



**Wiceprezes  
Najwyższej Izby Kontroli  
Jacek Kościelniak**

Warszawa, dnia 16 kwietnia 2010 r.

**Pan  
Wiesław Jarosiewicz  
Prezes  
Urzędu Transportu Kolejowego**

KKT-410-04-02/2009

### **WYSTĄPIENIE POKONTROLNE**

Na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2007 r. Nr 231, poz. 1701 ze zm.), zwanej dalej ustawą o NIK, Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła w Urzędzie Transportu Kolejowego w Warszawie (zwanym dalej UTK), kontrolę dotyczącą sprawowania przez Prezesa UTK nadzoru technicznego nad eksploatacją oraz utrzymaniem linii i pojazdów kolejowych. Kontrolą objęto okres działalności od dnia 1 stycznia 2007 r. do dnia 30 czerwca 2009 r. W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, stosownie do art. 60 ust. 1 ustawy o NIK, przekazuje Panu Prezesowi niniejsze wystąpienie pokontrolne.

**Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działania kontrolne Urzędu w zakresie sprawowania przez Prezesa UTK nadzoru technicznego nad eksploatacją oraz utrzymaniem linii i pojazdów kolejowych. Jednocześnie, NIK negatywnie 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.**

Podstawę do takiej oceny działalności Prezesa UTK stanowią przedstawione poniżej ustalenia i oceny cząstkowe.

1. NIK pozytywnie ocenia sprawowanie przez Prezesa UTK nadzoru nad eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych i pojazdów kolejowych oraz bezpieczeństwem ruchu kolejowego, poprzez przeprowadzanie kontroli zarządców infrastruktury, przewoźników

kolejowych i użytkowników bocznic kolejowych. W latach 2007-2008 UTK przeprowadził ogółem 941 takich kontroli. W tej liczbie, 507 kontroli dotyczyło bezpieczeństwa przewozów kolejowych. Kontrole prowadzone były zgodnie z przepisami regulującymi tę sferę funkcjonowania UTK<sup>1</sup>, na podstawie tematyk opracowanych przez Departament Nadzoru Eksploatacyjnego i Bezpieczeństwa Ruchu. W latach 2008-2009 tematyki te zatwierdzone były przez Prezesa UTK. Natomiast projekt tematyki kontroli na rok 2007, który przedstawiony został na naradzie roboczej, w dniach 7-9 listopada 2006 r. w Augustowie, nie został formalnie zatwierdzony przez Prezesa UTK, co NIK ocenia jako nieprawidłowość.

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 nie egzekwowanie 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,*
- *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 iloczyny ruchu na 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,*
- *nieprawidłowo wystawiano świadectwa sprawności technicznej eksploatowanych pojazdów. Dotyczyło to w większości terminów ważności ustalonych w dokumentacji systemu utrzymania oraz sporządzanie tych świadectw na nieprawidłowych drukach.*

---

<sup>1</sup> 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)

Przedmiotem nadzoru 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 bocznicy 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 RID<sup>2</sup> 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;*
- *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 kolejowym<sup>3</sup>, 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 czasie.

Z ustaleń kontroli wynika jednak, że w badanym okresie Departament Nadzoru Eksploatacyjnego i Bezpieczeństwa Ruchu UTK nie przeprowadzał kontroli spełniania warunków i wymagań zawartych w decyzjach dotyczących autoryzacji bezpieczeństwa i certyfikatów bezpieczeństwa, pomimo postanowień § 20 pkt 12 Regulaminu Organizacyjnego UTK<sup>4</sup>. Pierwsze działania w tym zakresie planowane były na wrzesień 2009 r.

2. 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

---

<sup>2</sup> Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych.

<sup>3</sup> Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, ze zm.

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

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 z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks Postępowania Administracyjnego<sup>5</sup> (kpa), określających obowiązki organów administracji państwowej związane z wydawaniem decyzji. Termin wydania decyzji w sprawach wniosków o wydanie autoryzacji bezpieczeństwa i certyfikatu bezpieczeństwa określony jest w art. 18c ustawy o transporcie kolejowym i wynosi 3 miesiące od daty złożenia wniosku wraz z kompletem wymaganych dokumentów, 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. I tak:

- 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 lata objęte kontrolą) 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

---

<sup>5</sup> T.j. Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, ze zm.

do wniosków dotyczących świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, można oszacować na blisko 15 lat.

