpił do Prezesa UTK o odebranie licencji również po stwierdzeniu przypadku nie podjęcia, mimo

⁷² Do 27 dni w Oddziale UTK w Poznaniu i 34 dni we Wrocławiu.

wezwania ze strony Oddziału, przez PKS w Zielonej Górze Sp. z o.o. działalności objętej licencją, co stanowiło naruszenie art. 52 ust. 2 pkt 3 ustawy o transporcie kolejowym.

Oddział Terenowy w Krakowie nie wystąpił o cofnięcie licencji spółkom „KOLHUT” oraz „TANKPOL”, które mimo uzyskania licencji na początku 2004 r. nie podjęły do dnia kontroli NIK działalności przewozowej. Oddział nie wnioskował w powyższej sprawie do Prezesa UTK, mimo iż w trakcie kontroli przeprowadzonej w grudniu 2005 r. ustalił, iż spółka „TANKPOL” nie posiadała pojazdów kolejowych, świadectwa bezpieczeństwa, nie była użytkownikiem bocznic oraz nie zatrudniała pracowników związanych z ruchem kolejowym.

3.2.6. Organizacja pracy w UTK

NIK ocenia, że funkcjonujący w UTK sposób zarządzania oraz organizacja Urzędu nie sprzyjały rzetelnemu wykonywaniu obowiązków nałożonych na Prezesa UTK przepisami ustawy o transporcie kolejowym, ale wręcz je uniemożliwiały.

Do zakończenia kontroli NIK, nie zostały wprowadzone w UTK procedury (przepisy wewnętrzne) określające zasady wydawania świadectw bezpieczeństwa dla zarządców infrastruktury, przewoźników i użytkowników bocznic kolejowych oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu: budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych. Nie została określona procedura badań eksploatacyjnych dla budowli, urządzeń i pojazdów oraz ich elementów, dla których Prezes UTK wydał terminowe świadectwo dopuszczenia do eksploatacji. Nie została również wprowadzona procedura zatwierdzania przez Prezesa UTK przepisów wewnętrznych przewoźników, zarządców infrastruktury i użytkowników bocznic, o których mowa w art. 19 ustawy o transporcie kolejowym.

Nie zostały określone zasady prowadzenia rejestrów wydanych świadectw bezpieczeństwa oraz rejestrów wydanych świadectw dopuszczenia do eksploatacji, w tym m.in. sposobu ich archiwizacji oraz nadawania numerów ewidencjonowanym świadectwom. Stosowany, dowolny, sposób prowadzenia rejestrów utrudniał rzetelne i szybkie sprawdzanie upływu terminów ważności świadectw oraz planowanie kontroli u posiadaczy tych świadectw. Miało to szczególne znaczenie wobec braku przepisów wewnętrznych UTK określających zasady planowania kontroli spełniania przez zarządców infrastruktury, przewoźników kolejowych i użytkowników bocznic obowiązków w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego. Zwłaszcza wobec likwidacji w 2006 r., po roku funkcjonowania, Departamentu Kontroli, który podejmował działania w celu usystematyzowania i uregulowania działań kontrolnych

zagadnień nadzorowanych przez Prezesa UTK. W ocenie NIK działania wspomnianego Departamentu były prowadzone rzetelnie.

W ocenie Izby, z naruszeniem zasad legalności i rzetelności były realizowane obowiązki Prezesa UTK w zakresie postępowania z otrzymywanymi skargami oraz sporządzania rocznych ocen funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

W 2005 r. oraz I połowie 2006 r. do UTK wpłynęło 15 pism zawierających skargi przewoźników na zarządców infrastruktury, jednak żadne z tych pism nie zostało w UTK zarejestrowane. Taki sposób postępowania stanowił naruszenie przepisów art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach⁷³.

Informacja o otrzymanych skargach przewoźników oraz sposobie ich rozpatrzenia przez UTK nie została przedstawiona w dokumencie „Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w roku 2005” zarówno w jego pierwotnej wersji – nie przyjętej przez Ministra Transportu, jak i w jego wersji ostatecznej z września 2006 r. Skutkiem tego Minister nie miał rzetelnej wiedzy o działaniach UTK i funkcjonowaniu rynku transportu kolejowego. Tymczasem, opracowana przez Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu, na zlecenie UTK, „Ekspertyza zawierająca metodologię i zakres sporządzania oceny stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego i funkcjonowania rynku kolejowego w 2005 r.”⁷⁴ zalecała przekazywanie Ministrowi Transportu również informacji o przyjętych i rozpatrzonych w UTK skargach i wnioskach.

Mimo iż stan zatrudnienia w UTK utrzymywał się na poziomie o 43 etatów niższym od ujętego w ustawie budżetowej (134 wobec planowanych 175), nie odpowiadał potrzebom zarówno pod względem liczbowym, jak i w zakresie posiadanych przez pracowników kwalifikacji, przez co uniemożliwiał rzetelne wykonywanie zadań nałożonych na UTK, nie podjęto skutecznych działań dla uzupełnienia kadr. Ograniczano się głównie do działań doraźnych, polegających na okresowym zatrudnianiu pracowników na umowę-zlecenie.

