

Warszawa, dnia 7 lutego 2011r.

Julia Pitera

SJP-4813-1(2)/11
18392/11

P. J. Kociński
SEKRETARIA
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 08.02.11
nr. 1223 podpis *[Podpis]*

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 8.02.11.
nr. 553 podpis *[Podpis]*

**Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu RP**

Stanowem Pani marszałku,

W nawiązaniu do pisma z dnia 14 stycznia 2011r. w sprawie zajęcia stanowiska wobec oświadczenia Pana Senatora Stanisława Koguta złożonego podczas 68 posiedzenia Senatu RP w dniu 12 stycznia 2011r. uprzejmie wyjaśniam, co następuje.

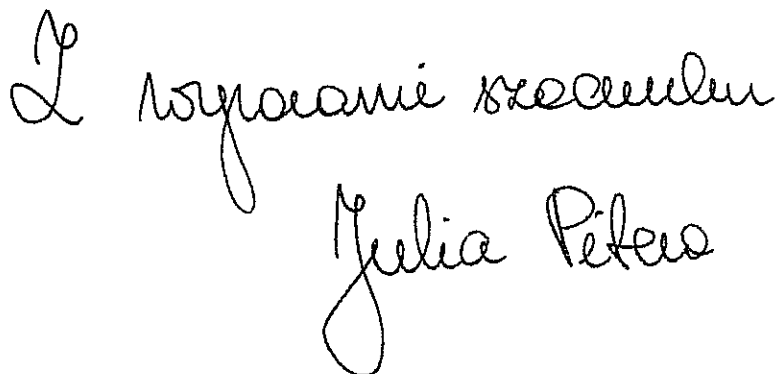
Na wniosek Prezesa Rady Ministrów Pana Donalda Tuska Najwyższa Izba Kontroli – Departament Komunikacji i Systemów Transportowych przeprowadziła w okresie od 27 września 2009r. do 12 marca 2010r. kontrolę pt. „Sprawowanie przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nadzoru technicznego nad eksploatacją oraz utrzymaniem linii i pojazdów kolejowych” (w załączeniu). Informacja zbiorcza o wynikach przedmiotowej kontroli jest udostępniona na stronach internetowych Najwyższej Izby Kontroli. W przedmiotowym dokumencie stwierdzono, iż UTK nie funkcjonuje prawidłowo, a postępowanie w zakresie wydawania decyzji w UTK nie przebiega właściwie. W następstwie przeprowadzenia ww. kontroli dokonano zmian w obszarze działania ww. urzędu.

Jednocześnie pragnę poinformować, iż w związku z liczną korespondencją, jaka wpływała do Pełnomocnika Rządu do Spraw Opracowania Programu Zapobiegania Nieprawidłowościom w Instytucjach Publicznych, w sprawie potencjalnych nieprawidłowości w działaniu transportu kolejowego na danym obszarze podjęłam wiele interwencji w celu wyjaśnienia okoliczności powoływanych w powyższych zawiadomieniach.

Przykładami takich działań są: postępowanie wyjaśniające przeprowadzone w marcu 2009r. przez Prezesa UZP w postępowaniach w sprawie udzielenia zamówień publicznych prowadzonych przez PKP

ENERGETYKA Sp. z o.o., postępowanie wyjaśniające przeprowadzone przez UZP w stosunku do postępowań o udzielenie zamówień publicznych prowadzonych przez PKP Cargo S.A., kontrola NIK Delegatura w Katowicach w PKP S.A. w Oddziale Gospodarowania Nieruchomościami w Katowicach, kontrola doraźna przeprowadzona przez Ministerstwo Infrastruktury Departament Funduszu Spójności i Departament Kontroli w zakresie realizacji projektu kolejowego finansowego ze środków Funduszu Spójności. Jednocześnie informuję, iż na wniosek Ministra Infrastruktury Pana Cezarego Grabarczyka Prezes Urzędu Zamówień Publicznych w 2008r. wszczął postępowanie wyjaśniające oraz przeprowadził kontrole doraźne w sprawie zamówień publicznych przeprowadzonych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Pragnę podkreślić, iż omawiana sprawa nieprawidłowości w zakresie funkcjonowania transportu kolejowego w Polsce pozostaje w sferze moich zainteresowań, czego dowodem są liczne interwencje, które podejmuję w związku z informacjami zawartymi w otrzymywanej korespondencji. Niektóre z zawiadomień zostały skierowane przeze mnie jako materiał dowodowy do służbowego wykorzystania przez właściwe organy ścigania, natomiast wiele z otrzymywanych skarg dotyczyło spraw, które stanowiły już przedmiot postępowania prowadzonego przez te organy.

 Wypracowanie
Julia Pięta

Do wiadomości:
Pan
Szymon Jajko
Dyrektor Departament Spraw Parlamentarnych
KPRM

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

DEPARTAMENT KOMUNIKACJI I SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH

KKT-410-04/2009

Nr ewid.: 152/2010/P/09/063/KKT

Informacja
o wynikach kontroli sprawowania
przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego
nadzoru technicznego nad eksploatacją
oraz utrzymaniem linii i pojazdów kolejowych

Warszawa sierpień 2010 r.

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

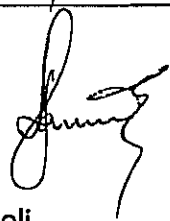
Wizją Najwyższej Izby Kontroli jest cieszący się powszechnym autorytetem najwyższy organ kontroli państwowej, którego raporty będą oczekiwanym i poszukiwanym źródłem informacji dla organów władzy i społeczeństwa

**Informacja o wynikach kontroli
sprawowania przez Prezesa Urzędu Transportu
Kolejowego nadzoru technicznego nad eksploatacją
oraz utrzymaniem linii i pojazdów kolejowych**

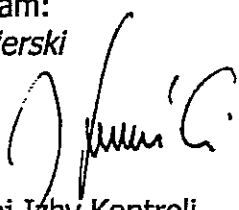
Dyrektor
Departamentu Komunikacji i Systemów Transportowych


Krzysztof Wierzejski

Akceptuję:
Jacek Kościelniak


Wiceprezes
Najwyższej Izby Kontroli

Zatwierdzam:
Jacek Jezierski


Prezes
Najwyższej Izby Kontroli

Warszawa, 20 sierpnia 2010 r.

Najwyższa Izba Kontroli
ul. Filtrowa 57
02-056 Warszawa
tel./fax: 22-444 50 00
www.nik.gov.pl

Spis treści

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1. Wprowadzenie..... | 4 |
| 2. Podsumowanie wyników kontroli..... | 5 |
| 2.1. Ogólna ocena kontrolowanej działalności | 5 |
| 2.2. Synteza wyników kontroli | 6 |
| 2.3. Uwagi końcowe i wnioski | 7 |
| 3. Ważniejsze wyniki kontroli..... | 9 |
| 3.1. Charakterystyka stanu prawnego oraz uwarunkowań ekonomicznych i organizacyjnych..... | 9 |
| 3.1.1. Podstawowe zadania Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego | 9 |
| 3.1.2. Nadzór techniczny nad eksploatacją linii kolejowych i bezpieczeństwem ruchu..... | 10 |
| 3.1.3. Przewóz materiałów niebezpiecznych | 13 |
| 3.2. Istotne ustalenia kontroli | 14 |
| 3.2.1. Wydawanie decyzji administracyjnych | 14 |
| 3.2.2. Kontrole eksploatacji i utrzymania linii i pojazdów kolejowych | 19 |
| 4. Informacje dodatkowe o przeprowadzonej kontroli | 25 |
| 4.1. Przygotowanie kontroli..... | 25 |
| 4.2. Postępowanie kontrolne i działania podjęte po zakończeniu kontroli..... | 27 |
| 5. Załączniki..... | 31 |

1. Wprowadzenie

Temat i numer kontroli. Sprawowanie przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nadzoru technicznego nad eksploatacją oraz utrzymaniem linii i pojazdów kolejowych. Nr P/09/063/KKT.