Do zasadniczych przyczyn zaistniałego stanu należały:

- nie ustalenie 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 obiegujowej” 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.<sup>6</sup> Oznacza to, że Urząd nie zrealizował wniosku pokontrolnego,
- skomplikowana materia dotycząca omawianych zagadnień, powodująca konieczność uzupełniania lub poprawiania dokumentacji składanej przez poszczególnych wnioskodawców (opis w punkcie 2 niniejszego wystąpienia),
- 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 prawa administracyjnego. 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 przeterminowanych postępowań, objętych kontrolą NIK, UTK nie powiadamiał stron stosownie do wymogów tego przepisu,
- niestosowanie postanowień art. 64 § 2 kpa, w przypadku wzywania 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, nie wyznaczając 7 - dniowego terminu ich usunięcia, jak również nie pouczając stron o pozostawieniu wniosków bez rozpoznania w przypadku niedotrzymania tego terminu. W wyniku takiego działania Urzędu, wnioskodawcy uzupełniali dokumentacje w czasie liczącym od 8 do 1106 dni, co wydłużało znacznie toczące się postępowania,

---

<sup>6</sup> Kontrola wykonywania funkcji regulacyjnych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w okresie 2005 – I połowa 2006 r.

- 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” stosowane przy przekazywaniu 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 Dalkom, 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 przedstawicieli Departamentu Organizacyjno – Prawnego, odpowiedzialnego za prowadzenie spraw, we współpracy z Departamentem Nadzoru Technicznego i Bezpieczeństwa Ruchu oraz Zezwoleń Technicznych i Interoperacyjności<sup>7</sup>, 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, w znacznej części zgodne z ustaleniami niniejszej kontroli. Sprawozdanie z tego audytu, zawiera między innymi zalecenia i wnioski następującej treści:

- dołożenie 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,

<sup>7</sup> § 18 pkt 1 ust 9 Regulaminu Organizacyjnego UTK

- dokumentowanie faktu zawiadomienia strony o przyczynach zwłoki, nowych terminach załatwienia spraw, ewentualnych brakach w dokumentacji,
- dołożenie 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. 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 kierowaniu 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 kolejowego<sup>8</sup> 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.

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi, Najwyższa Izba Kontroli wnosi o podjęcie przez Pana Prezesa działań mających na celu:

1. Przestrzeganie 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.
2. Przestrzeganie przepisów kpa, regulujących zasady prowadzenia postępowań administracyjnych, mających na celu rozpatrywanie wniosków dotyczących autoryzacji, certyfikatów, świadectw bezpieczeństwa, jak również świadectw dopuszczenia. Przeszkolenie pracowników UTK, uczestniczących w procesie wydawania decyzji administracyjnych, w zakresie przepisów kpa odnoszących się do tej sfery funkcjonowania Urzędu.
3. Realizację zaleceń i wniosków formułowanych na podstawie postępowań prowadzonych przez audyt wewnętrzny.

Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 62 ust. 1 ustawy o NIK, oczekuje przedstawienia przez Pana Prezesa, w terminie 14 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków oraz o działaniach podjętych w celu realizacji wniosków lub przyczynach niepodjęcia takich działań.

Zgodnie z treścią art. 61 ust. 1 ustawy o NIK, w terminie 7 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego przysługuje Panu Prezesowi prawo zgłoszenia na piśmie do Kolegium NIK umotywowanych zastrzeżeń w sprawie ocen, uwag i wniosków zawartych w tym wystąpieniu.

W razie zgłoszenia zastrzeżeń, zgodnie z art. 62 ust. 2 ustawy o NIK, termin nadesłania informacji, o którym wyżej mowa wyżej, liczy się od dnia otrzymania ostatecznej uchwały Kolegium NIK.

---

<sup>8</sup> Dz. U., Nr 103, poz. 1090