



**WICEPREZES
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI**
Wojciech Kutyla

KIN.410.003.01.2017
P/17/031

**WYSTĄPIENIE
POKONTROLNE**

I. Dane identyfikacyjne kontroli

| | |
|-------------------------------------|--|
| Numer i tytuł kontroli | P/17/031 – Bezpieczeństwo przewozów kolejowych. |
| Jednostka przeprowadzająca kontrolę | Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury. |
| Kontrolerzy | 1. Anna Woźniakiewicz, główny specjalista kp., upoważnienie do kontroli nr KIN/39/2017 z dnia 16 maja 2017 r. 2. Leszek Korczak, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr KIN/40/2017 z dnia 16 maja 2017 r. (dowód: akta kontroli str. 1-4) |
| Jednostka kontrolowana | Urząd Transportu Kolejowego w Warszawie, al. Jerozolimskie 134, 02-305 Warszawa (dalej: UTK lub Urząd). |
| Kierownik jednostki kontrolowanej | Pan Ignacy Góra, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (dalej: Prezes UTK) od dnia 24 listopada 2016 r.; od 25 lutego 2016 r. do 23 listopada 2016 r. p.o. Prezesa UTK. Uprzednio, w objętym kontrolą okresie 2016-2017 (I półrocze) Prezesem UTK był Pan Krzysztof Dyl (od 18 czerwca 2012 r. do 24 lutego 2016 r.). (dowód: akta kontroli str. 6-7) |

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Uzasadnienie oceny ogólnej

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie¹ wypełnianie w okresie objętym kontrolą przez Prezesa UTK zadań służących bezpieczeństwu przewozów kolejowych.

Prezes UTK sprawował w sposób rzetelny nadzór nad podmiotami, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei, w tym nad wykonywaniem zadań mających na celu:

- utrzymanie linii kolejowych i pojazdów kolejowych we właściwym stanie technicznym,
- zapewnienie bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych,
- prawidłowe funkcjonowanie ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów.

Prezes UTK prawidłowo realizował zadania w zakresie nadzoru nad spójnością systemu bezpieczeństwa na kolei oraz spełnianiem przez zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych warunków i wymagań zawartych w: autoryzacjach bezpieczeństwa, certyfikatach bezpieczeństwa oraz świadectwach bezpieczeństwa. Prowadzone przez UTK postępowania związane z wydaniem, przedłużaniem ważności lub zmianą autoryzacji bezpieczeństwa dla PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: PKP PLK S.A.), jako zarządcy państwowej sieci linii kolejowych i certyfikatów bezpieczeństwa dla przewoźników kolejowych, zapewniały kompatybilność pomiędzy systemami bezpieczeństwa przyjętymi przez tych przedsiębiorców. Stwierdzono jednak, że przy wydawaniu wskazanych decyzji administracyjnych Urząd nie dochowywał zasad i terminów, określonych w art. 35 § 1 i 3 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego². Stan ten, jakkolwiek prowadził do załatwiania spraw przez UTK w wydłużonych terminach, nie miał wpływu na obniżenie bezpieczeństwa przewozów kolejowych.

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

² Dz. U z 2017 r. poz.1257, dalej: kpa.

Ustalenia kontroli wykazały, że UTK przeprowadzał w sposób rzetelny kontrole spełniania warunków lub wymagań zawartych w autoryzacjach bezpieczeństwa, certyfikatach bezpieczeństwa oraz świadectwach bezpieczeństwa, a także kontrole zgodności działania przedsiębiorców, którym wydane zostały te dokumenty, z przepisami Unii Europejskiej i prawa krajowego³. W przypadkach niespełniania przez przedsiębiorców warunków lub wymagań zawartych w powołanych dokumentach lub stwierdzenia działań niezgodnych z przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa transportu kolejowego, Prezes UTK wydawał decyzje mające na celu usunięcie stwierdzonych nieprawidłowości oraz w sposób właściwy nadzorował ich realizację i skuteczność.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Wypełnianie zadań w zakresie nadzoru nad prawidłowym utrzymaniem i eksploatacją linii kolejowych i pojazdów kolejowych.

Opis stanu faktycznego

W UTK, zgodnie z wymogami art. 3 oraz art. 7 Rozporządzenia Komisji (UE) 1077/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do nadzoru sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa po wydaniu certyfikatu bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa⁴ opracowano i przyjęto do realizacji:

- Plan nadzoru oraz zakres działań Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na rok 2016 (dalej: Plan nadzoru na 2016 r.)⁵,
- Plan nadzoru Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na rok 2017 (dalej: Plan nadzoru na 2017 r.)⁶.

Plan nadzoru na 2016 r. zawierał m.in.: ogólny zakres działań Prezesa UTK zaplanowanych na 2016 r. (27 obszarów), szczegółowy zakres działań Prezesa UTK zaplanowanych na 2016 r. (ujęty w 50 zakresach tematycznych), a także plan nadzoru Prezesa UTK na rok 2016 (1012 pozycji). Obszary ujęte w Planie nadzoru na 2016 r. wynikały z analiz przeprowadzonych na podstawie m.in.: Rejestru Działań Nadzorczych i Rejestru Parametrów Ryzyka Podmiotów, prowadzonych przez Departament Nadzoru UTK oraz na podstawie zapotrzebowania przedstawionego przez inne komórki organizacyjne Urzędu.

Na potrzeby planowania nadzoru na 2016 r. przeprowadzone zostały analizy, na podstawie których sporządzono dokument pn. „Wykaz analiz i założeń na potrzeby planowania nadzoru Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na rok 2016”. W dokumencie tym zawarto, m.in.: analizy obszarów objętych nadzorem Prezesa UTK; rejestr parametrów ryzyka podmiotów; analizę nadzoru poszczególnych segmentów rynku transportu kolejowego oraz wnioski.

Plan nadzoru na 2017 r. zawierał m.in.: Analizę obszarów objętych nadzorem Prezesa UTK (rozdz. I), Pracochłonność działań nadzorczych. Działania planowane i doraźne (rozdz. II), Wnioski z przeprowadzonych analiz (rozdz. III), Plan nadzoru Prezesa UTK na rok 2017. W rozdz. I zawarto: analizę stwierdzonych nieprawidłowości, analizę zdarzeń kolejowych, szczegółową analizę wybranych obszarów. W Planie nadzoru na 2017 r. zaplanowano ogółem 1152 działania nadzorcze (w ramach 35 zakresów tematycznych).

³ Zgodnie z przepisem art. 13 ust. 1a pkt 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1727, ze zm.), dalej: ustawa o transporcie kolejowym.

⁴ Dz. U. UE. L. 2012.320.3 z dnia 17 listopada 2012 r.

⁵ Plan nadzoru na 2016 r. został podpisany przez Prezesa UTK w dniu 23 grudnia 2015 r.

⁶ Plan nadzoru na 2017 r. został podpisany przez Prezesa UTK w dniu 28 grudnia 2016 r.

Zarówno w Planie nadzoru na 2016 r., jak i w Planie nadzoru na 2017 r. uwzględniono m.in. następujące zagadnienia: nadzór nad stanem infrastruktury oraz procesem utrzymania w zakresie Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem; nadzór nad stanem technicznym pojazdów kolejowych oraz ich oznakowaniem; nadzór nad podmiotami posiadającymi autoryzacje i certyfikaty bezpieczeństwa; nadzór nad procesem przewozu koleją towarów niebezpiecznych; nadzór nad ośrodkami szkolenia wpisanymi na listę podmiotów uprawnionych do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencję i świadectwo maszynisty.

(dowód: akta kontroli str. 16-191)

Dyrektor Departamentu Nadzoru w UTK wyjaśnił odnośnie liczby działań nadzorczych zrealizowanych przez Prezesa UTK w roku 2016 i 2017 (do końca maja), a także sprawozdawczości z realizacji Planów nadzoru, że: (...) *Efektym stałego monitorowania poziomu bezpieczeństwa przedsiębiorstw kolejowych oraz poziomu bezpieczeństwa systemu kolejowego, w tym m.in.: wykonywanych przez Prezesa UTK działań nadzorczych, są okresowe opracowania z zakresu bezpieczeństwa transportu kolejowego. Podsumowanie zrealizowanych działań nadzorczych znajduje wyraz m.in. w sprawozdaniu ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Podsumowanie działań nadzorczych zrealizowanych w roku 2016 znajdzie się w aktualnie przygotowywanym sprawozdaniu ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Opracowanie to zgodnie z art. 15b ust. 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, Prezes UTK publikuje w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Transportu Kolejowego corocznie, do 31 sierpnia (...).*

Innym dokumentem zawierającym informacje podsumowujące zrealizowane działania nadzorcze jest Plan Nadzoru Prezesa UTK. W Planie Nadzoru Prezesa UTK na rok 2017 zawarto syntezę wykonanych analiz dotyczących nadzorowanych obszarów. Analizy objęły m.in. wyniki prowadzonych działań nadzorczych, ze szczególnym uwzględnieniem nieprawidłowości, jakie zostały stwierdzone w toku prowadzonych czynności oraz przyczyny zaistniałych zdarzeń w ruchu kolejowym. Ponadto pod uwagę wzięto zakres tematyczny wpływających zgłoszeń w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, zestawienia lokalizacji zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych, lokalizacji, w których ruch odbywa się na podstawie sygnałów zastępczych, a także wyniki działań dotyczących czasu pracy maszynistów oraz tematykę wydanych decyzji administracyjnych.

Nadto podkreślenia wymaga, że wykonanie zaplanowanych działań nadzorczych Prezes UTK systematycznie monitoruje za pomocą dostępnych narzędzi informatycznych. Weryfikacja prowadzona jest przede wszystkim w oparciu o Rejestr Działań Nadzorczych, w którym dla danej kontroli przypisywana jest określona pozycja z Planu Nadzoru. Taki sposób rejestrowania danych pozwala określić, czy wszystkie działania zostały przeprowadzone zgodnie z założeniami. W oparciu o dane zawarte w ww. rejestrze dokonano weryfikacji wykonania Planu Nadzoru na rok 2016. Na tej podstawie stwierdzono jego zrealizowanie w całości. Informacje na temat realizacji Planu Nadzoru na rok 2017 są systematycznie wprowadzane do ww. rejestru (...).

(dowód: akta kontroli str. 543-547)

1.1. Kontrole prawidłowości utrzymania i eksploatacji linii kolejowych.

W latach 2016-2017 (do 31 maja) Prezes UTK przeprowadził łącznie 322 kontrole (w tym 105 kontroli doraźnych) w zakresie prawidłowości utrzymania oraz eksploatacji linii kolejowych, z tego:

- w 2016 r. 231 kontroli (w tym 98 kontroli doraźnych); liczba kontroli ze stwierdzonymi nieprawidłowościami wynosiła 218;

- w 2017 r. (do 31 maja) 91 kontroli (w tym siedem kontroli doraźnych); liczba kontroli ze stwierdzonymi nieprawidłowościami wynosiła 57.

(dowód: akta kontroli str. 425)

Ponadto, poza przeprowadzeniem ww. kontroli, Prezes UTK realizował szereg innych dodatkowych działań nadzorczych w obszarze utrzymania oraz eksploatacji linii kolejowych:

- w 2016 r. 339 innych działań nadzorczych (26 planowanych i 313 doraźnych);
- w 2017 r. (do 31 maja) 120 innych działań nadzorczych (31 planowanych i 89 doraźnych).

Do ww. działań nadzorczych należy zaliczyć w szczególności: oględziny w toku postępowania administracyjnego, czynności sprawdzające realizowane w terenie na obszarze kolejowym, czynności sprawdzające realizowane w formie pisemnej (tj. wezwania do udzielenia informacji, wystąpienia kierowane do podmiotów w sprawach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, postępowania weryfikacyjne).