⁷³ J.t. Dz. U. z 2006 r. Nr 97, poz. 673 ze zm.

⁷⁴ Temat Nr OBET1-1354/06

Istniejące w UTK braki kadrowe oraz funkcjonująca organizacja pracy skutkowałą istotną przewlekłością prowadzonych postępowań w sprawach wydania świadectw bezpieczeństwa i świadectw dopuszczenia do eksploatacji. Do 30 czerwca 2006 r. nie zostało bowiem załatwionych ponad 500 wniosków o wydanie świadectw bezpieczeństwa, złożonych w latach 2004 – 2005 oraz ponad 2200 wniosków o wydanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji, złożonych w latach 2003 – 2005.

Dokonując negatywnej oceny przewlekłości wspomnianych powyżej postępowań NIK uwzględniła wpływ okresowego braku rozporządzeń ministra właściwego do spraw transportu⁷⁵ na sprawność działań UTK.

⁷⁵ Tj.: rozporządzenia w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, rozporządzenia w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych oraz rozporządzenia regulującego zasady naliczania opłat za wydanie świadectwa bezpieczeństwa – co zostało omówione w pkt 3.2.3. niniejszej Informacji.

4. Informacje dodatkowe o przeprowadzonej kontroli

4.1. Przygotowanie kontroli

Kontrole w poszczególnych jednostkach przeprowadzane były metodą bezpośrednich badań, przez kontrolerów NIK.

Była to pierwsza kontrola przeprowadzona przez NIK w UTK w zakresie wykonywania przez UTK zadań określonych w ustawie o transporcie kolejowym.

4.2. Postępowanie kontrolne i działania podjęte po zakończeniu kontroli

4.2.1. Badania kontrolne prowadzone w centrali UTK uzupełniono informacjami otrzymanymi, na podstawie przepisów art. 29 pkt 2 lit. f ustawy o NIK, z Ministerstwa Transportu.

Kierownicy wszystkich skontrolowanych jednostek podpisali protokoły kontroli bez zastrzeżeń.

4.2.2. Do wszystkich skontrolowanych jednostek skierowane zostały wystąpienia pokontrolne, zawierające oceny oraz uwagi i wnioski zmierzające do usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości. Kierownicy skontrolowanych jednostek nie zgłosili zastrzeżeń do otrzymanych wystąpień pokontrolnych.

4.2.3. Prezes UTK w odpowiedzi na wystąpienie pokontrolne stwierdził, iż wskazało ono te zagadnienia, na które winna być zwrócona szczególna uwaga przy wykonywaniu zadań Urzędu wynikających z ustawy o transporcie kolejowym. Protokół kontroli i wystąpienie pokontrolne są, wg Prezesa UTK dokumentami mającymi również charakter „protokołu otwarcia” dla obecnego kierownictwa UTK, a waga niedociągnięć i uchybień ustalonych w trakcie kontroli wymaga przeprowadzenia reorganizacji urzędu. Reorganizacja UTK jest planowana na kwiecień 2007 r. – po zatwierdzeniu przez Ministra Transportu zmiany statutu UTK.

Prezes UTK poinformował również, że realizując wnioski pokontrolne NIK:

- dla zapewnienia systemowych działań UTK w zakresie regulacji rynków kolejowych, w szczególności dla zapewnienia równości dostępu przewoźników kolejowych do infrastruktury kolejowej, opracowano Koncepcję Strategii w tym zakresie, która po zatwierdzeniu przez Ministra Transportu stanowić będzie podstawę dalszych działań regulacyjnych UTK;
- dokonano zmian organizacyjnych w UTK w zakresie komórek organizacyjnych właściwych do wydawania świadectw bezpieczeństwa w kierunku zapewnienia prawidłowego wydawania tych świadectw oraz usunięcia zaległości w ich wydawaniu;
- odstąpiono od „tymczasowego zatwierdzania” przepisów wewnętrznych przedsiębiorców kolejowych, odstąpiono od „procedury skróconej” przy wydawaniu świadectw typu oraz przystąpiono do przygotowania projektów stosownych zmian w rozporządzeniach Ministra Transportu;
- poczynając od września 2006 r. świadectwa bezpieczeństwa są wydawane wyłącznie na okres 5 lat;
- prowadzenie rejestru infrastruktury kolejowej dostosowano do zmienionych przepisów ustawy o transporcie kolejowym;
- Prezes UTK zatwierdził procedury określające sposób zatwierdzania przepisów wewnętrznych przedsiębiorców kolejowych, zasady planowania i przeprowadzania kontroli, tryb postępowania w sprawach wydania świadectw bezpieczeństwa oraz prowadzenia rejestrów wydanych świadectw.