Kontrola planowa, koordynowana. Podjęta została na wniosek Prezesa Rady Ministrów. W uzasadnieniu wniosku Prezes Rady Ministrów poinformował o sygnałach dotyczących nieprawidłowości w działalności Urzędu Transportu Kolejowego, jego Prezesa i Dyrektora Generalnego. W konkluzji podano, że prawdopodobnym jest, iż Urząd nie funkcjonuje sprawnie, a proces wydawania decyzji w UTK nie przebiega prawidłowo.

Cel kontroli. Celem kontroli było zbadanie i dokonanie oceny działalności Prezesa UTK w zakresie sprawowania nadzoru technicznego nad eksploatacją i utrzymaniem linii i pojazdów kolejowych, z uwzględnieniem prawidłowości wydawania świadectw bezpieczeństwa.

Główne zagadnienia objęte tematyką kontroli to: sprawowanie nadzoru technicznego nad eksploatacją i utrzymaniem linii i pojazdów kolejowych oraz nad bezpieczeństwem przewozów kolejowych, prawidłowość postępowań dotyczących wydawania przez UTK:

- autoryzacji, certyfikatów, świadectw bezpieczeństwa,
- świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego
- świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego.

Zakres podmiotowy kontroli. Kontrolę przeprowadzono (pod względem legalności, celowości, rzetelności i gospodarności) w Urzędzie Transportu Kolejowego oraz w 7 Oddziałach Terenowych UTK w: Gdańsku, Katowicach, Krakowie, Lublinie, Poznaniu, Warszawie i Wrocławiu. Kontrolę przeprowadził Departament Komunikacji i Systemów Transportowych oraz Delegatury NIK w: Gdańsku, Katowicach, Krakowie, Lublinie, Poznaniu i Wrocławiu w okresie od 27.07.2009 r. do 12.03.2010 r.

Okres objęty badaniami kontrolnymi.

Kontrolą został objęty okres od 2007 r. do I półrocza 2009 r.

2. Podsumowanie wyników kontroli

2.1. Ogólna ocena kontrolowanej działalności

NIK negatywnie pod względem rzetelności i legalności, ocenia działania Prezesa UTK polegające na wydawaniu decyzji administracyjnych w zakresie certyfikatów bezpieczeństwa, autoryzacji bezpieczeństwa, świadectw bezpieczeństwa i świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego. Postępowania administracyjne, w kontrolowanym zakresie, prowadzone były przez UTK z naruszeniem ustawowych terminów, jak również z naruszeniem przepisów ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego¹ (kpa). W efekcie postępowania te trwały niekiedy kilka lat, zaś wiele podmiotów gospodarczych realizujących transport kolejowy działało nielegalnie, nie posiadając prawem wymaganych dokumentów. Odnosiło się to w głównej mierze do użytkowników bocznic kolejowych. Podstawowi zarządcy i przewoźnicy kolejowi² posiadali autoryzacje i certyfikaty bezpieczeństwa niezbędne do prowadzenia działalności przewozowej.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działania kontrolne Urzędu w zakresie sprawowania przez Prezesa UTK nadzoru technicznego nad eksploatacją oraz utrzymaniem linii i pojazdów kolejowych. Kontrole, w badanym zakresie, prowadzone były rzetelnie i zgodnie z obowiązującym porządkiem prawnym. Jednocześnie NIK zwraca uwagę na niską skuteczność realizacji wyników tych kontroli.

¹ Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, ze zm.

² Przykładowo: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., PKP S.A., PKP Cargo S.A., PKP Intercity S.A., PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., Przewozy Regionalne Sp. z o.o., Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o., Koleje Mazowieckie-KM Sp. z o.o., Koleje Dolnośląskie S.A., PKP LSH, PKP Energetyka.

2.2. Synteza wyników kontroli

2.2.1. Prezes UTK nierzetelnie i z naruszeniem prawa prowadził postępowania administracyjne w zakresie wydawania decyzji dotyczących autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa, świadectw bezpieczeństwa, jak również świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego. Postępowania te prowadzone były opieszale i z naruszeniem przepisów kpa. W szczególności, pracownicy UTK nie powiadamiali strony o przyczynach zwłoki i nowym terminie załatwienia sprawy, nie stosowali postanowień art. 64 § 2 kpa w przypadku wezwania stron do usunięcia braków w składanych wnioskach, nagminnie nie przestrzegali postanowień art. 14 § 1 kpa, określającego zasadę załatwiania spraw w formie pisemnej. W rezultacie blisko 94% wniosków dotyczących wydania certyfikatów bezpieczeństwa rozpatrzono nieterminowo, a czas trwania postępowań zamykał się w przedziale od 123 dni do 666 dni. Spośród 30 losowo wybranych wniosków dotyczących wydania świadectw bezpieczeństwa aż 97% załatwiono z naruszeniem ustawowych terminów. Zasadniczymi przyczynami stwierzonego stanu były: brak jednolitych zasad rozpatrywania wniosków dotyczących wydawania świadectw bezpieczeństwa, skomplikowana materia dotycząca omawianych zagadnień, niedobory kadrowe w UTK. Skala zaległości w wydawaniu decyzji administracyjnych, dotyczących świadectw bezpieczeństwa i świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego wskazuje, że przy aktualnym tempie rozpatrywania tych wniosków, zostaną one załatwione odpowiednio po 10 i po 15 latach. (*opis str. 14-18*)

2.2.2. Prezes UTK rzetelnie i zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa wykonywał kontrole dotyczące eksploatacji i utrzymania linii i pojazdów kolejowych. W badanym okresie przeprowadzono 1415 kontroli, w tym 327 dotyczyło przewozu materiałów niebezpiecznych. W wyniku tych kontroli Prezes UTK wydał 12 decyzji nakazujących usunięcie stwierdzonych nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego. (*opis str. 19-21*)

2.2.3. Prezes UTK nieskutecznie egzekwował od podmiotów kontrolowanych realizację wniosków i uwag pokontrolnych. Istotne zastrzeżenia NIK dotyczyły również egzekwowania od użytkowników bocznic kolejowych wykonywania działalności przewozów kolejowych zgodnie z obowiązującym prawem. Nieprawidłowości w tym zakresie stwierdzono we wszystkich skontrolowanych Oddziałach. W rezultacie blisko 86% użytkowników bocznic kolejowych wykonuje przewozy kolejowe nielegalnie, tj. bez wymaganych przepisami prawa dokumentów.

Do zasadniczych przyczyn tego stanu należało niewykorzystywanie przez UTK, prawem ustanowionych narzędzi służących egzekwowaniu legalności działań użytkowników bocznic kolejowych, a w szczególności postanowień art. 13 ust. 6 i art. 66 ust. 1 pkt 3a ustawy o transporcie kolejowym³. Skuteczności egzekwowania prawa nie sprzyjał również brak koordynacji działań Centrali UTK i Oddziałów w postępowaniach administracyjnych w zakresie wydawania decyzji administracyjnych. (*opis str. 22-24*)

2.3. Uwagi końcowe i wnioski

Wyniki kontroli wskazują, że w tematyce objętej niniejszą kontrolą, występują obszary działań Prezesa UTK, które wymagają wnikliwej analizy i podjęcia zdecydowanych działań. Należą do nich: uproszczenie przepisów dotyczących wymagań dla użytkowników bocznic kolejowych oraz przeprowadzenie szczegółowej analizy potencjału wykonawczego Urzędu i stopnia jego zorganizowania wobec wykonywanych zadań.

Z procesu odwoławczego, przeprowadzonego po złożeniu zastrzeżeń przez Prezesa UTK na etapie podpisywania protokołu kontroli, wynika, że w odniesieniu do przepisów regulujących zasady wydawania świadectw bezpieczeństwa, aktualnie w Sejmie RP, prowadzone są prace legislacyjne w tym zakresie. Niezbędne jest tym samym podjęcie przez Ministra Infrastruktury działań mających na celu maksymalne uproszczenie przepisów dotyczących wymagań dla użytkowników bocznic

³ Art. 13 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym stanowi, że w przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów, decyzji lub postanowień z zakresu kolejnictwa Prezes UTK wydaje decyzję określającą zakres naruszenia oraz termin usunięcia nieprawidłowości. Art. 66 ust. 1, pkt 3)a ustawy o transporcie kolejowym, stanowi natomiast, że karze pieniężnej podlega użytkownik bocznic kolejowych, który prowadzi działalność bez dokumentu uprawniającego.

kolejowych, które jednakże nie spowodują pogorszenia bezpieczeństwa transportu kolejowego.

Z ustaleń kontroli wynika, że skala zaległości w wydawaniu przez Prezesa UTK decyzji administracyjnych, dotyczących wydawania świadectw bezpieczeństwa i świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego, jak również konieczność przejmowania przez UTK kolejnych zadań wynikających między innymi z wdrażania trzeciego pakietu kolejowego, wskazuje na potrzebę szczegółowej analizy stanu potencjału wykonawczego UTK, w stosunku do nałożonych obowiązków. Według szacunków NIK, załatwienie narosłych zaległości w wydawaniu decyzji administracyjnych przez Prezesa UTK zajmie od 10 do 15 lat. Niezbędne jest tym samym dokonanie przez Ministra Infrastruktury, oceny organizacji pracy Urzędu, jak również skali zatrudnienia w stosunku do zagadnień rozpatrywanych przez UTK i podjęcie na bazie tych analiz niezbędnych decyzji.

3. Ważniejsze wyniki kontroli

3.1. Charakterystyka stanu prawnego oraz uwarunkowań ekonomicznych i organizacyjnych

3.1.1. Podstawowe zadania Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego

Podstawowym aktem prawnym określającym zadania, prawa i obowiązki Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (Prezesa UTK) jest ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym⁴ - zwana dalej ustawą.

Prezes UTK jest centralnym organem administracji rządowej, właściwym w sprawach regulacji transportu kolejowego (z wyjątkiem metra⁵), 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 zgodności⁶ 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 wykonuje swoje zadania przy pomocy Urzędu Transportu Kolejowego⁷ (UTK), w którego skład wchodzi oddziały terenowe. Organizację UTK oraz siedziby oddziałów terenowych określa statut nadany Zarządzeniem Nr 11 Ministra Transportu z dnia 12 czerwca 2007 r. w sprawie nadania statutu Urzędowi Transportu Kolejowego⁸. Zgodnie z załącznikiem do tego zarządzenia siedzibą UTK jest miasto stołeczne Warszawa, a w skład UTK wchodzi również oddziały terenowe.

⁴ Patrz przypis nr 1

⁵ Art. 10 ust. 2 ustawy.

⁶ Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2087, ze zm.

⁷ 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.

⁸ Dz. Urz. MT Nr 6, poz. 16.

Szczegółową organizację oraz podział zadań w UTK określa Prezes UTK w regulaminie organizacyjnym (art. 12 ust. 4 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.

Zasady przeprowadzania kontroli reguluje Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007 r. w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego⁹.

Do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego¹⁰, z tym że od decyzji wydanych przez Prezesa UTK rozstrzygających co do istoty w sprawach, o których mowa w art. 33 ust. 8 oraz art. 66 ust. 1-3 ustawy, przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie - sądu ochrony konkurencji i konsumentów.

3.1.2. 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 między innymi obowiązki wskazane w art.13 ust. 2 ustawy, a mianowicie:

- wydawanie, przedłużanie, zmiana i cofanie autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa (o których mowa w art. 18) oraz prowadzenie rejestru tych dokumentów;
- kontrola spełniania warunków i wymagań zawartych w autoryzacjach bezpieczeństwa, certyfikatach bezpieczeństwa i świadectwach bezpieczeństwa oraz kontrola zgodności działania zarządców i przewoźników kolejowych z przepisami prawa wspólnotowego i prawa krajowego w zakresie bezpieczeństwa;

⁹ Dz. U. Nr 57, poz. 388, ze zm.

- 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, a w szczególności zasad prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (art. 17 ust. 7) i warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (art. 20), w tym ważności świadectw sprawności technicznej (art. 24) i dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym będącym w ruchu (art. 25), warunków, jakie powinni spełniać zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na liniach kolejowych oraz prowadzący pojazdy kolejowe (art. 22), zasad uzyskiwania uprawnień i wykonywania obowiązków doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych koleją (art. 27 i 28);
- 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 systemu rejestru pojazdów kolejowych.

Zarządcy i przewoźnicy kolejowi oraz użytkownicy bocznic kolejowych są zobowiązani spełniać warunki techniczne i organizacyjne zapewniające bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego, bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych oraz ochronę przeciwpożarową i ochronę środowiska (art. 17 ust. 1). Przewoźnicy kolejowi, zarządcy infrastruktury kolejowej oraz użytkownicy bocznic kolejowych są

¹⁰ Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98,

obowiązani uzyskać świadectwo bezpieczeństwa (art. 18), które wydaje Prezes UTK po spełnieniu przez nich warunków określonych w art. 19 ustawy oraz Rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007 r. w sprawie warunków oraz trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa¹¹.

Przepisy art. 69 zobowiązały przewoźników kolejowych oraz zarządców do uzyskania świadectw bezpieczeństwa do dnia 31 grudnia 2003 r., a użytkowników bocznic kolejowych do dnia 31 grudnia 2004 r.

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 kolejowego¹². Natomiast zakres obowiązku uzyskiwania wspomnianych świadectw uściślają przepisy Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 września 2003 r. w sprawie wykazu typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, na które wydawane są świadectwa dopuszczenia do eksploatacji¹³.

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

poz.1071, ze zm.)

¹¹ Dz. U. Nr 57, poz. 389.

¹² Dz. U. Nr 103, poz. 1090, ze zm.

¹³ Dz. U. Nr 175, poz. 1706.

pobierania opłat określają: przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 9 grudnia 2003 r.¹⁴ oraz z dnia 29 lutego 2008 r.¹⁵ w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania.

3.1.3. Przewóz materiałów niebezpiecznych

Uprawnienia i obowiązki Prezesa UTK przy przewozie koleją materiałów niebezpiecznych, poza ustawą, reguluje Ustawa z dnia 31 marca 2004 r. o przewozie koleją towarów niebezpiecznych¹⁶, zwana dalej ustawą p.k.t.n. Stosownie do postanowień art. 8 tej ustawy Prezes UTK jest zobowiązany do wykonywania czynności administracyjnych w sprawach nadzoru i kontroli bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych oraz powoływania komisji egzaminacyjnych i nadawania uprawnień doradcom do spraw bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

W sprawach nieuregulowanych ustawą p.k.t.n. do przewozu koleją towarów niebezpiecznych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej stosuje się Regulamin RID¹⁷.

Przewoźnik kolejowy wykonujący przewóz towarów niebezpiecznych lub inny podmiot uczestniczący w przewozie takich towarów są obowiązani do wyznaczania na swój koszt doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych (zwanego dalej „doradcą” – art. 30 ust. 1 ustawy p.k.t.n.

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). Natomiast w art. 14 ust. 1 i ust 2 ustawy zostały ustalone uprawnienia Prezesa UTK w przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów dotyczących obowiązków zarządców, przewoźników

¹⁴ Dz. U. Nr 217, poz. 2138.

¹⁵ Dz. U. Nr 47, poz. 276.

¹⁶ Dz. U. Nr 97, poz. 962, ze zm.

¹⁷ Regulamin RID - Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiący Aneks I do Przepisów ujednoczonych o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM), będących załącznikiem B do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 1985 r. Nr 34, poz. 158 i 159, z 1997 r. Nr 37, poz. 225 i 226 oraz z 1998 r. Nr 33, poz. 177).

kolejowych oraz użytkowników bocznic kolejowych w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego.

3.2. Istotne ustalenia kontroli

3.2.1. Wydawanie decyzji administracyjnych

NIK negatywnie ocenia pod względem legalności i rzetelności działania Prezesa UTK w zakresie wydawania decyzji dotyczących autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa, świadectw bezpieczeństwa, jak również świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego.

Do zasadniczych nieprawidłowości w tym zakresie należało rozpatrywanie wniosków i wydawanie decyzji w powyższych sprawach z naruszeniem ustawowych terminów, jak również nieprzestrzeganie przepisów ustawy kpa, określających obowiązki organów administracji państwowej związane z wydawaniem decyzji.

Termin wydania decyzji w sprawach autoryzacji bezpieczeństwa i certyfikatu bezpieczeństwa określony jest w art. 18c ustawy o transporcie kolejowym i wynosi 3 miesiące od daty złożenia wniosku, a termin wydania decyzji w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji w art. 23 ust. 2d tej ustawy i wynosi również 3 miesiące od daty złożenia wniosku. Dla wydania świadectw bezpieczeństwa obowiązują terminy, określone w art. 35 § 3 kpa, który stanowi, że załatwienie sprawy powinno nastąpić nie później niż w ciągu miesiąca, a sprawy szczególnie skomplikowanej nie później niż w ciągu 2 miesięcy od dnia wszczęcia postępowania.

Stwierdzono, że z naruszeniem terminów ustawowych, rozpatrywane były wnioski odnoszące się do autoryzacji, certyfikatów, świadectw bezpieczeństwa, jak również świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego.

- *jedyny wniosek dotyczący wydania autoryzacji bezpieczeństwa, który złożony został w dniu 15 października 2008 r., został załatwiony poprzez wydanie stosownej decyzji w dniu 20 lutego 2009 r., tj. 128 dni po jego złożeniu. Oznacza to opóźnienie w stosunku do obowiązujących terminów,*
- *spośród 16 wniosków dotyczących wydania certyfikatów bezpieczeństwa, w 4 sprawach wydano decyzje, przy czym 3 decyzje zostały wydane z naruszeniem ustawowych terminów. Pozostałych 12 wniosków jest nadal w trakcie rozpatrywania, a czas trwania postępowania administracyjnego zamykał się w przedziale od 123 dni do 666 dni. Oznacza to, że spośród wszystkich złożonych wniosków 15 rozpatrzono nieterminowo,*

- spośród 30 losowo wybranych wniosków dotyczących wydania świadectw bezpieczeństwa, 29 załatwiono z naruszeniem ustawowych terminów. Długość rozpatrywania wniosków zamykała się w przedziale od 130 dni do 1386 dni,
- spośród 30 losowo wybranych świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, 20 wydano z naruszeniem ustawowych terminów. Długość rozpatrywania spraw przeterminowanych wahała się od 167 dni do 1446 dni (blisko 4 lata).

Podkreślenia wymaga fakt, że wobec zaległości w rozpatrywaniu wniosków dotyczących świadectw bezpieczeństwa (blisko 650 wniosków pozostało do rozpatrzenia z okresu poprzedzającego okres kontroli) oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu (pozostało około 2000), problem nieterminowego wydawania decyzji w omawianych sprawach pozostanie aktualny. Biorąc bowiem pod uwagę liczbę rozpatrzonych wniosków, w okresie objętym kontrolą, dotyczących świadectw bezpieczeństwa, załatwienie spraw zaległych można oszacować na blisko 10 lat. Natomiast załatwienie zaległości w odniesieniu do wniosków dotyczących świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, można oszacować na blisko 15 lat¹⁸.

Do zasadniczych przyczyn zaistniałego stanu należały:

- nieustalenie w UTK wewnętrznych, jednolitych zasad rozpatrywania wniosków dotyczących wydawania świadectw bezpieczeństwa. Zdaniem NIK, nie spełniał bowiem takiej roli „tryb postępowania w sprawie wydawania świadectw bezpieczeństwa dla zarządców infrastruktury, użytkowników bocznic i przewoźników kolejowych”, obowiązujący w UTK. Tryb ten stanowił bowiem jedynie wzór „karty obiegowej” wypełnianej dla każdego postępowania. Na uwagę zasługuje fakt, że określenie przez Prezesa UTK zasad wydawania świadectw bezpieczeństwa było zalecone przez NIK w wystąpieniu pokontrolnym skierowanym do Prezesa UTK po kontroli wykonanej w 2007 r.¹⁹ Oznacza to, że Urząd nie zrealizował wniosku pokontrolnego,
- skomplikowana materia dotycząca omawianych zagadnień, powodująca konieczność uzupełniania lub poprawiania dokumentacji składanej przez poszczególnych wnioskodawców,

¹⁸ Okresy rozpatrywania zaległych wniosków obliczono, jako iloraz liczby zaległych wniosków i średniorocznej liczby wniosków rozpatrzonych przez UTK, przy założeniu, że do UTK nie spływają dalsze wnioski w omawianych zagadnieniach.

¹⁹ Kontrola wykonywania funkcji regulacyjnych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w okresie 2005 – I połowa 2006 r.

- niedobory kadrowe w UTK, w stosunku do zadań realizowanych przez Urząd. I tak, według danych UTK na 2008 r. przyznany limit zatrudnienia wynosił 166 etatów, natomiast wartościowanie stanowisk pracy wykazało, iż niezbędne jest obsadzenie minimum 209 etatów.

Z ustaleń kontroli wynika, że działania Prezesa UTK w procesie wydawania decyzji administracyjnych dotyczących autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa, świadectw bezpieczeństwa, jak również świadectw dopuszczenia do eksploatacji były niezgodne z przepisami regulującymi postępowanie administracyjne. Stwierdzono bowiem, że przedstawiciele Urzędu nagminnie nie przestrzegali przepisów kpa, regulujących sposób postępowania przy wydawaniu decyzji. Do zasadniczych nieprawidłowości w tym zakresie należało:

- niepowiadamianie stron o przyczynach zwłoki i nowym terminie załatwienia sprawy w przypadku nieterminowego jej rozpatrzenia (art. 36 kpa). W żadnym z przypadków niezakończono sprawę w terminie, z postępowań objętych kontrolą NIK, UTK nie powiadamiał stron stosownie do wymogów tego przepisu,
- niestosowanie postanowień art. 64 § 2 kpa, w przypadku wzywiania stron do usunięcia braków w składanych wnioskach. Spośród 36 zbadanych postępowań, w których wzywano pisemnie wnioskodawców do usunięcia braków, zaledwie jedno wezwanie było dokonane zgodnie z ww. przepisem kpa. W pozostałych 35 przypadkach Urząd wzywał do usunięcia braków, bez wyznaczenia 7 - dniowego terminu ich usunięcia, jednocześnie nie pouczając stron o pozostawieniu wniosków bez rozpoznania w przypadku niedotrzymania tego terminu. W wyniku takiego działania Urzędu, wnioskodawcy uzupełniali dokumentację w czasie liczącym od 8 do 1106 dni, co wydłużało znacznie toczące się postępowania,
- nagminne nieprzestrzeganie postanowień art. 14 § 1 kpa, określającego zasadę załatwiania spraw w formie pisemnej. W postępowaniach objętych niniejszą kontrolą, praktyką pracowników UTK było telefoniczne informowanie stron o konieczności uzupełnienia dokumentacji i błędach w niej zawartych. Treści tych rozmów nie były utrwalane w aktach sprawy w formie przewidzianej w art. 72 kpa. Uniemożliwiało to precyzyjne ustalanie terminów rozpatrywania spraw, jak również analizę stanu ich realizacji,

- stosowanie w korespondencji z wnioskodawcami sformułowań nie mających podstaw prawnych. Należały do nich między innymi:
 - „wstrzymanie biegu terminów zgodnie z art. 35 § 5 kpa” przy okazji informacji o konieczności uzupełnienia wniosków. Tego typu sformułowań użyto między innymi w postępowaniach dotyczących wniosków złożonych przez firmy: Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A., Spółka Cement S.A., Spółka Dolkom, ORLEN KolTrans Sp. z o.o.,
 - „zwrócenie sprawy bez rozpatrzenia”, jaki użyto w odniesieniu do wniosku firmy Thales Railway Signaling Solutions sp. z o.o., dotyczącego wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji dla kontrolera położenia iglic do kontrolowania ruchomych elementów rozjazdu kolejowego,
 - „zawieszenie postępowania w sprawie zgodnie z art. 35 § 5 kpa”, jaki użyto w odniesieniu do wniosku firmy CTL Maczki – Bór sp. z o.o. o akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Zasadniczą przyczyną tego stanu był brak reakcji pracowników Departamentu Organizacyjno – Prawnego, odpowiedzialnego za prowadzenie spraw, we współpracy z Departamentem Nadzoru Technicznego i Bezpieczeństwa Ruchu oraz Zezwoleń Technicznych i Interoperacyjności²⁰, na nieprawidłowości dotyczące procesów wydawania decyzji administracyjnych przez Prezesa UTK w omawianym zakresie. W rezultacie w UTK nastąpiło utrwalenie się nieprawidłowej praktyki polegającej na stosowaniu rozwiązań prawnych nie mających odzwierciedlenia w przepisach kpa.

Podkreślenia wymaga fakt, że audyt wewnętrzny, w dokumencie z 2008 r. oceniającym proces wydawania świadectw dopuszczenia i licencji, zwracał uwagę na nieprawidłowości, zgodne z ustaleniami niniejszej kontroli.

Sprawozdanie z tego audytu, zawiera między innymi zalecenia i wnioski następującej treści:

- *doleżenie większej staranności w stosowaniu przepisów ustawy o transporcie kolejowym i kpa,*
- *podjęcie działań w celu poprawy terminowości wydawania świadectw dopuszczenia, bieżące monitorowanie terminowości załatwiania spraw i wysyłania zawiadomień, wdrożenie skutecznych mechanizmów, które pozwolą na monitorowanie terminowości załatwianych spraw,*
- *stosowanie przepisów kpa w zakresie informowania stron o przyczynach opóźnienia oraz nowych terminach załatwienia spraw,*
- *dokumentowanie faktu zawiadomienia strony o przyczynach zwłoki, nowych terminach załatwienia spraw, ewentualnych brakach w dokumentacji,*

²⁰ § 18 pkt 1 ust 9 Regulaminu Organizacyjnego UTK

- *dolozenie większej staranności w zakresie stosowania Instrukcji Kancelaryjnej, zachowanie formy pisemnej w zakresie dokumentowania prowadzonych postępowań oraz wzmocnienie kontroli przestrzegania wewnętrznych procedur.*

Jak wynika z ustaleń niniejszej kontroli, zalecenia te nie zostały zrealizowane.

3.2.1.1. Ustalenia kontroli wykazały również szereg innych nieprawidłowości w procesie wydawania decyzji Prezesa UTK w zakresie autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa, świadectw bezpieczeństwa, jak również świadectw dopuszczenia do eksploatacji.

Stwierdzono, że pracownicy UTK w sposób dowolny żądali od wnioskodawców wypisu z Krajowego Rejestru Sądowego (KRS), niejednakowo traktując poszczególnych wnioskodawców. Od jednych żądano takich wypisów, od innych nie. Co istotne, ustalenia kontroli wskazały na to, że żądanie uzupełnienia tego rodzaju dokumentów przez wnioskodawców, odbywało się na różnych etapach postępowania.

Np. firma Hagans Logistic Sp. z o.o. zobowiązana została przez UTK do uzupełnienia wniosku, po 63 dniach od jego wpłynięcia (wniosek z dnia 2 kwietnia 2007 r.) o wyciąg z KRS przy pierwszej weryfikacji złożonych dokumentów, zaś firma Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz SA Holding przy okazji kolejnego żądania uzupełnienia brakujących dokumentów. Pierwsza weryfikacja wniosku miała bowiem miejsce w 144 dni po złożeniu wniosku (wniosek z dnia 27 grudnia 2004 r.), zaś po uzupełnieniu brakującej dokumentacji kolejne żądanie jej uzupełnienia, włącznie z wpisem z KRS, miało miejsce w dniu 15 listopada 2006 r.

Przyczyną takiego stanu był brak w Urzędzie jednoznacznych, wewnętrznych uregulowań w tym zakresie. Dyrektor Departamentu Organizacyjno – Prawnego stwierdził, że zalecił podległym pracownikom żądania przedstawiania przez podmioty ubiegające się o uzyskanie decyzji Prezesa UTK, wypisów z KRS, w celu udokumentowania, kto jest uprawniony do reprezentowania wnioskodawcy. Zalecenie to nie znalazło potwierdzenia w żadnej pisemnej formie. Jednocześnie Dyrektor Departamentu Organizacyjno – Prawnego nie potrafił wyjaśnić, dlaczego żądanie wypisów odbywało się w sposób wybiórczy.

NIK stwierdziła również nielegalne działanie Prezesa UTK, polegające na przedłużeniu terminu ważności świadectwa dopuszczenia.

- *Ustalono, że w dniu 13 lutego 2009 r. do Prezesa UTK wpłynął wniosek Thales Railway Signaling Solutions sp. z o.o., dotyczący wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji dla systemu zdalnego sterowania i kierowania ruchem Command 900. Do wniosku załączono między innymi: kopię świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego nr U/2005/2205 z dnia 18 listopada 2005 r. oraz kopię pisma nr TTZ-611-151/MW/08 z dnia 30 października 2008 r. przedłużającego ważność świadectwa nr U/2005/2205.*

Działanie polegające na przedłużeniu terminu ważności świadectwa było nielegalne, ponieważ 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 kolejowego²¹ w § 9 określa, że świadectwa dopuszczenia do eksploatacji, o których mowa w § 2-4, wydaje się na czas nieokreślony, a w przypadku nowych typów lub konieczności przeprowadzenia prób eksploatacyjnych, na czas określony, przewidziany na przeprowadzenie tych prób. Przepisy powołanego rozporządzenia nie przewidują przedłużenia terminu ważności świadectwa dopuszczenia.

3.2.2. Kontrole eksploatacji i utrzymania linii i pojazdów kolejowych

Pracownicy Oddziałów terenowych UTK, rzetelnie przeprowadzali kontrole dotyczące sprawowania przez Prezesa UTK nadzoru technicznego nad eksploatacją oraz utrzymaniem linii i pojazdów kolejowych.

W badanym okresie Oddziały wykonały ogółem 1415 kontroli. Postępowania kontrolne prowadzone były wnikliwie i zgodnie z postanowieniami Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007 r. w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego²².

W toku przeprowadzonych kontroli pracownicy UTK stwierdzili szereg nieprawidłowości, które zostały opisane w wystąpieniach pokontrolnych, przesyłanych do kierowników skontrolowanych jednostek. Do najczęściej występujących nieprawidłowości, które powtarzały się w poszczególnych latach, należały:

- *nieprzestrzeganie terminów badań pośrednich i bezpośrednich torów i urządzeń oraz nieegzekwowanie terminowego usuwania usterek po tych badaniach, a także po badaniach defektoskopowych torów. Ponadto nie były wykorzystywane oceny stanu torów wynikających z tych badań, do planowania ich napraw, także w lokalizacjach istniejących ograniczeń prędkości jazdy pociągów;*

²¹ Dz. U., Nr 103, poz. 1090

²² Dz. U. Nr 57, poz. 388, ze zm.

- nieterminowe wykonywanie napraw pękniętych szyn oraz nieusuwanie na bieżąco odcinków z wadami szyn;
- dokumentacja torów bezстыkowych nie była na bieżąco aktualizowana, w szczególności w zakresie ewidencji pękniętych szyn oraz występujących naprężeń w tokach szynowych, co uniemożliwiało właściwe sprawowanie nadzoru technicznego, a tym samym podejmowanie odpowiednich decyzji w zakresie dopuszczalnej prędkości;
- niedostateczne utrzymanie i osygnalizowanie przejazdów kolejowych oraz nieaktualne dane o tych przejazdach, co nie pozwalało na właściwą kwalifikację przejazdów, a ponadto nie podejmowano skutecznych działań w zakresie likwidacji lub zmian kategorii przejazdów;
- brak świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu, świadectw sprawności technicznej eksploatowanych pojazdów kolejowych oraz przepisów wewnętrznych określających zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej, szczególnie u użytkowników bocznic;
- niezadawalający stan techniczny wyeksploatowanych pojazdów kolejowych oraz brak dokumentacji systemów utrzymania tych pojazdów, a także nieprzestrzeganie zasad przewidzianych w tej dokumentacji;
- nieprawidłowe wystawianie świadectw sprawności technicznej eksploatowanych pojazdów. Dotyczyło to w większości terminów ważności ustalonych w dokumentacji systemu utrzymania oraz sporządzanie tych świadectw na nieprawidłowych drukach.

Przedmiotem kontroli Prezesa UTK były też przewozy kolejowe towarów niebezpiecznych. W badanym okresie UTK przeprowadził 327 kontroli w tym zakresie (w 2007 r. - 180, w 2008 r. - 106, zaś w I połowie 2009 r. - 41). Do podstawowych nieprawidłowości, stwierdzonych w wyniku kontroli, należały między innymi:

- brak wymaganych świadectw dopuszczenia typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego;
- brak lub nieprawidłowe zapisy dotyczące towarów niebezpiecznych w Regulaminach pracy bocznic kolejowej, umowach, instrukcjach;
- brak, niewłaściwe opracowanie bądź nieaktualizowanie Planu Zapewnienia Bezpieczeństwa Przewozu towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka;
- niewdrożenie lub brak praktycznego sprawdzenia procedur zawartych w Planie Zapewnienia Bezpieczeństwa Przewozu towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka;
- niewyznaczenie doradcy RID²³ lub wyznaczenie wyłącznie do sporządzenia sprawozdania rocznego;
- niestosowanie systemów telemetrycznych lub innych urządzeń służących do śledzenia wagonów z towarami niebezpiecznymi wysokiego ryzyka;
- brak, względnie nieaktualne przepisy (RID, Zał. 2 do SMGS, ustawy, rozporządzenia);
- brak, niekompletne lub nieprawidłowe zapisy w dokumentach przewozowych;
- usterki w zakresie stanu technicznego i oznakowania jednostek transportowych;

²³ Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych.

- *brak toru do awaryjnego odstawiania wagonów z towarami niebezpiecznymi lub niepełne wyposażenie takiego toru.*

W wyniku ustaleń kontroli przeprowadzonych przez przedstawicieli UTK, Prezes Urzędu, zgodnie z postanowieniami art. 14 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym²⁴, na podstawie 22 wystąpień pracowników Oddziałów, wydał 12 decyzji nakazujących usunięcie stwierdzonych nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego. Siedem z nich wstrzymało ruch kolejowy z uwagi na zagrożenie bezpieczeństwa, 2 decyzje przywróciły ten ruch. Na podstawie 2 decyzji wyłączono pojazdy kolejowe z ruchu z uwagi na zły stan techniczny, zaś jedna decyzja dotyczyła usunięcia usterek w określonym terminie.

W procesie kontroli prowadzonych przez Oddziały, NIK ujawniła nieprawidłowości o małej skali, w 2 spośród 6 kontrolowanych Oddziałów. Polegały one na:

- nieterminowym przekazywaniu 5 wystąpień pokontrolnych, na 30 skontrolowanych przez NIK w Oddziale we Wrocławiu,
- nie sporządzeniu protokołów kontroli i wystąpień pokontrolnych w 2 spośród 84 kontroli przeprowadzonych przez Oddział w Poznaniu.

Istotne zastrzeżenia NIK dotyczyły skuteczności postępowania UTK w realizacji wyników kontroli, jak również w egzekwowaniu od użytkowników bocznic kolejowych wykonywania działalności przewozów kolejowych zgodnie z obowiązującym prawem. Nieprawidłowości w tym zakresie ujawniono we wszystkich skontrolowanych Oddziałach. Do najistotniejszych należały:

- nie egzekwowanie od kierownictw jednostek kontrolowanych informacji o stanie realizacji wniosków i zaleceń pokontrolnych (w Oddziale w Krakowie i Gdańsku),
- nie wyegzekwowanie od użytkowników bocznic kolejowych obowiązku posiadania świadectw bezpieczeństwa (we wszystkich skontrolowanych Oddziałach).

W toku kontroli NIK Oddziału w Krakowie skontrolowano dokumentację 19 postępowań kontrolnych prowadzonych w latach 2007-I połowa 2009 r. W 10 przypadkach Oddział nie

²⁴ Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, ze zm.

posiadał informacji o stanie realizacji wniosków pokontrolnych i podjętych działaniach w celu usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości. Dopiero w trakcie kontroli NIK, na wniosek kontrolera, tego typu informacje zostały przekazane do Oddziału.

W okresie od 29.05 do 21.06.2007 r. przedstawiciele Oddziału w Gdańsku przeprowadzili kontrolę Stowarzyszenia Żuławskiej Kolei Dojazdowej w Nowym Dworze Gdańskim, w zakresie przestrzegania warunków określonych w art. 13 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym. Wyniki kontroli wykazały między innymi następujące nieprawidłowości:

- *brak świadectw dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych eksploatowanych przez stowarzyszenie,*
- *brak świadectw typu na eksploatowane budowle i urządzenia kolejowe,*
- *brak świadectwa bezpieczeństwa użytkownika bocznic kolejowej,*
- *brak dokumentacji technicznej dla eksploatowanych obiektów i urządzeń,*
- *brak dokumentacji technologicznej systemu utrzymania pojazdów kolejowych,*
- *przekroczenie okresów międzynaprawczych dla pojazdów trakcyjnych oraz wagonów kolejowych,*
- *brak przepisów wewnętrznych związanych z utrzymaniem pojazdów kolejowych oraz przepisów dotyczących obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego,*
- *nieprawidłowe oznakowanie przejazdów kolejowych i skrzyżowań z drogami publicznymi.*

W wyniku ustaleń kontroli Oddział w Gdańsku, w dniu 7.08.2007 r. wystąpił do Prezesa UTK z wnioskiem o wydanie decyzji administracyjnej o wycofanie z eksploatacji 1 lokomotywy i 8 wagonów pasażerskich. NIK stwierdziła, że pomimo tak istotnych nieprawidłowości, mających wpływ na bezpieczeństwa prowadzonych przewozów kolejowych, Oddział nie wyegzekwował od skontrolowanej jednostki informacji o stanie realizacji zaleceń i wniosków pokontrolnych. Oddział nie posiadał również wiedzy na temat rozstrzygnięć jakie podjął Prezes UTK w odniesieniu do złożonego wniosku. Dopiero w toku kontroli NIK, tj. po ponad 2 latach od zrealizowanej kontroli, Oddział skierował pismo ponagląjące o przekazanie informacji o sposobie realizacji wniosków.

Badania kontrolne wykazały, że na 1425 bocznic kolejowych zlokalizowanych na obszarach objętym działaniem Oddziałów UTK w Katowicach, Krakowie, Lublinie, Poznaniu i w Warszawie, świadectwa bezpieczeństwa posiadało 200 użytkowników bocznic kolejowych, tj. zaledwie 14%. Oznacza to, iż blisko 86% użytkowników bocznic wykonywało przewozy nielegalnie.

Na tak niekorzystny obraz działań Oddziałów w zakresie egzekwowania posiadania świadectw bezpieczeństwa przez użytkowników bocznic kolejowych wpływ miało wiele czynników. Do najistotniejszych z nich należały:

- niewykorzystywanie prawem ustanowionych narzędzi do egzekwowania legalności działań użytkowników bocznic kolejowych, a w szczególności postanowień art. 13 ust. 6 lub art. 66 ust. 1, pkt 3a ustawy o transporcie kolejowym,
- zbyt niska liczba kontroli użytkowników bocznic kolejowych,
- brak koordynacji działań pracowników Oddziałów z Centralą UTK.

Kontrola NIK wykazała, że pracownicy Oddziałów, w przypadku stwierdzenia prowadzenia przez użytkownika bocznic działalności przewozów kolejowych bez świadectwa bezpieczeństwa, w żadnym przypadku nie wykorzystywali postanowień art. 66 ust. 1, pkt 3 lit. a) ustawy o transporcie kolejowym, stanowiącym, że karze pieniężnej podlega użytkownik bocznic kolejowej, który prowadzi działalność bez dokumentu uprawniającego. Oddziały nie wykorzystywały też postanowień art. 13 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym stanowiącym, że w przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów, decyzji lub postanowień z zakresu kolejnictwa Prezes UTK wydaje decyzję określającą zakres naruszenia oraz termin usunięcia nieprawidłowości. Nie występowały bowiem do Prezesa z wnioskami o wydanie tego typu decyzji.

W latach 2007-2009 (I półrocze) Oddział w Katowicach skontrolował ogółem 52 użytkowników bocznic kolejowych. Na terenie działania tego oddziału znajdowało się 321 bocznic kolejowych, z których tylko 74 użytkowników tych obiektów (23%) posiadało świadectwa bezpieczeństwa.

W badanym okresie Oddział w Krakowie skontrolował ogółem 32 użytkowników bocznic kolejowych. Na terenie oddziału zlokalizowanych było ogółem 133 bocznic kolejowe, z których tylko 30 użytkowników tych obiektów (22,5%) posiadało świadectwa bezpieczeństwa.

Wyniki kontroli wykazały również, że istotnym czynnikiem wpływającym na nieskuteczność egzekwowania od użytkowników bocznic kolejowych posiadania świadectw bezpieczeństwa, był brak koordynacji działań Centrali UTK z oddziałami terenowymi w procesie wydawania tych świadectw. Stwierdzono bowiem, że udział oddziałów w procesie wydawania świadectw ograniczał się do opiniowania przepisów wewnętrznych użytkowników, które są niezbędne do uzyskania świadectw bezpieczeństwa. Podczas kontroli użytkowników bocznic, przedstawiciele oddziału ograniczali zainteresowanie procesem wydawania świadectw do faktu wystąpienia podmiotu do Centrali UTK z wnioskiem o wydanie świadectwa. Nawet w przypadku wielomiesięcznych, a nawet wieloletnich postępowań o wydanie świadectw przedstawiciele oddziałów nie interesowali się przyczynami tego stanu.

W trakcie kontroli Oddziału UTK w Gdańsku, Przedsiębiorstwa Mechaniczno-Towarowego Sp. z o.o. w Gdańsku, stwierdzono między innymi brak świadectwa bezpieczeństwa użytkownika bocznic oraz brak wymaganych i zatwierdzonych przez Prezesa UTK szeregu przepisów wewnętrznych. Z ustaleń kontroli wynika, że wnioskiem nr PPMT3-5382-027 z dnia 5 października 2007 r. przedsiębiorstwo wystąpiło do Prezesa UTK o zatwierdzenie przepisów wewnętrznych pl. „Instrukcja o utrzymaniu pojazdów kolejowych”. Pomimo upływu 16 miesięcy od złożenia wniosku przepisy te nie zostały zatwierdzone, a co za tym idzie nie zostało wydane świadectwo bezpieczeństwa. Z wyjaśnień Dyrektora Oddziału wynika, że po przedstawieniu przez kontrolowanego wniosku z 2007 r. kontrolujący uznali wywiązanie się przedsiębiorstwa z wymogów ustawy o transporcie i nie skontrolowano przyczyn przewlekłości prowadzonego postępowania.

Działania takie stały w sprzeczności z postanowieniami regulaminu organizacyjnego UTK²⁵. Stanowił on bowiem, że do zadań Oddziałów należała między innymi stała współpraca z departamentami i biurami w zakresie realizacji zadań określonych w obowiązujących przepisach, a w szczególności udział w czynnościach związanych z nadaniem certyfikatu bezpieczeństwa, jak również związanych z wydawaniem świadectw bezpieczeństwa²⁶.

²⁵ Zarządzenie Nr 4 Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 1 sierpnia 2007 r. w sprawie nadania UTK regulaminu organizacyjnego.

²⁶ § 24 punkt 3, podpunkty 3) i 4) regulaminu organizacyjnego UTK.

4. Informacje dodatkowe o przeprowadzonej kontroli

4.1. Przygotowanie kontroli

W 2006 r. NIK przeprowadziła kontrolę wykonywania funkcji regulacyjnych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w okresie 2005 – I połowa 2006 r.²⁷ Celem kontroli było dokonanie oceny działalności Prezesa UTK w zakresie wykonywania obowiązków nałożonych ustawą o transporcie kolejowym, w tym w szczególności licencjonowanie i regulacja transportu kolejowego i nadzór techniczny nad eksploatacją linii kolejowych i bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Kontrole przeprowadzono w centrali Urzędu w Warszawie oraz w Oddziałach Terenowych w: Gdańsku, Katowicach, Krakowie, Lublinie, Poznaniu i Wrocławiu. NIK negatywnie oceniła wykonywanie przez Prezesa UTK obowiązków określonych w przepisach ustawy o transporcie kolejowym. Prezes UTK z naruszeniem prawa i nierzetelnie realizował obowiązki w zakresie licencjonowania i regulacji transportu kolejowego, nadzoru technicznego nad eksploatacją linii kolejowych i bezpieczeństwa ruchu oraz zapewnienia interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei. Zdaniem NIK, liczba i zakres stwierdzonych nieprawidłowości oznaczała, że na rynku przewozów kolejowych nie uzyskano, zakładanych podczas powoływania urzędu Prezesa UTK, efektów w postaci wdrożenia stosownych dyrektyw Wspólnoty Europejskiej i zapewnienia wszystkim przewoźnikom kolejowym równego dostępu do bezpiecznej infrastruktury kolejowej. Do szczegółowych ustaleń kontroli należały między innymi:

- niewprowadzenie przepisów wewnętrznych określających zasady wydawania świadectw bezpieczeństwa oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji,
- nieokreślenie zasady prowadzenia rejestrów wydanych świadectw bezpieczeństwa oraz rejestrów wydanych świadectw dopuszczenia do eksploatacji,

²⁷ Informacja o wynikach kontroli wykonywania funkcji regulacyjnych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Nr P/06/065/KKT

- nieokreślenie zasady planowania kontroli spełniania przez zarządców infrastruktury, przewoźników kolejowych i użytkowników bocznic obowiązków w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego
- dopuszczenie do wprowadzenia w styczniu 2005 r., a niemającej umocowania w przepisach prawa, tzw. „procedury skróconej” wydawania świadectw dopuszczenia do ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych,
- nieprawidłowości w planowaniu przez Oddziały Terenowe UTK kontroli, niepełną realizacją planów kontroli, jak również nierzetelne dokumentowanie przebiegu kontroli oraz działań pokontrolnych.

W wystąpieniu skierowanym do Prezesa UTK NIK sformułowała szereg wniosków pokontrolnych w tym między innymi:

- 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,
- wprowadzenie 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 jest obowiązany prowadzić,
- doprowadzenie do rzetelnego dokumentowania stwierdzonych w trakcie kontroli nieprawidłowości w protokołach kontroli przeprowadzonych przez Oddziały Terenowe UTK,
- podejmowanie przez kierowników Oddziałów Terenowych UTK działań zmierzających do wstrzymania lub ograniczenia ruchu kolejowego, bądź wyłączenia z eksploatacji pojazdów kolejowych, w przypadkach stwierdzenia w trakcie kontroli poważnego naruszenia zasad prowadzenia ruchu kolejowego bądź niewłaściwej eksploatacji pojazdów kolejowych.

W odpowiedzi, Prezes UTK, poinformował między innymi o następujących działaniach podjętych przez Urząd w celu realizacji ww wniosków. I tak:

- 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,
- 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 wydawania świadectw bezpieczeństwa oraz prowadzenia rejestrów wydanych świadectw.

Kierownicy Oddziałów Terenowych UTK poinformowali zaś o:

- zwiększeniu liczby kontroli użytkowników bocznic kolejowych,
- wprowadzeniu zasady podejmowania rekontroli celem bardziej skutecznego egzekwowania realizacji wniosków i zaleceń pokontrolnych,
- wystąpieniu do Prezesa UTK z wnioskami o cofnięciu licencji wobec 2 przewoźników.

4.2. Postępowanie kontrolne i działania podjęte po zakończeniu kontroli

W toku prowadzonych kontroli, kierownicy jednostek kontrolowanych złożyli zastrzeżenia zarówno na etapie sporządzania protokołów, jak i do wystąpień pokontrolnych. I tak:

- Prezes UTK złożył zastrzeżenia do protokołu kontroli zarówno do inspektorów kontroli NIK, jak i do Dyrektora Departamentu Komunikacji i Systemów Transportowych,

- zastrzeżenia do wystąpień pokontrolnych złożyli dyrektorzy Oddziałów UTK z Lublina, Warszawy i Wrocławia, jak również Prezes UTK.

Spośród 23 zastrzeżeń złożonych przez Prezesa UTK do protokołu kontroli, 6 przyjętych zostało w całości, 1 przyjęto częściowo, a 16 oddalono. Na 3 zastrzeżenia, złożone do Kolegium NIK do ocen zawartych w wystąpieniu pokontrolnym, 1 zastrzeżenie zostało uwzględnione, zaś 2 oddalone.

Spośród 10 zastrzeżeń złożonych do wystąpień pokontrolnych przez Dyrektorów Oddziałów przyjętych całkowicie zostało 5, zaś 5 zostało odrzuconych.

Do Prezesa UTK skierowano 3 wnioski pokontrolne, które dotyczyły:

- przestrzegania ustawowych terminów wydawania decyzji w zakresie autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa, świadectw bezpieczeństwa, jak również świadectw dopuszczenia do eksploatacji, poprzez określenie szczegółowych procedur rozpatrywania złożonych wniosków z uwzględnieniem odpowiedzialności pracowników UTK, uczestniczących w procesie wydawania poszczególnych decyzji, umożliwiającą bieżącą analizę stanu ich rozpatrywania;
- przestrzegania przepisów kpa, regulujących zasady prowadzenia postępowań administracyjnych, mających na celu rozpatrywanie wniosków dotyczących autoryzacji, certyfikatów, świadectw bezpieczeństwa, jak również świadectw dopuszczenia. Przeszkolenia pracowników UTK, uczestniczących w procesie wydawania decyzji administracyjnych, w zakresie przepisów kpa odnoszących się do tej sfery funkcjonowania Urzędu;
- realizacji zaleceń i wniosków formułowanych na podstawie postępowań prowadzonych przez audyt wewnętrzny.

Prezes UTK, w odpowiedzi z dnia 19 lipca 2010 r. poinformował, że:

- do końca września 2010 r. zostanie opracowana, zaktualizowana procedura wydawania świadectw bezpieczeństwa z uwzględnieniem odpowiedzialności poszczególnych pracowników UTK,
- do końca 2010 r. zostaną przeszkoleni pracownicy pionu technicznego w zakresie stosowania przepisów kpa,

- do końca III kwartału 2010 r. wydane zostaną pisemne zalecenia dyscyplinujące pracowników merytorycznych UTK w zakresie staranności rozpatrywania wniosków wpływających do UTK.

Do kierowników Oddziałów skierowano wystąpienia pokontrolne, w których sformułowano 12 wniosków pokontrolnych. Dotyczyły one między innymi:

- podjęcia skutecznych działań, w ramach posiadanych kompetencji, na rzecz uzyskania przez wszystkie podmioty gospodarcze realizujące przewozy kolejowe wymaganych prawem decyzji Prezesa UTK;
- podjęcia skutecznych działań, w tym współdziałanie z Centralą UTK, celem wyeliminowania opóźnień w wydawaniu świadectw bezpieczeństwa dla użytkowników bocznic kolejowych, zgodnie z postanowieniami art. 19 ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;
- wzmocnienia nadzoru nad eksploatacją linii i bocznic kolejowych, m.in. poprzez monitorowanie stanu realizacji zaleceń pokontrolnych;
- zawiadamiania, w uzgodnieniu z Prezesem UTK, organu nadzoru budowlanego o nieprawidłowościach związanych z utrzymaniem obiektów budowlanych;
- przestrzegania zasad dokumentowania wyników kontroli i sporządzania wystąpień pokontrolnych, wymaganych na mocy Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007 r. w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego²⁸;
- występowania do Prezesa UTK z wnioskiem o ukaranie jednostki kontrolowanej we wszystkich przypadkach stwierdzenia rażącego naruszenia przepisów wyszczególnionych w art. 65 - 66 ustawy o transporcie kolejowym.

Spośród 12 wniosków pokontrolnych skierowanych do kierowników Oddziałów Terenowych UTK, 3 zrealizowano, 2 były w trakcie realizacji, zaś 7 nie zostało zrealizowanych.

²⁸ Patrz przypis nr 9

Spośród skontrolowanych jednostek kierownicy poinformowali między innymi o podjęciu następujących działań na rzecz realizacji wniosków pokontrolnych:

- każdorazowe sprawdzanie podczas kontroli użytkowników bocznic kolejowych stanu procesu związanego z uzyskiwaniem świadectw bezpieczeństwa, jeżeli kontrolowany użytkownik bocznic takiego świadectwa nie posiada. W przypadku zaniedbań w tym procesie leżących po stronie kontrolowanego, będą stosowane wystąpienia do Prezesa UTK o wydanie decyzji na podstawie art. 13 ust. 6 lub art. 66 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym,
- zwiększenie liczby kontroli użytkowników bocznic kolejowych,
- propozycje zmian w regulaminie organizacyjnym UTK zmierzające do szczegółowego uregulowania zasad współpracy oddziałów terenowych z Centralą UTK, w zakresie nadzoru nad wydawaniem dokumentów uprawniających uczestników transportu w przewozach kolejowych.

5. Załączniki

Załącznik 1. Wykaz skontrolowanych podmiotów

1. Urząd Transportu Kolejowego.
2. Oddział Terenowy UTK w Gdańsku.
3. Oddział Terenowy UTK w Katowicach.
4. Oddział Terenowy UTK w Krakowie.
5. Oddział Terenowy UTK w Lublinie.
6. Oddział Terenowy UTK w Poznaniu.
7. Oddział Terenowy UTK w Warszawie.
8. Oddział Terenowy UTK we Wrocławiu.

**Załącznik 2. Osoby zajmujące kierownicze stanowiska,
odpowiedzialne za kontrolowaną działalność w okresie
objętym kontrolą.**

1. Prezes UTK (od 1 czerwca 2006 r.) Wiesław Jarosiewicz.

Załącznik 3. Wykaz aktów prawnych, dotyczących kontrolowanej działalności.

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, ze zm.);
2. Ustawa z dnia 31 marca 2004 r. o przewozie koleją towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 97, poz. 962, ze zm.);
3. Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, ze zm.);
4. Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007 r. w sprawie warunków oraz trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa (Dz. U. Nr 57, poz. 389);
5. 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.);
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005 r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 37, poz. 330);
7. Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007 r. w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (Dz. U. Nr 57, poz. 388, ze zm.);
8. Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006 r. w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 9, poz. 63);
9. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212, poz. 2152, ze zm.);
10. 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);
11. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 lutego 2008 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 47, poz. 276);
 12. Rozporządzenie 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.);
 13. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 212, poz. 1771, ze zm.);
 14. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 września 2003 r. w sprawie wykazu typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, na które wydawane są świadectwa dopuszczenia do eksploatacji (Dz. U. Nr 175, poz. 1706);
 15. Zarządzenie Nr 11 Ministra Transportu z dnia 12 czerwca 2007 r. w sprawie nadania statutu Urzędowi Transportu Kolejowego (Dz. Urz. MT Nr 6, poz. 16).