(dowód: akta kontroli str. 425, 430-431, 591)

Dodatkowe działania nadzorcze (w tym kontrole doraźne), niezależne od przyjętego Planu nadzoru, podejmowane były w wyniku systematycznego monitoringu poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Działania te przeprowadzane były m.in. w oparciu o bieżące wyniki analiz danych dotyczących rynku kolejowego. Analizie poddawane były w szczególności: zdarzenia zaistniałe na sieci kolejowej, raporty w sprawie bezpieczeństwa przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury, sprawozdania doradców do spraw przewozu towarów niebezpiecznych, informacje o wdrożeniu rekomendacji Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych. Jednymi z najważniejszych podjętych dodatkowych działań nadzorczych (w tym kontroli doraźnych) były działania realizowane w związku z zaistniałymi zdarzeniami kolejowymi. Prezes UTK od 1 marca 2016 r. na podstawie art. 13 ust. 1a pkt 7a ustawy o transporcie kolejowym sprawował nadzór nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe. Każde zdarzenie kolejowe było badane przez Prezesa UTK. Działania nadzorcze realizowane były również poprzez szkolenia czy spotkania. W przypadku, gdy zdarzenie kolejowe miało znaczne rozmiary, Dyrektor Oddziału Terenowego delegował na miejsce zdarzenia zespół inspektorów, który podejmował czynności nadzorcze oraz kontakt z komisją kolejową na miejscu zdarzenia.

Działania nieujęte w Planie nadzoru (w tym kontrole doraźne) podejmowane były również na skutek wpływających do Urzędu skarg i zgłoszeń. W UTK uruchomiono szereg kanałów, za pomocą których można zgłaszać wszelkie skargi i wnioski związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Zgłoszenia można było kierować za pośrednictwem formularza kontaktowego zamieszczonego na stronie Urzędu, jak również poprzez infolinię oraz pocztę elektroniczną i tradycyjną, a także przez platformę e-puap. W 2016 r. do Urzędu wpłynęło 510 skarg, natomiast w 2017 r. (do końca czerwca) 227. W 2016 r. najwięcej zgłoszeń związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego dotyczyło stanu technicznego infrastruktury kolejowej i przyległych gruntów (28%) oraz przejazdów kolejowych (11,8%).

Ponadto, przeprowadzone zostały działania doraźne (w tym kontrole doraźne) w zakresie utrzymania oraz eksploatacji linii kolejowych, co związane było z organizacją w Polsce obchodów XXXI Światowych Dni Młodzieży (ŚDM) Kraków 2016. Przed rozpoczęciem obchodów ŚDM, przeprowadzono łącznie 220 czynności nadzorczych, w tym m.in. kontroli. Działania były podejmowane zarówno wobec zarządcy infrastruktury, jak i przewoźników kolejowych. Dodatkowo weryfikację prowadzono również wobec zarządców dworców kolejowych. W trakcie ŚDM

czynności nadzorcze Prezesa UTK koncentrowały się na weryfikacji poprawności funkcjonowania podmiotów rynku kolejowego. Podczas działań nadzorczych prowadzonych w stosunku do zarządcy infrastruktury weryfikowano m.in.: stan techniczny infrastruktury kolejowej, w tym występowanie tzw. „dzikich przejść”, utrzymanie gruntów w sąsiedztwie linii kolejowych, stan techniczny przejazdów kolejowo-drogowych, proces prowadzenia ruchu kolejowego, w tym działanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym, funkcjonowanie ratownictwa technicznego, prowadzoną dokumentację oraz kwalifikacje pracowników. Działaniami objęto ponad 50 różnych linii kolejowych.

(dowód: akta kontroli str. 543-555)

Dyrektor Departamentu Nadzoru w UTK wyjaśnił m.in., że: (...) *W 2016 roku istotną część kontroli doraźnych stanowiły kontrole przejazdów kolejowo-drogowych realizowane na zlecenie Najwyższej Izby Kontroli. Inspektorzy Urzędu Transportu Kolejowego uczestniczyli w kontrolach prowadzonych między 15 kwietnia a 30 czerwca 2016 roku pod hasłem „Bezpieczeństwo ruchu na przejazdach i przejściach kolejowych”. Celem działań było sprawdzenie, czy spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wywiązuje się z obowiązków prawidłowego utrzymania przejazdów kolejowych. W ramach ww. akcji przeprowadzono 85 kontroli, podczas których sprawdzono stan techniczny ponad 180 przejazdów kolejowo-drogowych. W myśl art. 10 ust. 1 ustawy o t.k. Prezes UTK jest organem właściwym w sprawach bezpieczeństwa ruchu kolejowego, a jednym z priorytetowych obszarów w tym zakresie są przejazdy kolejowo-drogowe. W związku z powyższym podejmowanych jest szereg działań nadzorczych, a także promujących kulturę bezpieczeństwa, minimalizujących zagrożenia oraz edukujących kierujących pojazdami samochodowymi. Prezes UTK sprawuje systematyczny nadzór nad stanem technicznym, procesem utrzymania i klasyfikacją skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi. Obszar ten od kilku lat stanowi jeden z priorytetów działalności nadzorczej. W 2016 r. kontrolą objęto ok. 400 przejazdów kolejowo-drogowych, w tym m.in. w ramach ww. działań realizowanych we współpracy z NIK. W trakcie kontroli weryfikacji poddanej zostaje nie tylko stan infrastruktury i urządzeń kolejowych, ale także poprawność oznakowania przejazdu czy stan drogi dojazdowej. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w powyższym zakresie właściwe informacje zostają przekazane do zarządcy drogi w celu podjęcia działań prowadzących do wyeliminowania stwierdzonych naruszeń (...).*

Realizacja działań nadzorczych pozaplanowych w zakresie utrzymania i eksploatacji linii kolejowych, wymagających natychmiastowej interwencji, nie zaburza realizacji Planu Nadzoru. Dzieje się tak dlatego, że działania doraźne są nieodłącznym elementem sprawowania nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego przez Prezesa UTK. Stałe monitorowanie rynku i reakcja na negatywne trendy powoduje konieczność podejmowania działań ad hoc. Dynamika transportu kolejowego oraz zjawiska w nim zachodzące powodują, że część działań nie jest ujęta w Planie Nadzoru. Niemniej jednak nie oznacza to, że niniejsze działania nie podlegają prognozowaniu. Na bazie długoletnich doświadczeń i wniosków wyciąganych w oparciu o analizy działań wykonywanych w trybie doraźnym w latach ubiegłych, szacowany jest rozkład działań planowych z jednoczesnym uwzględnieniem konieczności realizacji działań doraźnych. Powoduje to zachowanie odpowiedniej rezerwy zasobów do przeprowadzenia działań nieujętych w Planie Nadzoru i daje możliwość niezwłocznej reakcji Prezesa UTK na aktualną sytuację na rynku kolejowym (...).

(dowód: akta kontroli str. 548-558)

W trakcie prowadzonych kontroli planowych, ujętych w Planach nadzoru w obszarze prawidłowości utrzymania oraz eksploatacji linii kolejowych, kontrolą obejmowano

następujące zagadnienia: System Zarządzania Bezpieczeństwem (dalej: SMS), bezpieczeństwo podczas prac inwestycyjnych, przejazdy kolejowo-drogowe, utrzymanie infrastruktury energetycznej, utrzymanie infrastruktury torowej i przyległych gruntów, utrzymanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym, zasadność stosowania sygnałów zastępczych.

(dowód: akta kontroli str. 426)

Badanie dokumentacji wybranych w sposób losowy 10 kontroli, przeprowadzonych przez Prezesa UTK w latach 2016-2017 (do 31 maja), w zakresie prawidłowości utrzymania i eksploatacji linii kolejowych⁷ wykazało, że:

- a) w dziewięciu spośród 10 kontroli stwierdzono nieprawidłowości, polegające głównie m.in. na: eksploataowaniu torów kolejowych ze zużytymi biologicznie podkładami, a także na podtorzu niezapewniającym odpowiedniego odwodnienia toru; braku usuwania na bieżąco usterek nawierzchni kolejowej ujętych w dokumentacji diagnostycznej; nieodpowiednim usuwaniu lub nieusunięciem roślinności oraz niszczeniem roślinności na całej szerokości pryzmy podsypki i ławy torowiska; eksploataowaniu toru kolejowego z podsypką w stanie bardzo złym; niewłaściwym stanem technicznym rozjazdów; niewłaściwym utrzymaniem oznakowania dodatkowego przejazdu kolejowego; braku informacji na temat aktualnego stanu rozjazdów kolejowych (brak wykonywania pomiarów ciągłych geometrii rozjazdów, braku wykonywania objazdów linii kolejowych); braku realizacji zaleceń diagnosty w zakresie utrzymania obiektów inżynierskich, a także niewykonaniem zaleceń wynikających z poprzednich kontroli stanu technicznego obiektów budowlanych; niewykonaniu celu bezpieczeństwa ujętego w programie poprawy bezpieczeństwa w zakresie obejmującym nadzór nad prawidłowością i terminowością prowadzenia badań diagnostycznych, obchodów torów i objazdów linii kolejowych,
- b) każdorazowo w przypadku stwierdzonych nieprawidłowości kontrolowany zobowiązany został do usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości oraz poinformowania Prezesa UTK o wykonaniu uwag i wniosków oraz przedstawienia stosownych dowodów dokumentujących zrealizowane działania/usunięte nieprawidłowości,
- c) kontrolowani we wszystkich zbadanych przypadkach wywiązali się z obowiązku poinformowania Prezesa UTK o wykonaniu uwag i wniosków, a także przedstawienia stosownych dowodów dokumentujących zrealizowane działania/usunięte nieprawidłowości,
- d) w wyniku stwierdzonych nieprawidłowości Prezes UTK wydał cztery decyzje administracyjne (dotyczące trzech kontroli), nakazujące usunięcie nieprawidłowości zagrażające bezpieczeństwu ruchu kolejowego, w celu wyeliminowania występujących zagrożeń,
- e) w przypadku sześciu kontroli⁸ (w trakcie których również stwierdzono nieprawidłowości), Prezes UTK nie wydał decyzji nakazujących ich usunięcie.

(dowód: akta kontroli str. 198-224, 259-260)

⁷ Osiem kontroli przeprowadzonych w 2016 r. ujętych w Planie nadzoru na 2016 r. pod. poz.: 100, 138 (planowane w lutym); 366, 378 (planowane w maju); 538, 608 (planowane w lipcu); 784, 857 (planowane w październiku) oraz dwie kontrole przeprowadzone w 2017 r. ujęte w Planie nadzoru na 2017r. pod poz. 28 (planowana w styczniu); 204 (planowana w marcu).

⁸ Kontrola planowana w Planie nadzoru na 2016 r. pod poz. 366 przeprowadzona w PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Łodzi w terminie od 30 maja do 1 czerwca 2016 r.; 378 przeprowadzona w PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Lublinie w terminie od 12 do 14 kwietnia 2016 r., 538 przeprowadzona w PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Łodzi w terminie od 8 do 15 lipca 2016 r.; 608 przeprowadzona w PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu w terminie od 19 do 22 lipca 2016 r.; 784 przeprowadzona w PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Warszawie w terminie od 21 do 29 września 2016 r.; kontrola planowa w Planie nadzoru na 2017 r. pod poz. 28 przeprowadzona w PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Tamowskich Górach w terminie od 27 stycznia do 3 lutego 2017 r.

Dyrektor Departamentu Nadzoru w UTK wyjaśnił m.in., że: (...) *Ustalenia zawarte w protokole kontroli oraz wnioski wynikające z wystąpienia pokontrolnego, są poddawane przez Prezesa UTK dodatkowej analizie pod kątem proporcjonalności, adekwatności i zakresu naruszeń w kontekście zasadności wszczęcia postępowania w przedmiocie ewentualnego wydania decyzji, o której mowa w art. 14 ustawy o transporcie kolejowym, jak i aktualności naruszeń na dzień ewentualnego wszczęcia postępowania administracyjnego (...).*

Z wyjaśnień udzielonych przez Dyrektora Departamentu Nadzoru wynikało m.in., że:

- w jednym przypadku nieprawidłowości miały charakter incydentalny, a przedsiębiorca podjął działania zmierzające do usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości, co uczyniło wszczęcie postępowania zmierzającego do wydania decyzji, o której mowa w art. 14 ustawy o transporcie kolejowym, bezprzedmiotowym;
- w pięciu przypadkach Prezes UTK w wyniku dokonania oceny wagi nieprawidłowości oraz znaczenia działań podjętych przez zarządcę infrastruktury i ich wpływu na bezpieczeństwo uznał wszczęcie postępowania administracyjnego za niecelowe.

(dowód: akta kontroli str. 594-596, 643-654)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1.2. Kontrole prawidłowości utrzymania i eksploatacji pojazdów kolejowych.

Opis stanu
faktycznego

W latach 2016-2017 (do 31 maja) Prezes UTK przeprowadził łącznie 837 kontroli (w tym 416 kontroli doraźnych) dotyczących prawidłowości utrzymania oraz eksploatacji pojazdów kolejowych:

- w 2016 r. 629 kontroli (w tym 356 kontroli doraźnych);
- w 2017 r. (do 31 maja) 208 kontroli (w tym 60 kontroli doraźnych).

(dowód: akta kontroli str. 426)

Poza przeprowadzeniem ww. kontroli, w latach 2016 -2017 (do 31 maja) Prezes UTK realizował szereg innych dodatkowych działań nadzorczych w obszarze utrzymania oraz eksploatacji linii kolejowych:

- w 2016 r. 254 takich działań (w tym 13 planowanych i 241 doraźnych);
- w 2017 r. (do 31 maja) 47 (w tym dwa planowane i 45 doraźnych).

Do innych działań nadzorczych realizowanych przez Prezesa UTK należy zaliczyć w szczególności: oględziny w toku postępowania administracyjnego, czynności sprawdzające realizowane w terenie na obszarze kolejowym, czynności sprawdzające realizowane w formie pisemnej (tj. wezwania do udzielenia informacji, wystąpienia kierowane do podmiotów w sprawach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, postępowania weryfikacyjne).

(dowód: akta kontroli str. 426, 430-431)

Czynności doraźne (w tym kontrole doraźne) realizowane w zakresie prawidłowości utrzymania oraz eksploatacji pojazdów kolejowych bazowały na podobnych przesłankach jak kontrole prowadzone w zakresie utrzymania i eksploatacji linii kolejowych, które zostały opisane powyżej (w pkt 1.1). Działania dodatkowe przeprowadzane były m.in. w oparciu o bieżące wyniki analiz danych dotyczących rynku kolejowego.

Wiedza stanowiąca podstawę do realizacji przez Prezesa UTK zarówno doraźnych kontroli zarządców infrastruktury w zakresie utrzymania i eksploatacji linii kolejowych, jak i pozaplanowych działań nadzorczych, uzyskiwana była m.in. na podstawie raportowania zdarzeń kolejowych przez przewoźników kolejowych

i zarządców infrastruktury kolejowej, stałego przetwarzania i analizowania informacji na temat tych zdarzeń, w tym danych o charakterze statystycznym oraz analizowania i wdrażania przez podmioty zaleceń bezpieczeństwa, w oparciu o właściwe procedury systemów zarządzania bezpieczeństwem.

Dodatkowe działania nadzorcze (w tym kontrole doraźne) nieujęte w Planie nadzoru podejmowane były na skutek wpływających do Urzędu skarg i zgłoszeń. W 2016 r. spośród 510 skarg około 13% dotyczyło utrzymania pojazdów kolejowych. Podejmowane doraźne interwencje (w tym kontrole doraźne) związane były również ze zgłoszeniami pasażerów w zakresie komfortu podróży i frekwencji pasażerów. Z uwagi na możliwość wystąpienia potencjalnego zagrożenia dla zdrowia, życia ludzkiego bądź mienia, wszystkie skargi dotyczące bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w tym również informacje anonimowe, były rozpatrywane przez Prezesa UTK.

Ponadto w 2016 r., w związku z organizacją w Polsce obchodów ŚDM, podobnie jak w odniesieniu do infrastruktury kolejowej, podejmowano również działania doraźne w zakresie utrzymania oraz eksploatacji pojazdów kolejowych. Podczas działań prowadzonych wobec przewoźników kolejowych weryfikowano działalność w zakresie m.in.: poprawności przygotowania procesu przewozowego, stanu technicznego pojazdów kolejowych wykorzystywanych do przewozu pasażerów, prowadzonej dokumentacji, a także kwalifikacji pracowników. Ponadto, w toku prowadzonych działań weryfikowano stosowanie i skuteczność procedur dotyczących postępowania podczas realizacji przewozów pociągami, których długość przekracza długość peronu. Podczas przeprowadzonych działań zrealizowano blisko 90 jazd inspekcyjnych u przewoźników kolejowych. W trakcie przeprowadzonych działań we wskazanym okresie skontrolowano blisko 200 pociągów.

W trakcie obchodów ŚDM, tj. od 23 lipca 2016 r. do 1 sierpnia 2016 r., przeprowadzono ponad 130 działań nadzorczych. Zakresem działań objęto m.in. sprawność techniczną i wyposażenie taboru. Czynności wykonywane były w punktach formowania składów pociągów oraz na peronach (bezpośrednio przed odjazdem pociągu). W odniesieniu do przewoźników kolejowych wykonano ponad 60% wszystkich działań, podczas których sprawdzono ponad 220 pociągów.

Ponadto, w ciągu roku zlecane były dodatkowe kontrole pociągów, przeprowadzane w okresach świąt, długich weekendów, a także kontrole wakacyjne, tj.: kontrole pociągów przewożących grupy kolonijne oraz wzmożone kontrole w okresie rozpoczęcia i zakończenia wakacji. Na przełomie sierpnia i września 2016 r., z uwagi na zwiększoną frekwencję podróżnych spowodowaną zakończeniem wakacji, Prezes UTK podjął decyzję o konieczności wzmożonej kontroli pociągów. Czynności w terenie odbyły się na obszarze 10 województw. Inspektorzy UTK skontrolowali 40 pociągów czterech przewoźników pasażerskich, tj. PKP Intercity, Przewozów Regionalnych, Kolei Mazowieckich oraz PKP Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście. W trakcie czynności weryfikowane było zapewnienie bezpieczeństwa i odpowiedniego standardu podróży pasażerów, w tym także grup kolonijnych. W szczególności sprawdzeniu poddano: stan techniczny pociągów, dokumentację personelu i pojazdu, warunki podróży oraz frekwencję pasażerów.

(dowód: akta kontroli str. 559-566)

W trakcie prowadzonych kontroli planowych ujętych w Planach nadzoru Prezesa UTK w obszarze prawidłowości utrzymania i eksploatacji pojazdów kolejowych, kontrolą obejmowano: proces przewozowy, System Zarządzania Utrzymaniem (MMS), oznakowanie pojazdów, utrzymanie pojazdów, SMS, zapewnienie odpowiedniego poziomu jakości i bezpieczeństwa pasażerów.

(dowód: akta kontroli str. 426)

Badanie wybranych w sposób losowy dokumentacji 10 kontroli przeprowadzonych przez Prezesa UTK, w latach 2016-2017 r. (do 31 maja), w zakresie utrzymania i eksploatacji pojazdów kolejowych⁹ wykazało, że:

- a) w sześciu spośród 10 kontroli stwierdzono nieprawidłowości, polegające głównie m.in. na: eksploatacji pojazdów kolejowych z niesprawnymi drzwiami bocznymi lub czołowymi (w tym z niesprawną blokadą zamknięcia); eksploatacji pojazdu kolejowego z niesprawnymi drzwiami bocznymi zamkniętymi na klucz konduktorski (z uwagi na brak możliwości ich otwarcia skutkowało to uniemożliwieniem sprawnego opuszczenia składu przez pasażerów w przypadku wystąpienia sytuacji zagrożenia); eksploatacji pojazdu z niesprawną pneumatyką drzwi międzywagonowych; eksploatacji pojazdu z niesprawnym monitoringiem wewnętrznym w kabinie maszynisty; eksploatacji wagonów z niesprawnym oświetleniem i ogrzewaniem; wyposażeniu wagonu w gaśnice z przekroczonym terminem następnego badania technicznego; eksploatacji pojazdu kolejowego wyposażonego w świadectwo sprawności technicznej, w którym wpisano błędną wartość początkową przebiegu;
- b) każdorazowo, w przypadku stwierdzonych nieprawidłowości kontrolowany zobowiązany został do ich usunięcia oraz poinformowania Prezesa UTK o wykonaniu uwag i wniosków oraz przedstawienia stosownych dowodów dokumentujących zrealizowane działania/usunięte nieprawidłowości;
- c) kontrolowani we wszystkich zbadanych przypadkach wywiązali się z obowiązku poinformowania Prezesa UTK o wykonaniu uwag i wniosków a także przedstawienia stosownych dowodów dokumentujących zrealizowane działania/usunięte nieprawidłowości;
- d) w wyniku stwierdzonych nieprawidłowości Prezes UTK wydał 10 decyzji administracyjnych (w zakresie pięciu kontroli¹⁰) nakazujących usunięcie nieprawidłowości zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego.

(dowód: akta kontroli str. 225-260)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

1.3. Kontrole bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

Opis stanu
faktycznego

W latach 2016-2017 (do 31 maja) UTK przeprowadził łącznie 94 kontrole (w tym cztery kontrole doraźne) w obszarze bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych, w tym:

- w 2016 r. 71 kontroli (w tym cztery kontrole doraźne);
- w 2017 r. (do 31 maja) 23 kontrole planowane.

(dowód: akta kontroli str. 427)

1) Przyczyny przeprowadzenia w 2016 r. czterech kontroli doraźnych były następujące:

- a) kontrola w PKP Cargo S.A. podjęta w wyniku nieprawidłowości stwierdzonych podczas innych planowych działań nadzorczych, prowadzonych w zakresie nadzoru nad prawidłowością przygotowania i realizacji procesu przewozowego. Stwierdzona nieprawidłowość dotyczyła obszaru

⁹ Osiem kontroli przeprowadzonych w 2016 r. ujętych w Planie nadzoru na 2016 r. pod poz.: 102, 180 (planowane w lutym), 368, 445 (planowane w maju); 539, 609 (planowane w lipcu); 785, 858 (planowane w październiku) oraz dwie kontrole przeprowadzone w 2017 r., ujęte w Plan nadzoru na 2017 r. pod poz.: 112 (planowana w lutym); 219 (planowana w marcu).

¹⁰ W przypadku jednej kontroli, w trakcie której stwierdzono nieprawidłowości, nie wydano decyzji. Po dokonaniu oceny wagi nieprawidłowości oraz znaczenia działań podjętych przez przewoźnika kolejowego i ich wpływu na bezpieczeństwo, a także biorąc po uwagę informację o usunięciu nieprawidłowości, Prezes UTK uznał wszczęcie postępowania administracyjnego za niecelowe.

wyposażenia lokomotywy w wymagane przepisami zawartymi w RID¹¹ instrukcje pisemne dla maszynisty, które powinny znajdować się w kabinie każdego pojazdu trakcyjnego prowadzącego pociąg, w którego składzie znajdują się towary niebezpieczne. Z uwagi na fakt, że zakres prowadzonej, planowej kontroli nie obejmował bezpieczeństwa przewozów towarów niebezpiecznych, koniecznym było podjęcie działań doraźnych w tym zakresie;

- b) kontrola w Koksownia Częstochowa Nowa Sp. z o.o. (użytkownik boczniczy kolejowej) wynikała z faktu wystąpienia na jej obszarze zdarzenia kolejowego polegającego na wycieku kropelkowym z wagonu cysterny z towarem niebezpiecznym. W ramach przeprowadzonej kontroli, weryfikacji poddano przestrzeganie warunków technicznych, organizacyjnych i formalnoprawnych oraz procesów odnoszących się do problematyki bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych, w tym ustaleń komisji miejscowej prowadzącej postępowanie w sprawie zaistniałego zdarzenia, a także wykonania przez kontrolowanego zaleceń zawartych w dokumentacji końcowej postępowania.
- 2) Przyczyną podjęcia pozostałych dwóch doraźnych kontroli doraźnych były wnioski z bieżącej analizy rynku kolejowego:
- a) kontrolą przeprowadzoną w PKP Cargo S.A. objęto: wyznaczenie doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych i jego działalność; sprawowanie nadzoru nad wagonami załadowanymi towarami niebezpiecznymi wysokiego ryzyka (TWR); szkolenia pracowników związanych z procesem przewozowym koleją towarów niebezpiecznych; zgodność wykonywanego przewozu towarów niebezpiecznych i czynności z nim związanych z obowiązującym porządkiem prawnym w aspekcie obowiązków jego uczestnika.
 - b) kontrolą przeprowadzoną w Lotos Kolej sp. z o.o. objęto m.in. uprawnienia do prowadzenia pojazdu trakcyjnego, prawidłowość sporządzenia dokumentów przewozowych, dodatkowe wyposażenia lokomotywy, prawidłowość oznakowania, wyposażenia i stanu technicznego wykorzystywanych środków transportu.

(dowód: akta kontroli str. 543-544, 566-569)

W trakcie prowadzonych kontroli planowanych (tj. ujętych w Planie nadzoru) badano: prawidłowość wykonywania prac manewrowych, prawidłowość zestawienia pociągu, stan techniczny i wyposażenie toru do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów przewożących towary niebezpieczne, stan techniczny i oznakowanie wagonów/kontenerów/innych jednostek transportowych, dokumenty przewozowe, wyposażenie dodatkowe lokomotyw prowadzących pociągi przewożące towary niebezpieczne lub wykonujących manewry z tymi wagonami, instrukcje wewnętrzne, regulaminy.

(dowód: akta kontroli str. 427)

W związku z wynikami kontroli przeprowadzonych w latach 2016-2017 (do 31 maja), wskazującymi na występowanie nieprawidłowości w obszarze bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych, Prezes UTK wydał 15 decyzji¹², w wyniku których nałóżono na przedsiębiorców kolejowych kary pieniężne w łącznej wysokości 39,9 tys. zł. Wydane decyzje dotyczyły: nieprzesłania w terminie

¹¹ Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych, stanowiący załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) sporządzonej w Bernie w dniu 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674, ze zm.).

¹² Dwie decyzje dotyczyły zarówno niewłaściwego oznakowania jak i nieprawidłowości w dokumencie przewozowym.

rocznego sprawozdania z działalności uczestnika przewozu towarów niebezpiecznych (sześć decyzji), niewłaściwego oznakowania środka transportu (sześć decyzji), braku lub niewłaściwego sporządzenia dokumentu przewozowego (trzy decyzje), niesporządzenia planu zapewnienia bezpieczeństwa przy przewozie towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (jedna decyzja), niewyznaczenia przez uczestnika przewozu towarów niebezpiecznych doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych (jedna decyzja).

(dowód: akta kontroli str. 427, 543-544, 573-574)

Badanie dokumentacji dotyczącej 15 kontroli przeprowadzonych przez Prezesa UTK w latach 2016-2017 r. (do 31 maja) w zakresie bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych, w tym: 10 kontroli wybranych w sposób losowy¹³ oraz pięciu kontroli wybranych w sposób celowy¹⁴ wykazało, że:

- nieprawidłowości stwierdzono w przypadku sześciu zbadanych kontroli;
- nieprawidłowości dotyczyły m.in.: nierzetelnego sporządzenia lub braku dokumentów przewozowych, wyposażenia dodatkowego lokomotyw, prowadzących pociągi przewożące towary niebezpieczne lub wykonujących manewry z tymi wagonami, stanu technicznego i oznakowania wagonów i innych jednostek transportowych oraz prawidłowości zestawienia pociągu;
- każdorazowo, w przypadku stwierdzonych nieprawidłowości, kontrolowany zobowiązany został do usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości oraz poinformowania Prezesa UTK o wykonaniu uwag i wniosków, a także do przedstawienia dowodów dokumentujących zrealizowane działania/usunięte nieprawidłowości;
- kontrolowani we wszystkich zbadanych przypadkach wywiązali się z obowiązku poinformowania Prezesa UTK o wykonaniu uwag i wniosków, a także przedstawienia stosowych dowodów dokumentujących zrealizowane działania/usunięte nieprawidłowości.

(dowód: akta kontroli str. 362-377)

W kwestii nadzoru nad prawidłowością ustalania tras transportu materiałów niebezpiecznych, a także zabezpieczenia i monitorowania takich przesyłek Dyrektor Departamentu Nadzoru wyjaśnił m.in., że: (...) *nadzór ten jest realizowany przez Prezesa UTK w ramach czynności nadzorczych prowadzonych w zakresie bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych. W latach 2016 i 2017 były to głównie działania prowadzone wobec przewoźników kolejowych. W ramach prowadzonych czynności kontrolnych, przed ich przeprowadzeniem, zespół kontrolny weryfikuje na posterunkach ruchu, przy których odbywa się kontrola pociągu przewożącego towar niebezpieczny, proces rejestrowania i śledzenia przesyłek. Każdorazowo w przypadku prowadzenia kontroli wobec zarządcy infrastruktury weryfikacji poddawane są zapisy dzienników ruchu oraz dane Systemu Wspomagania Dyżurnego Ruchu (SWDR). Weryfikacja polega na ustaleniu poprawności zgłoszenia pociągu z towarem niebezpiecznym przez przewoźnika, który zobowiązany jest do zgłoszenia takiego przewozu przed wyprawieniem pociągu, a następnie prawidłowości i ciągłości prowadzenia zapisów w dokumentacji ruchowej i/lub systemie wspomagającym.*

Prezes UTK współpracuje z Głównym Inspektorem Ochrony Środowiska (dalej: „GIOŚ”) w zakresie przemieszczania odpadów, które zgodnie z właściwymi

¹³ Osiem kontroli przeprowadzonych w 2016 r. ujętych w Planie nadzoru na 2016 r. pod poz.: 193, 266 (planowane w marcu); 454, 527 (planowane w czerwcu); 618, 687 (planowane w sierpniu); 957, 1011 (planowane w grudniu) oraz dwie kontrole przeprowadzone w 2017 r. ujęte w Planie nadzoru na 2017 r. pod poz.: 152 (planowana w lutym); 261 (planowana w marcu).

¹⁴ Z uwagi na stwierdzone nieprawidłowości w przypadku jednej kontroli (w kontrolach wybranych do szczegółowego badania w sposób losowy); do szczegółowej analizy dołączono kontrole (ujęte w Planie nadzoru na 2016 r. pod poz. 379, 431, 722, 746, 965), w których ujawniono nieprawidłowości.

przepisami wypełniają definicję towarów niebezpiecznych określoną w RID. Podczas każdej kontroli pociągu, w którego składzie znajdują się odpady kwalifikowane jako towar niebezpieczny, weryfikacji poddawana jest trasa przebiegu pociągu, pod kątem jej zgodności z trasą wyznaczoną przez GIOŚ.

Każdorazowo podczas kontroli przewoźników kolejowych sprawdzany jest także sposób zabezpieczenia przesyłek z towarem niebezpiecznym, posiadanie stosownych kwalifikacji przez maszynistów, oznakowanie wagonów-cystern, listy przewozowe oraz wykazy pojazdów kolejowych w składzie pociągu, w których są zawarte informacje o przewożonych towarach niebezpiecznych.

(dowód: akta kontroli str. 543-544, 570-571)

Stosownie do art. 93 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych¹⁵, kontrolę spełniania wymagań przez ciśnieniowe urządzenia transportowe prowadzi z urzędu albo na wniosek właściwy organ wyspecjalizowany, tj. Prezes UTK – w przypadku przewozu kolejną towarów niebezpiecznych. Przedmiotem kontroli mogą być wprowadzone do obrotu ciśnieniowe urządzenia transportowe, prawidłowość ich oznakowania oraz dotycząca ich dokumentacja techniczna (art. 93 ust. 2 powołanej ustawy).

Kontrole z zakresu nadzoru nad ciśnieniowymi urządzeniami transportowymi były realizowane corocznie, w ramach Planu nadzoru Prezesa UTK, przez odpowiednio przeszkolonych pracowników Urzędu w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych. W 2016 r. zaplanowano 14, a przeprowadzono 20 takich kontroli. W 2017 r. zaplanowano 21 kontroli. Łącznie w latach 2016-2017 (do końca maja) przeprowadzono 27 kontroli dotyczących spełniania wymogów przez ciśnieniowe urządzenia transportowe. Podczas czynności kontrolnych prowadzonych w powyższym zakresie, Prezes UTK poddawał weryfikacji wprowadzone do obrotu ciśnieniowe urządzenia transportowe, prawidłowość ich oznakowania oraz dokumentację techniczną. Wszystkie skontrolowane urządzenia ciśnieniowe spełniały wymagania, posiadały odpowiednie oznakowanie, a dotycząca ich dokumentacja była dostępna i kompletna. Pozytywne wyniki kontroli urządzeń ciśnieniowych nie stanowiły przesłanek do zlecenia badań ciśnieniowych urządzeń transportowych specjalistycznej jednostce. Jednocześnie, podczas czynności kontrolnych wobec przewoźników kolejowych, podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie oraz innych jednostek uczestniczących w obrocie ciśnieniowymi urządzeniami transportowymi dokonywano badań szczelności zaworów oraz pokrycia zbiorników ciśnieniowych z wykorzystaniem detektora wycieku gazu Leaktor 10, który znajduje się na wyposażeniu każdego oddziału terenowego. Ponadto weryfikowano realizację dozoru technicznego przez Transportowy Dozór Techniczny, do którego zakresu działania należy, zgodnie z postanowieniami art. 44 ust. 1 pkt 1 lit. a i c ustawy z 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym¹⁶ wykonywanie dozoru technicznego m.in. nad: urządzeniami technicznymi zainstalowanymi na obszarze kolejowym, w kolejowych pojazdach szynowych oraz na bocznicach kolejowych oraz zbiornikami, w tym cysternami wykorzystywanymi w ruchu kolejowym.

(dowód: akta kontroli str. 543-544 i 571-573)

Ustalone
nieprawidłowości

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

¹⁵ Dz. U. z 2016 r. poz. 1834, ze zm.

¹⁶ Dz. U. z 2017 r. poz. 1040, ze zm.

1.4. Decyzje Prezesa UTK nakazujące usunięcie nieprawidłowości w wypełnianiu przez zarządców i przewoźników kolejowych obowiązków z zakresu bezpieczeństwa transportu kolejowego, a także wnioski o nałożenie kary grzywny w stosunku do nieprzestrzegających przepisów w tym obszarze.

Opis stanu faktycznego

Prezes UTK w latach 2016-2017 (do 31 maja) wydawał decyzje administracyjne nakazujące usunięcie nieprawidłowości w wypełnianiu przez zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych obowiązków z zakresu bezpieczeństwa transportu kolejowego.

Na podstawie wyników kontroli prawidłowości utrzymania oraz eksploatacji linii kolejowych przeprowadzonych przez Prezesa UTK, w tym stwierdzonych nieprawidłowości, Prezes UTK wydał w 2016 r. 148 decyzji, a w 2017 r. (do 16 maja) 27 decyzji. Decyzje dotyczyły w szczególności: stwierdzenia naruszeń przepisów w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego wraz z nakazem ich usunięcia, a także wprowadzenia ograniczeń ruchu kolejowego, związanych ze złym stanem infrastruktury, w tym przejazdów kolejowych.

(dowód: akta kontroli str. 425)

Na podstawie analizy dokumentacji 10 kontroli przeprowadzonych przez UTK, w latach 2016-2017 (do 31 maja), w zakresie prawidłowości utrzymania oraz eksploatacji linii kolejowych stwierdzono, że Prezes UTK w związku z dokonanymi w ich toku ustaleniami wydał cztery decyzje¹⁷, które dotyczyły: wprowadzenia ograniczeń eksploatacyjnych z uwagi na niewłaściwy stan techniczny torów oraz niewłaściwy stan techniczny rozjazdu; naruszenia obowiązków zarządcy infrastruktury kolejowej w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, poprzez niespełnienie warunków technicznych i organizacyjnych zapewniających bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego; wprowadzenia ograniczenia ruchu kolejowego z uwagi na niedostateczny stan techniczny i utrzymanie infrastruktury kolejowej.

Ponadto badaniem objęto pięć decyzji¹⁸ wydanych przez Prezesa UTK w latach 2016-2017 (do 31 maja) na podstawie przeprowadzonych kontroli w obszarze prawidłowości utrzymania oraz eksploatacji linii kolejowych, wybranych metodą losową z rejestru decyzji wydanych przez Prezesa UTK, prowadzonych przez Departament Nadzoru. Decyzje dotyczyły w szczególności: naruszeń przepisów dotyczących obowiązków zarządcy infrastruktury kolejowej w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, poprzez niespełnienie warunków technicznych i organizacyjnych, a także nieprzestrzeganie zasad bezpieczeństwa, zapewniających bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego, związane m.in. z brakiem usuwania na bieżąco usterek nawierzchni kolejowej ujętych w dokumentacji diagnostycznej, dotyczących m.in. uszkodzeń podkładów, zanieczyszczenia podsypki, wad szyn; brakiem usuwania na bieżąco uszkodzeń rozjazdów i wstawek międzyrozjazdowych ujętych w dokumentacji diagnostycznej, zużycia części stalowych rozjazdu oraz podkładów; dużym i bardzo dużym uszkodzeniem podkładów, nieprawidłowo utrzymaną nawierzchnią na przejeździe kolejowym; nieprawidłowo utrzymaną nawierzchnią drogową na dojeździe do przejazdu; nieskutecznością działania odpowiednich działów nadzoru i kontroli zarządcy infrastruktury kolejowej w obszarze przejazdu oraz na przejeździe;

¹⁷ Badane decyzje wydane zostały na podstawie wyników trzech kontroli przeprowadzonych w 2016 r., ujętych w Planie nadzoru nad 2016 r. pod poz. 100 (dwie decyzje) i 138 oraz kontroli przeprowadzonej w 2017 r., ujętej w Planie nadzoru na 2017 r. pod poz. 204.

¹⁸ Decyzje wybrane z rejestrów decyzji wydanych przez Prezesa UTK w roku 2016 i 2017 w obszarze działalności Departamentu Nadzoru; rejestr za 2016 r. pozycje: 212, 292, 343, 556; rejestr za 2017 r.: pozycja 15, w których termin usunięcia nieprawidłowości określono odpowiednio do dnia: 30 lipca 2016 r., 30 września 2016 r., 30 listopada 2017 r., 31 grudnia 2016 r. 31 maja 2017 r.

usytuowaniem w rejonie semaforów wjazdowych drzew i krzewów w odległości mniejszej niż 15 m od osi toru.

(dowód: akta kontroli str. 448-499, 539-541)

Na podstawie wyników kontroli prawidłowości utrzymania oraz eksploatacji pojazdów kolejowych, przeprowadzonych przez UTK w latach 2016-2017 (do 31 maja), Prezes UTK wydał w 2016 r. 499 decyzji, a w 2017 r. (do 16 maja) 193 decyzje, które dotyczyły w szczególności: wyłączenia lub ograniczenia eksploatacji pojazdu kolejowego oraz stwierdzenia naruszeń przepisów w zakresie bezpieczeństwa wraz z nakazem ich usunięcia.

Z analizy dokumentacji 10 kontroli przeprowadzonych w latach 2016-2017 (do 31 maja) w zakresie prawidłowości utrzymania oraz eksploatacji pojazdów kolejowych wybranych losowo do kontroli NIK wynika, że Prezes UTK w związku ze stwierdzeniem nieprawidłowości w trakcie przeprowadzonych kontroli wydał 10 decyzji¹⁹. Wydane decyzje dotyczyły: wyłączenia z eksploatacji pojazdu kolejowego bądź ograniczenia eksploatacji pojazdu kolejowego.

(dowód: akta kontroli str. 293-361)

Ponadto badaniami objęto pięć decyzji²⁰ wydanych przez Prezesa UTK w latach 2016-2017 r. (do 31 maja), na podstawie wyników przeprowadzonych kontroli prawidłowości utrzymania oraz eksploatacji pojazdów kolejowych. Decyzje te dotyczyły ograniczenia ruchu kolejowego.

(dowód: akta kontroli str. 500-528, 541-542)

W odniesieniu do 10 decyzji (spośród 24 decyzji objętych badaniem NIK), podmioty kontrolowane złożyły wnioski o ponowne rozpatrzenie sprawy. Wnioski te złożone zostały w wyniku usunięcia nieprawidłowości będących podstawą do wydania decyzji w I instancji. Prezes UTK po przeanalizowaniu przedłożonego materiału dowodowego przez skontrolowane podmioty uchylił wcześniej wydane decyzje i umorzył postępowanie.

(dowód: akta kontroli str. 261-361, 448-524)

Analiza terminowości wydawania decyzji przez Prezesa UTK w latach 2016-2017 (do 31 maja), w odniesieniu do 24 decyzji objętych kontrolą NIK, nakazujących usunięcie nieprawidłowości zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego wykazała, że liczba dni od ujawnienia nieprawidłowości (tj. od daty sporządzenia protokołu kontroli), do wydania decyzji wynosiła:

- a) decyzje wydane na podstawie wyników kontroli prawidłowości utrzymania oraz eksploatacji linii kolejowych przeprowadzonych przez UTK w latach 2016-2017 (do 31 maja): od 10 do 69 dni (dwie decyzje), od 70 do 269 dni (siedem decyzji);
- b) decyzje wydane na podstawie wyników kontroli prawidłowości utrzymania oraz eksploatacji pojazdów kolejowych, przeprowadzonych przez UTK w latach 2016-2017 (do 31 maja): od jednego do 10 dni (15 decyzji).

(dowód: akta kontroli str. 534-542)

Dyrektor Departamentu Nadzoru w UTK wyjaśnił, że: (...) w każdym przypadku przebieg postępowania opierał się na zasadach określonych w kpa i był prowadzony zgodnie z zapisami art. 35 i art. 36 ustawy kodeks postępowania administracyjnego. Okres prowadzenia postępowania wynikał z czynności faktycznych i prawnych podejmowanych przez UTK oraz stronę postępowania. Wydanie decyzji

¹⁹ Decyzje wydane na podstawie pięciu kontroli: przeprowadzonych w 2016 r., ujętych w Planie nadzoru na 2016 r. pod poz. 102 (jedna decyzja), 445 (jedna decyzja), 785 (dwie decyzje), 858 (pięć decyzji), przeprowadzonej w 2017 r.; ujętej w Planie nadzoru na 2017 r. pod poz. 112 (jedna decyzja).

²⁰ Decyzje wybrane z rejestrów decyzji wydanych przez Prezesa UTK w roku 2016 i 2017 w obszarze działalności Departamentu Nadzoru; rejestr za 2017 r., pozycje: 178, 179, 180, 181, 347; decyzje podlegały natychmiastowej wykonalności.

administracyjnej poprzedzone było analizą dokumentacji pokontrolnej, obowiązujących regulacji wewnętrznych zarządcy, a następnie analizą stanowiska zarządcy przekazanego w trakcie toczącego się postępowania administracyjnego. Ocena wyników przeprowadzonych analiz pozwoliła Prezesowi UTK na stwierdzenie określonych naruszeń i nakazanie ich usunięcia w określonym terminie (...)”.

(dowód: akta kontroli str. 594-596, 654-678)

W odniesieniu do 24 decyzji administracyjnych objętych kontrolą NIK stwierdzono, że w każdym przypadku podmioty, wobec których wydane zostały decyzje przedstawiły Prezesowi UTK informację o sposobie ich realizacji.

Dyrektor Departamentu Nadzoru wyjaśnił, że po otrzymaniu tych informacji Prezes UTK dokonywał ponownej analizy stanu faktycznego i oceny, czy podjęte przez podmiot działania wypełniają postanowienia wydanej decyzji. Ponadto, aspekty te poddawane były weryfikacji podczas kolejnych kontroli prowadzonych w danym podmiocie. Prezes UTK podczas tego typu kontroli szczegółowo analizował otrzymaną od podmiotu informację, odnosząc ją do stanu faktycznego. W trakcie tych działań Prezes UTK weryfikował zarówno terminowość i sposób realizacji tych decyzji, jak i przedstawione przez podmiot dokumenty i dowody.

(dowód: akta kontroli str. 448 -527, 597-634, 756-793)

W 2016 r. Prezes UTK wydał dwie decyzje w sprawie nałożenia kary pieniężnej, w łącznej wysokości 42,2 tys. zł, za zwłokę w wykonaniu decyzji Prezesa UTK, dotyczących naruszenia obowiązków zarządcy infrastruktury kolejowej, określonych przepisami w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego. Nałożone kary pieniężne zostały wyegzekwowane w całości.

Ponadto, w maju 2017 r. wszczęto postępowanie administracyjne w przedmiocie nałożenia kary pieniężnej w związku ze zwłoką w wykonaniu decyzji Prezesa UTK z października 2015 r., dotyczącej wyłączenia z eksploatacji pojazdu kolejowego, z uwagi na zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego przy jego eksploatacji. Wskazany pojazd kolejowy nie był oznaczony europejskim numerem pojazdu oraz nie figurował w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych.

(dowód: akta kontroli str. 594-596 i 634-640)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

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

2. Nadzór Prezesa UTK nad spójnością systemu bezpieczeństwa na kolei oraz spełnianiem przez zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych warunków i wymagań zawartych w: autoryzacjach bezpieczeństwa, certyfikatach bezpieczeństwa oraz świadectwach bezpieczeństwa.

2.1. Wypełnianie zadań związanych z prowadzeniem rejestrów: autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa oraz świadectw bezpieczeństwa.

Opis stanu
faktycznego

W latach 2016-2017 (I półrocze) rejestry autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa prowadzone były w formie elektronicznej oraz zamieszczone zostały na oficjalnej stronie internetowej Urzędu. Rejestry prowadzone były na bieżąco, zgodnie z obowiązującymi w UTK

procedurami wewnętrznymi, w sposób pozwalający na uzyskanie pełnych informacji, dotyczących wydania, przedłużania ważności, zmiany i cofnięcia: autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa, o których mowa w art. 13 ust. 1a. pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym.

- 1) Rejestr autoryzacji bezpieczeństwa część A obejmował: nazwę przedsiębiorstwa, które uzyskało ten dokument, nr autoryzacji cz. A oraz uwagi dotyczące: zmian, przedłużenia i faktu, że autoryzacja jest nowa lub tekst dokumentu jest jednolity. Z uwagi na prowadzenie w formie elektronicznej, rejestr (po otwarciu zakładki dot. numeru autoryzacji) pozwalał na zapoznanie się z treścią tego dokumentu, w tym zawierał informację o warunkach zachowania ważności dla zarządcy infrastruktury, który uzyskał autoryzację bezpieczeństwa. Rejestr obejmował 30 pozycji dot. autoryzacji bezpieczeństwa. Analiza 5 pozycji rejestru dotyczących: wydania, zmian lub przedłużenia autoryzacji bezpieczeństwa²¹ wykazała, że wszystkie decyzje Prezesa UTK, wydane zostały w terminie umożliwiającym prowadzenie działalności przez zarządców infrastruktury w sposób ciągły, tj. przed utratą ważności przez autoryzacje bezpieczeństwa wydane uprzednio.
- 2) Rejestr certyfikatów bezpieczeństwa część A obejmował: liczbę porządkową, nazwę przedsiębiorstwa, które uzyskało ten dokument oraz nr certyfikatu cz. A. Analogicznie, jak opisany powyżej rejestr, umożliwiał zapoznanie się z treścią tego dokumentu, w tym zawierał informację o warunkach zachowania ważności certyfikatu wydanego przewoźnikowi kolejowemu. Rejestr obejmował 95 pozycji dot. certyfikatów bezpieczeństwa. Analiza 10 pozycji rejestru dotyczących: wydania, zmian lub przedłużenia certyfikatu bezpieczeństwa²² wykazała, że wszystkie decyzje Prezesa UTK wydane zostały w terminie umożliwiającym prowadzenie działalności przez przewoźników kolejowych w sposób ciągły, tj. przed utratą ważności przez certyfikaty bezpieczeństwa cz. A wydane uprzednio.
- 3) Rejestr certyfikatów bezpieczeństwa część B prowadzony był na takich zasadach, jak opisany powyżej rejestr certyfikatów bezpieczeństwa cz. A. Rejestr obejmował 97 pozycji dot. certyfikatów bezpieczeństwa. Analiza 10 pozycji rejestru dotyczących: wydania, zmian lub przedłużenia certyfikatu bezpieczeństwa²³ wykazała, że wszystkie decyzje Prezesa UTK, wydane zostały w terminie umożliwiającym prowadzenie działalności przez przewoźników kolejowych w sposób ciągły, tj. przed utratą ważności przez certyfikaty bezpieczeństwa cz. B wydane uprzednio.
- 4) Rejestr świadectw bezpieczeństwa obejmował: nazwę podmiotu, który uzyskał ten dokument, lokalizację bocznicę oraz nr świadectwa bezpieczeństwa. Rejestr zawierał szczegółowy opis położenia bocznic i jej połączenia z linią kolejową, określał rodzaj bocznic oraz podmioty zarządzające, np. nr świadectwa bezpieczeństwa 168/UK/12 uzyskanego przez Kompanię Węglową S.A. zawierał informację, że bocznicą zarządza „Oddział KWK „Bobrek - Centrum” – Bocznicza szlakowa odgałęzia się od toru nr 1 rozjazdem nr 2 w km 25,929 linii kolejowej nr 202 Jęzor Centralny – Piekary Śląskie Szarlej, zarządzanej przez Infra Silesia S.A.

(dowód: akta kontroli str. 1395-1410)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

²¹ Nr PL21: 20150012; 2015009; 20160000; 20160001; 20170000.

²² Nr PL11: 20160001; 20160004; 20160006; 20160009; 20160010; 20170001; 20170003; 20170004; 20170006; 2017008.

²³ Nr PL12: 20160001; 20160003; 20160004; 20160005; 20160012; 20160014; 20170002; 20170005; 20170010; 20170011.

2.2. Terminowość prowadzenia postępowań związanych z wydaniem, przedłużaniem ważności, zmianą lub cofnięciem: autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa oraz świadectw bezpieczeństwa.

Opis stanu faktycznego

W latach 2016-2017 (do 31 maja) UTK przeprowadził 455 postępowań związanych z: wydaniem, przedłużaniem ważności, zmianą lub cofnięciem: autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa oraz świadectw bezpieczeństwa. Stwierdzono, że 32 postępowania (ok. 7%) nie zostały zakończone w terminach określonych w przepisie art. 35 kpa, w tym 15 z powodu „złożenia wniosków o rozpatrzenie sprawy ze znacznym wyprzedzeniem czasowym”, a 17 ze względu na „trudności interpretacyjne w związku ze skomplikowaną materią sprawy”. Pozostałe postępowania prowadzone były na zasadach określonych w art. 35-37 kpa, przy czym 42 sprawy (9%) zakończone zostały w terminie nieprzekraczającym 2 miesięcy.

Z powodu „złożenia wniosków o rozpatrzenie sprawy ze znacznym wyprzedzeniem czasowym” nie zostały wydane, w terminach ustalonych w art. 35 kpa, następujące decyzje Prezesa UTK :

- dot. przedłużenia ważności autoryzacji bezpieczeństwa
 1. DBK-WSZM.41.5.2015.EE z 4 stycznia 2016 r. – 201 dni postępowania;
 2. DBK-WSZM.41.5.2015.MP z 22 stycznia 2016 r. – 157 dni;
- dot. przedłużenia ważności certyfikatu bezpieczeństwa cz. A
 1. DBK-WSZM.400.78.2015.EE z 4 lutego 2016 r. – 183 dni postępowania;
 2. DBK-WSZM.400.56.2016.MP z 4 października 2016 r. – 153 dni;
 3. DBK-WSZM.400.119.2015.MP z 14 października 2016 r. – 143 dni;
 4. DBK-WSZM.400.131.2015.MS z 14 października 2016 r. – 135 dni;
 5. DBK-WSZM.400.125.2015.MP z 14 października 2016 r. – 110 dni;
 6. DBK-WSZM.400.73.2016.PL z 2 listopada 2016 r. – 104 dni;
- dot. przedłużenia ważności certyfikatu bezpieczeństwa cz. B
 1. DBK-WSZM.401.19.2015.EE z 11 lutego 2016 r. – 218 dni postępowania;
 2. DBK-WSZM.401.13.2016.MP z 17 listopada 2016 r. – 197 dni;
 3. DBK-WSZM.401.54.2015.MP z 27 stycznia 2016 r. – 188 dni;
 4. DBK-WSZM.401.28.2015.EE z 10 lutego 2016 r. – 184 dni;
 5. DBK-WSZM.401.35.2015.MS z 20 stycznia 2016 r. – 143 dni;
 6. DBK-WSZM.401.40.2015.EE z 25 stycznia 2016 r. – 138 dni;
 7. DBK-WSZM.401.61.2015.MP z 14 marca 2016 r. – 107 dni;

Z powodu „trudności interpretacyjnych w związku ze skomplikowaną materią sprawy” nie zostały wydane, w terminach ustalonych w art. 35 § 1 i 3 kpa, następujące decyzje Prezesa UTK :

- dot. zmiany autoryzacji bezpieczeństwa
DBK-WSZM.41.3.2016.KP z 23 czerwca 2016 r. – 141 dni postępowania;
- dot. wydania certyfikatu bezpieczeństwa cz. A
DBK-WSZM.400.63.2015.MP z 8 lipca 2016 r. – 312 dni postępowania;
- dot. wydania certyfikatu bezpieczeństwa cz. B
DBK-WSZM.401.17.2015.MP z 19 listopada 2016 r. – 409 dni postępowania;
- dot. zmiany certyfikatu bezpieczeństwa cz. A
 1. DBK-WSZM.400.31.2016.MP z 19 marca 2017 r. – 395 dni postępowania;
 2. DBK-WSZM.400.64.2015.EE z 21 stycznia 2016 r. – 277 dni;
 3. DBK-WSZM.400.97.2016.RP z 17 marca 2017 r. – 176 dni;
 4. DBK-WSZM.400.145.2015.MS z 7 kwietnia 2016 r. – 120 dni;

- dot. zmiany certyfikatu bezpieczeństwa cz. B
 1. DBK-WSZM.401.24.2016.MS z 9 stycznia 2017 r. – 180 dni postępowania;
 2. DBK-WSZM.401.1.2016.MS z 1 czerwca 2016 r. – 143 dni;
 3. DBK-WSZM.401.64.2015.MP z 10 kwietnia 2016 r. – 123 dni;
 4. DBK-WSZM.401.8.2017.MP z 28 kwietnia 2017 r. – 71 dni;
- dot. wydania świadectwa bezpieczeństwa
 1. DBK-WSBP.43.192.2016.RS z 31 stycznia 2017 r. – 223 dni postępowania;
 2. DBK-WSBP.43.328.2016.RB z 30 marca 2017 r. – 143 dni;
 3. DBK-WSBP.43.270.2016.ŁR z 14 grudnia 2016 r. – 119 dni;
 4. DBK-WSBP.43.240.2016.RS z 6 października 2016 r. – 65 dni;
- dot. przedłużenia ważności świadectwa bezpieczeństwa
DBK-WSBP.43.232.2016.ŁR z 14 grudnia 2016 r. – 141 dni postępowania;
- dot. zmiany świadectwa bezpieczeństwa
DBK-WSBP.43.311.2016.AK z 27 grudnia 2016 r. – 69 dni postępowania.
(dowód: akta kontroli str. 1302-1353)

W sprawie naruszenia przepisów art. 35 § 1 i 3 kpa określających, że organy administracji publicznej powinny załatwiać sprawy bez zbędnej zwłoki oraz ustalających, że załatwienie sprawy wymagającej postępowania wyjaśniającego powinno nastąpić nie później niż w ciągu miesiąca, a sprawy szczególnie skomplikowanej – nie później niż w ciągu dwóch miesięcy od dnia wszczęcia postępowania, przy wydawaniu w latach 2016-2017 (I półrocze) 32 decyzji Prezesa UTK dotyczących autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa, wyjaśnienia złożył Dyrektor Departamentu Bezpieczeństwa Kolejowego UTK, za pośrednictwem Dyrektora Departamentu Nadzoru UTK, który stwierdził m.in., że w przypadku autoryzacji i certyfikatów bezpieczeństwa przyczyna określona, jako „wniosek złożony ze znacznym wyprzedzeniem czasowym”, wystąpiła najczęściej w przypadku postępowań rozpoczętych w 2015 r., a zakończonych w I kwartale 2016 r. i jednocześnie dotyczących przedłużenia ważności terminów tych dokumentów. Wg wyjaśnień, 2015 r. był pierwszym rokiem procesu recertyfikacji autoryzacji i certyfikatów bezpieczeństwa wydanych w 2010 r. W związku z powyższym w 2015 r. do UTK wpłynęło bardzo duża liczba wniosków o ich recertyfikację (łącznie 140). W 2015 r. rozpatrzono 100 wniosków, a także 10 wniosków z lat ubiegłych i wydano 119 certyfikatów oraz autoryzacji bezpieczeństwa. Na kolejność rozpatrywania wniosków wpływał termin upływu okresu ważności tych dokumentów, co w przypadku części wniosków złożonych, z dłuższym niż 3-miesięcznym wyprzedzeniem wskazanym w § 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 25 września 2015 r. w sprawie warunków oraz trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa²⁴ wydłużyło prowadzone postępowania. Przyjęcie takiego trybu postępowania, uwarunkowanego terminem upływu okresu ważności autoryzacji lub certyfikatu, wynikało z uwzględnienia możliwości zaistnienia w czasie rozpatrywania wniosku zmian organizacyjnych, technicznych i eksploatacyjnych w przedsiębiorstwie oraz zagrożeń związanych z wpływem wprowadzanych zmian do systemu zarządzania bezpieczeństwem lub uregulowań wewnętrznych. Ponadto, rozstrzygnięcie Prezesa UTK musiały uwzględniać najbardziej aktualny stan faktyczny dotyczący działania wnioskodawcy. Wydanie autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatu bezpieczeństwa czy świadectwa bezpieczeństwa z dużym wyprzedzeniem czasowym nie odpowiadało tej zasadzie. W związku z tym wnioski,

²⁴ Dz. U. z 2015 r, poz. 1548.

które wpłynęły np. z 6-miesięcznym wyprzedzeniem powinny zostać rozpatrzone w czasie zbliżonym do końca ważności certyfikatu, autoryzacji lub świadectwa bezpieczeństwa. W tym zakresie istotne było również odpowiednie zaplanowanie i przeprowadzenie działań kontrolnych w procesie przedłużania ważności powyższych dokumentów, gdyż działania te pozwalały na ocenę funkcjonowania systemów zarządzania bezpieczeństwem lub wdrożonych regulacji w zakresie bezpieczeństwa i zmniejszenie ryzyka przedłużenia ważności dokumentu uprawniającego podmiotowi, którego działalność nie spełnia wymogów określonych dla posiadania tego typu uprawnień. Wszystkie opisane powyżej okoliczności były brane pod uwagę przy rozpatrywaniu wniosków o wydanie świadectwa bezpieczeństwa. Pomimo wydłużonego czasu prowadzenia postępowania dla wniosków złożonych ze znacznym wyprzedzeniem czasowym, często nawet 6-miesięcznym, wszystkie ww. wnioski zostały procedowane tak, aby przedsiębiorcy spełniający wymagania otrzymali ważne autoryzacje, certyfikaty i świadectwa bezpieczeństwa przed końcem terminu ważności poprzednich. Zapewniło to możliwość prowadzenia nieprzerwanej działalności przez przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury i użytkowników bocznic kolejowych. Odnosnie przyczyny określonej, jako „trudności interpretacyjne w związku ze skomplikowaną materią sprawy” Dyrektor Departamentu Bezpieczeństwa Kolejowego UTK wyjaśnił m.in., że przed nowelizacją ustawy o transporcie kolejowym (wprowadzonej ustawą z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw²⁵) wymagane było posiadanie przez przewoźnika kolejowego certyfikatu bezpieczeństwa do świadczenia usługi trakcyjnej, przy czym usługa trakcyjna definiowana była jako działalność polegająca na zapewnieniu pojazdu kolejowego z napędem wraz z obsługą maszynistów do wykonywania przewozu kolejowego albo zapewnienie obsługi maszynistów do prowadzenia pojazdu kolejowego z napędem. W związku z wprowadzoną zmianą ustawy do Prezesa UTK zwróciły się podmioty zamierzające świadczyć, w ramach posiadanej licencji, usługę trakcyjną w postaci maszynisty bez pojazdu trakcyjnego. Powstała wówczas wątpliwość, czy usługa zapewniania przez te podmioty maszynistów jest usługą trakcyjną w rozumieniu przepisów ustawy o transporcie kolejowym czy też usługa ta może być rozumiana, jako usługa tzw. pracy tymczasowej maszynistów, niepodlegającej certyfikacji zgodnej z zapisami ww. ustawy. W związku z wątpliwościami wynikającymi z interpretacji przepisów w zakresie certyfikacji podmiotów świadczących usługę trakcyjną przeprowadzone zostały przez Prezesa UTK konsultacje m.in. z przedstawicielem Agencji Kolejowej Unii Europejskiej. Poza wskazanym problemem interpretacyjnym Dyrektor Departamentu Bezpieczeństwa Kolejowego UTK wskazał na niespójność przepisów prawa Unii Europejskiej w obszarze dokonywania zmian w certyfikatach i autoryzacjach bezpieczeństwa, Kolejnym przykładem trudności w ww. zakresie był tryb wprowadzenia, wnioskowanej przez podmiot zmiany certyfikatu bezpieczeństwa części B, polegającej na rozszerzeniu linii, na których przewoźnik planuje wykonywanie przewozów. Wątpliwości interpretacyjne dotyczyły tego, czy taka zmiana powinna być kwalifikowana jako istotna zmiana co do zakresu wykonywanych przewozów i powinna nastąpić w trybie przepisów ustawy o transporcie kolejowym. Odnosząc się do kwestii prowadzenia postępowań związanych z wydawaniem, przedłużaniem ważności lub zmianą świadectw bezpieczeństwa w terminach wynikających z kpa, Dyrektor stwierdził, że w odróżnieniu od certyfikatów i autoryzacji bezpieczeństwa, wnioski o wydanie świadectwa bezpieczeństwa często składane były przez podmioty, których główna działalność gospodarcza prowadzona była w innym obszarze niż transport kolejowy

²⁵ Dz. U. z 2016 r. poz. 1923.

(np. zakłady energetyki cieplnej, cukrownie itp.), co miało znaczący wpływ na jakość składanej do Urzędu dokumentacji oraz trudności przy współpracy z wnioskodawcą. Wnioskodawcy składali niekompletne dokumenty lub bez zachowania odpowiedniej formy. W celu przeciwdziałania ww. nieprawidłowościom Prezes UTK wprowadził zakrojone na szeroką skalę działania edukacyjne i informacyjne dla podmiotów rynku kolejowego. Pracownicy Urzędu przeszkolili w ramach Akademii Wiedzy Kolejowej ponad 500 osób. Na stronie internetowej Urzędu opublikowano artykuły wyjaśniające zasady prowadzonych postępowań oraz przykładowe wnioski w sprawach dotyczących postępowań o wydanie świadectwa bezpieczeństwa wraz z instrukcjami opisującymi w jaki sposób prawidłowo złożyć wniosek do Urzędu.

(dowód: akta kontroli str. 1354-1379)

Powyższe wyjaśnienia wskazują na spiętrzenie załatwianych przez Urząd spraw, związanych z wydawaniem, zmianą lub przedłużeniem ważności autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa oraz na trudności interpretacyjne, jakie miały miejsce przy ich rozpatrywaniu. Załatwienie przez UTK ww. spraw z naruszeniem terminów określonych w art. 35 § 1 i 3 kpa nie miało wpływu na obniżenie bezpieczeństwa przewozów kolejowych.

Przeprowadzone na potrzeby niniejszej kontroli badania, przez biegłego z dziedziny bezpieczeństwa transportu kolejowego, wykazały m.in., że średniorocznie z pracy w UTK, w latach 2014-2017 (I półrocze), odchodziło ok. 50 pracowników, tj. ok. 20% zatrudnionych. Stan ten znacznie przekraczał fluktuację kadr w urzędach państwowych, zalecaną w Sprawozdaniu Szefa Służby Cywilnej za 2016 r. W opinii biegłego, tak duże zmiany kadrowe nie stwarzały odpowiednich warunków do realizacji zadań przez UTK (pociągały za sobą takie skutki, jak m.in.: brak doświadczenia i konieczność przeprowadzania dodatkowych szkoleń dla pracowników nowo zatrudnionych. Zdaniem NIK stan ten mógł negatywnie wpływać na terminowość prowadzenia postępowań związanych z wydaniem, przedłużaniem ważności, zmianą lub cofnięciem: autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa oraz świadectw bezpieczeństwa.

(dowód: akta kontroli str. 1601-1605)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

2.3. Prowadzenie postępowań związanych z wydaniem, przedłużaniem ważności lub zmianą autoryzacji bezpieczeństwa dla PKP PLK S.A. oraz certyfikatów bezpieczeństwa dla przewoźników kolejowych, w świetle zapewnienia kompatybilności pomiędzy systemami bezpieczeństwa przyjętymi przez tego zarządcę i przewoźników.

Opis stanu
faktycznego

Na podstawie analizy dokumentacji systemowej i regulacji wewnętrznych, powołany przez NIK biegły stwierdził, że dokumentacja PKP PLK S.A. uwzględnia skutki działania przewoźników kolejowych²⁶ oraz stwarza warunki umożliwiające wykonywanie im zadań zgodnie z Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności, krajowymi certyfikatami bezpieczeństwa i warunkami określonymi w ich certyfikatach bezpieczeństwa. Ponadto zapewnia koordynację działań zarządcy infrastruktury i przewoźników kolejowych w sytuacjach awaryjnych. Regulacje wewnętrzne przewoźników kolejowych budowane są w oparciu o zawarte w umowach instrukcje

²⁶ Badania zostały przeprowadzone przez biegłego na podstawie próby celowej, obejmującej systemy bezpieczeństwa na kolei (SMS): PKP PLK S.A., PKP Intercity S.A. oraz PKP Cargo S.A.

PKP PLK S.A., co eliminuje występowanie sprzeczności w przepisach i wymaganiach. Regulacje wewnętrzne są zgodne z obowiązującymi wymogami prawa, wynikającymi z ustawy o transporcie kolejowym i aktów wykonawczych do tej ustawy. Stwierdzono, że prowadzone przez Urząd postępowania związane z wydaniem, przedłużaniem ważności lub zmianą autoryzacji bezpieczeństwa dla PKP PLK S.A. oraz certyfikatów bezpieczeństwa dla przewoźników kolejowych zapewniają kompatybilność pomiędzy systemami bezpieczeństwa przyjętymi przez tego zarządcę i przewoźników.

(dowód: akta kontroli str. 1543-1549, 1556-1565)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

2.4. Kontrole spełniania przez zarządców infrastruktury oraz przewoźników kolejowych warunków i wymagań określonych w: autoryzacjach bezpieczeństwa, certyfikatach bezpieczeństwa i świadectwach bezpieczeństwa oraz kontrole zgodności ich działania z przepisami w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego.

Opis stanu
faktycznego

W latach 2016-2017 (do 31 maja) UTK przeprowadził ogółem 199 kontroli (w tym 137 w 2016 r.) spełniania przez zarządców infrastruktury kolejowej oraz przewoźników kolejowych warunków i wymagań określonych odpowiednio w autoryzacjach bezpieczeństwa, świadectwach bezpieczeństwa i certyfikatach bezpieczeństwa.

- 1) Ustalenia 47 kontroli (w tym 30 w 2016 r.) spełniania przez zarządców warunków i wymagań określonych w autoryzacjach bezpieczeństwa wykazały 255 nieprawidłowości²⁷ we wskazanym zakresie. Największą liczbę (68) nieprawidłowości ujawniono w obszarze „Bezpieczeństwo eksploatacji infrastruktury”, które obejmowały: niewykonywanie badań i oględzin infrastruktury kolejowej; brak usuwania usterek określonych podczas badań diagnostycznych; niewykonywanie obchodów z wymaganą częstotliwością; eksploataowanie infrastruktury będącej w niewłaściwym stanie technicznym; nieprawidłowe oznakowanie; nieprawidłowo prowadzoną dokumentację związaną z utrzymaniem; niesporządzanie wymaganej dokumentacji związanej z utrzymaniem; niespełnienie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów w odległości mniejszej od 15 m.
- 2) Ustalenia 135 kontroli (w tym 96 w 2016 r.) spełniania przez przewoźników kolejowych warunków i wymagań określonych w certyfikatach bezpieczeństwa wykazały 785 nieprawidłowości we wskazanym zakresie. Największą liczbę (149) nieprawidłowości ujawniono w obszarze „Kontrola ryzyka związanego ze świadczonymi usługami utrzymania i dostarczaniem materiałów”, które obejmowały: brak kontroli skuteczności działań w zakresie utrzymania pojazdów kolejowych, brak nadzoru nad dokumentacją, na podstawie której wykonuje się czynności utrzymaniowe posiadanego taboru oraz utrzymanie pojazdów niezgodnie z wymaganiami zawartymi w dokumentacji systemu utrzymania.
- 3) Ustalenia 17 kontroli (w tym 11 z 2016 r.) spełniania przez zarządców warunków i wymagań określonych w świadectwach bezpieczeństwa wykazały 55 nieprawidłowości we wskazanym zakresie. Największą liczbę (17)

²⁷ Zakwalifikowanych wg grup stanowiących naruszenia kryteriów określonych w Załączniku II do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1169/2010 z dnia 10 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych autoryzacji bezpieczeństwa (Dz. U. UE. L. 2010.327.13 z dnia 11 grudnia 2010 r.).

nieprawidłowości ujawniono w zakresie utrzymania infrastruktury torowej i przyległych gruntów.

(dowód: akta kontroli str. 1289-1297)

W latach 2016-2017 (do 31 maja) UTK przeprowadził ogółem 1338 kontroli (w tym 994 w 2016 r.) zgodności działania zarządców infrastruktury kolejowej oraz przewoźników kolejowych z przepisami dot. bezpieczeństwa transportu kolejowego.

- 1) Ustalenia 414 kontroli (w tym 30 w 2016 r.) zgodności działania zarządców z przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa transportu kolejowego wykazały 1665 nieprawidłowości we wskazanym zakresie. Największą liczbę (851) nieprawidłowości ujawniono w obszarze utrzymania infrastruktury torowej i przyległych gruntów, które obejmowały: zły stan techniczny torów i rozjazdów; zły stan techniczny i oznakowanie przejazdów kolejowo-drogowych; brak usunięcia usterek wskazanych w protokołach diagnostycznych; brak przeprowadzania obchodów torów; występowanie „dzikich przejść”; nieprawidłowości w zakresie oznakowania i sygnalizacji; brak odchwaszczenia i usunięcia roślinności; brak zapewnienia odpowiedniej widoczności.
- 2) Ustalenia 924 kontroli (w tym 690 w 2016 r.) zgodności działania przewoźników kolejowych z przepisami dot. bezpieczeństwa transportu kolejowego wykazały 1264 nieprawidłowości we wskazanym zakresie. Największą liczbę (414) nieprawidłowości ujawniono w zakresie utrzymanie pojazdów, takich jak: niesprawne drzwi lub blokada drzwi, nieprawidłowości w zakresie przeprowadzania czynności utrzymaniowych; niesprawny układ ogrzewania lub klimatyzacji; nieprawidłowości w zakresie układu biegowego.

(dowód: akta kontroli str. 1298-1300)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie. Stwierdzone w działaniach Urzędu przypadki naruszenia przy załatwianiu spraw terminów określonych w przepisach art. 35 § 1 i 3 kpa nie miały wpływu na właściwe wypełnianie przez Prezesa UTK zadań w zakresie nadzoru nad spójnością systemu bezpieczeństwa na kolei oraz spełnianiem przez zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych warunków i wymagań zawartych w autoryzacjach bezpieczeństwa, certyfikatach bezpieczeństwa oraz świadectwach bezpieczeństwa.

3. Nadzór nad ośrodkami: szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów.

3.1. Kontrole ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów.

Opis stanu
faktycznego

W latach 2016-2017 (do 31 maja) UTK przeprowadził łącznie 21 kontroli dotyczących działalności ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów, w tym:

- - w 2016 r. 17 kontroli (w tym jedna kontrola doraźna);
- - w 2017 r. (do 31 maja) cztery kontrole.

Jedna kontrola doraźna została przeprowadzona w 2016 r. w Centrum Szkolenia Federacji ZZZP PKP Sp. z o.o. z uwagi na fakt, że ośrodek ten był nowopowstałym ośrodkiem szkolenia maszynistów. Podczas czynności dokonano sprawdzenia spełniania wymagań i warunków wpisania na listę podmiotów uprawnionych do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencję maszynisty i świadectwo maszynisty oraz prawidłowości prowadzenia szkoleń.

Przeprowadzone przez Prezesa UTK kontrole w obszarze działalności ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów, wykazywały nieprawidłowości dotyczące organizacji i przeprowadzenia szkolenia lub egzaminu, a także prowadzonej dokumentacji, w tym braku dostosowania prowadzonej dokumentacji do aktualnie obowiązujących przepisów prawa.

(dowód: akta kontroli str. 429)

Badania dokumentacji 10 kontroli przeprowadzonych przez Prezesa UTK, w latach 2016-2017 (do 31 maja), w zakresie nadzoru nad ośrodkami szkolenia wpisanymi na listę podmiotów uprawnionych do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencję i świadectwo maszynisty²⁸ wykazały, że:

- a) w trakcie kontroli sprawdzane były m.in. następujące zagadnienia:
 - spełnianie wymagań i warunków wpisania na listę podmiotów uprawnionych do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencję maszynisty i świadectwo maszynisty,
 - warunki lokalowe i wyposażenie dydaktyczne umożliwiające prowadzenie szkoleń i egzaminów oraz konsultacji dla instruktorów i egzaminatorów,
 - kwalifikacje instruktorów i egzaminatorów,
 - sposób przeprowadzenia szkoleń i egzaminów (prowadzenie dokumentacji: listy, dzienniki, programy szkoleń, rejestr wydanych świadectw zdania egzaminu maszynisty);
- b) w sześciu spośród 10 kontroli objętych badaniami ustalone zostały nieprawidłowości w działalności ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów, związane z: nieprawidłowym wypełnieniem dokumentacji z egzaminu kandydatów na maszynistów; brakiem obowiązujących tekstów aktów prawnych oraz regulacji wewnętrznych zarządcy infrastruktury i przewoźników kolejowych, które są związane z pracą maszynisty; nieprzeprowadzaniem konsultacji dla wszystkich instruktorów i egzaminatorów prowadzących odpowiednio szkolenia albo egzaminy w ośrodku szkolenia i egzaminowania, obejmujących zagadnienia związane z systemem uzyskiwania kwalifikacji zawodowych maszynistów, zgodnie z aktualnym poziomem wiedzy technicznej i obowiązującym stanem prawnym;
- c) w każdym przypadku stwierdzenia nieprawidłowości kontrolowany podmiot zobowiązany został do ich usunięcia oraz poinformowania Prezesa UTK o wykonaniu uwag i wniosków oraz przedstawienia stosownych dowodów dokumentujących zrealizowane działania/usunięte nieprawidłowości;
- d) kontrolowani we wszystkich zbadanych przypadkach wywiązali się z obowiązku poinformowania Prezesa UTK o wykonaniu uwag i wniosków, a także przedstawienia stosownych dowodów dokumentujących zrealizowane działania/usunięte nieprawidłowości.

(dowód: akta kontroli str. 412-424)

W ramach nadzoru nad procesem szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów, Prezes UTK podejmował m.in. następujące działania:

1. W maju 2017 r. wystosował prośbę do przewoźników kolejowych o przekazanie informacji w zakresie czasu pracy pracowników prowadzących pojazdy kolejowe z uwzględnieniem rodzaju umowy. Informacje te wykorzystane zostaną do analizy zatrudnienia maszynistów w oparciu o dany rodzaj umowy.

²⁸ Osiem kontroli przeprowadzonych w 2016 r. ujętych w Planie nadzoru na 2016 r. pod poz.: 628 (planowanej w sierpniu); 705 (planowanej we wrześniu); 778, 815 (planowanych w październiku); 871, 872, 906, 932 (planowanych w listopadzie) oraz dwie kontrole przeprowadzone w 2017 r. ujęte w Planie nadzoru na 2017 r. pod poz.: 12 (planowanej w styczniu); 204 (planowanej w lutym).

2. Prowadził „Rejestr szkoleń i egzaminów”, który zawierał dane pozyskane z protokołów i zawiadomień przekazywanych przez ośrodki szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów (m.in.: o liczbie osób uczestniczących w szkoleniu/egzaminie, liczbie osób które zdały egzamin, liczbie osób które nie zdały egzaminu, składzie komisji egzaminacyjnej). W 2016 r. przekazanych zostało ze wskazanych ośrodków 631 dokumentów, a w 2017 r. 389. Dane zawarte w rejestrze były analizowane i uwzględniane przy tworzeniu rocznego Planu nadzoru. Nadzór nad ośrodkami szkolenia wpisanymi do rejestru ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów był także planowany w oparciu o analizy wyników działań nadzorczych przeprowadzonych w poprzednich okresach. Ponadto Prezes UTK corocznie na podstawie opracowywanego w UTK Planu nadzoru przeprowadzał kontrole ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów wpisanych do rejestru. Na 2017 r. przewidziano kontrole wszystkich takich ośrodków.
3. Od 1 stycznia 2017 r. wdrożono z inicjatywy Prezesa UTK teleinformatyczny System Obsługi Licencji Maszynisty (SOLM). W systemie gromadzone są informacje dotyczące licencji danego maszynisty tj. dane osobowe, dane kontaktowe, informacje o wydanych maszyniście blankietach, o ograniczeniach zdrowotnych oraz informacje o badaniach lekarskich na licencję maszynisty i na świadectwo maszynisty. System pozwala na generowanie następujących raportów: „Struktura wieku osób posiadających licencję maszynisty”, „Raport wniosków złożonych w danym okresie”, „Raport wydanych blankietów w danym okresie”, „Raport wydanych licencji w danym okresie”, „Liczba orzeczeń lekarskich okresowych na świadectwo maszynisty”.
4. Od 2015 r. prowadzony jest Rejestr Maszynistów (uprzednio, w okresie 2012-2015 nosił nazwę Rejestr Praw Kierowania), służący do monitorowania kwalifikacji maszynistów. W Rejestrze gromadzone były przekazywane przez przedsiębiorców kolejowych, kwartalne informacje o osobach zatrudnionych na stanowiskach związanych z prowadzeniem pojazdów kolejowych, obejmujące: stanowisko, miejsce zatrudnienia, uprawnienia do prowadzenia pojazdu kolejowego, ważność badań okresowych, datę ważności egzaminów okresowych, liczbę godzin pracy oraz oświadczenia dotyczącego wykonywania pracy na rzecz więcej niż jednego pracodawcy. Rejestr Maszynistów umożliwiał generowanie m.in następujących raportów: „Powtarzające się pesele”, „Struktura wieku”, „Raport maszynistów świadczących prace na rzecz innych podmiotów”, „Raport liczby maszynistów”, „Raport o liczbie oświadczeń”.

(dowód: akta kontroli str. 544, 574-589)

W latach 2016-2017 (do 31 maja) Prezes UTK, zgodnie z art. 65 ust. 1a ustawy o transporcie kolejowym skierował do sądów wnioski o ukaranie (nałożenie kary grzywny) wobec maszynistów, którzy uchylili się od złożenia oświadczenia, o którym mowa w art. 22ca ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym lub zawarli w tych oświadczeniach informacje niezgodne ze stanem faktycznym. W 2016 r. skierowano do sądów 46 wniosków (o łącznej wartości 15,5 tys. zł), natomiast w 2017 r. (do 31 maja) – 18 (o łącznej wartości 2,5 tys. zł).

(dowód: akta kontroli str. 428)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Ocena cząstkowa

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

IV. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

Zgodnie z art. 54 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli²⁹ kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do Prezesa Najwyższej Izby Kontroli.

Warszawa, dnia 5 października 2017 r.

Wiceprezes
Najwyższej Izby Kontroli
Wojciech Kutyla



podpis

²⁹ Dz. U. z 2017 r. poz. 524.