Ponadto Prezes UTK poinformował, że w celu poprawy funkcjonowania UTK przygotowywane są projekty koniecznych zmian w aktach prawnych, których celem jest wyeliminowanie niespójności oraz wprowadzenie jednoznacznych zapisów regulujących nadzorowane zagadnienia transportu kolejowego. W dniu 12 marca 2007 r. Minister Transportu wydał rozporządzenie w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego⁷⁶, które zastąpiło, poprzednio regulujące te zagadnienia, rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 listopada

⁷⁶ Dz. U. Nr 57, poz. 388

2003 r. w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego⁷⁷.

W odpowiedziach na wystąpienia pokontrolne kierownicy Oddziałów Terenowych UTK poinformowali, iż realizując wnioski NIK:

- zwiększyli w planie kontroli na 2007 r. liczby kontroli użytkowników bocznic kolejowych;
- wprowadzili zasadę podejmowania rekontroli celem bardziej skutecznego egzekwowania realizacji wniosków i zaleceń pokontrolnych;
- wystąpili do Prezesa UTK z wnioskami o cofnięcie licencji wobec 2 przewoźników.

⁷⁷ Dz. U. Nr 210, poz. 2046

5. Załączniki

5.1. Wykaz skontrolowanych podmiotów oraz jednostek organizacyjnych NIK, które przeprowadziły w nich kontrole

Lp.	Jednostka skontrolowana	Jednostka kontrolująca
1	Urząd Transportu Kolejowego w Warszawie (centrala)	Departament Komunikacji i Systemów Transportowych NIK
2	Oddział Terenowy UTK w Gdańsku	Delegatura NIK w Gdańsku
3	Oddział Terenowy UTK w Katowicach	Delegatura NIK w Katowicach
4	Oddział Terenowy UTK w Krakowie	Delegatura NIK w Krakowie
5	Oddział Terenowy UTK w Lublinie	Delegatura NIK w Lublinie
6	Oddział Terenowy UTK w Poznaniu	Delegatura NIK w Poznaniu
7	Oddział Terenowy UTK we Wrocławiu	Delegatura NIK we Wrocławiu

5.2. Lista osób zajmujących kierownicze stanowiska, odpowiedzialnych za kontrolowaną działalność

1. Janusz Dyduch – Prezes Urzędu Transportu Kolejowego w okresie od 4 czerwca 2003 r. do 31 maja 2006 r.
2. Wiesław Jarosiewicz – Prezes Urzędu Transportu Kolejowego od 1 czerwca 2006 r.

5.3. Wykaz aktów prawnych dotyczących kontrolowanej działalności⁷⁸

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789 ze zm.)
2. Ustawa z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (j.t. Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2087 ze zm.)
3. Ustawa z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks Postępowania Cywilnego (Dz. U. Nr 43, poz. 296 ze zm.) art. 479⁶⁸-479⁷⁸;
4. Ustawa z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (j.t. Dz. U. z 2005 r. Nr 244, poz. 2080);
5. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 2004 r. w sprawie sposobu przepływu informacji dotyczących systemu kontroli wyrobów wprowadzonych do obrotu (Dz. U. Nr 87, poz. 812 ze zm.)
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 czerwca 2005 r. w sprawie katastrof i wypadków kolejowych (Dz. U. Nr 126, poz. 1056)
7. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 9 grudnia 2003 r. w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania (Dz. U. Nr 217, poz. 2138)
8. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie świadectw bezpieczeństwa (Dz. U. Nr 176, poz. 1719)
9. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego (Dz. U. Nr 103, poz. 1090 ze zm.)
10. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 lipca 2004 r. w sprawie sposobu ustalania opłat za czynności wykonywane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie interoperacyjności kolei (Dz. U. Nr 169, poz. 1772)

⁷⁸ Wg stanu prawnego obowiązującego w okresie objętym kontrolą.

11. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 czerwca 2004 r. w sprawie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei oraz procedur oceny zgodności dla transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz. U. Nr 162, poz. 1697)
12. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 kwietnia 2004 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. Nr 83, poz. 768)
13. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 czerwca 2003 r. w sprawie trybu składania i rozpatrywania wniosków o udzielenie licencji na prowadzenie działalności gospodarczej polegającej na wykonywaniu przewozów kolejowych osób lub rzeczy albo na udostępnianiu pojazdów trakcyjnych oraz wzoru licencji (Dz. U. Nr 137, poz. 1309)
14. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2003 r. w sprawie opłaty za udzielenie licencji na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie transportu kolejowego (Dz. U. Nr 144, poz. 1402)
15. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005 r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 37, poz. 330)
16. Zarządzenie Nr 8 Ministra Infrastruktury z dnia 30 maja 2003 r. w sprawie nadania statutu Urzędowi Transportu Kolejowego (Dz. Urz. MI. Nr 8, poz. 14 ze zm.)
17. Obwieszczenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 8 sierpnia 2005 r. w sprawie ustalenia listy właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei (Dz. Urz. MI. Nr 9, poz. 62).

5.4. Wykaz organów, którym przekazano informację o wynikach kontroli

1. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej
2. Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej
3. Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej
4. Prezes Rady Ministrów
5. Minister Transportu
6. Przewodniczący Sejmowej Komisji do Spraw Kontroli Państwowej
7. Przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury