



**Najwyższa Izba Kontroli
Departament Komunikacji
i Systemów Transportowych**

Warszawa, dnia 21 grudnia 2009 r.

tekst jednolity

**Pan
Józef Modzelewski
Dyrektor Oddziału Terenowego
Urzędu Transportu Kolejowego
w Warszawie**

KKT-410-04-01/2009

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹, zwanej dalej ustawą o NIK, Najwyższa Izba Kontroli – Departament Komunikacji i Systemów Transportowych przeprowadziła kontrolę w Oddziale Terenowym Urzędu Transportu Kolejowego w Warszawie (zwanego dalej „Oddziałem”), w zakresie sprawowania nadzoru technicznego nad eksploatacją oraz utrzymaniem linii i pojazdów kolejowych. Skontrolowano okres od dnia 1 stycznia 2007 r. do dnia 30 czerwca 2009 r.

W związku z kontrolą, której wyniki zostały przedstawione w protokole kontroli, podpisanym przez Pana Dyrektora w dniu 16 listopada 2009 r., bez zastrzeżeń, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 60 ust. 1 ustawy o NIK, przekazuje niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działania Oddziału w zakresie sprawowania nadzoru technicznego nad eksploatacją oraz utrzymaniem linii i pojazdów kolejowych, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości mających wpływ na kontrolowaną działalność.

Powyższą ocenę uzasadniają następujące ustalenia i oceny cząstkowe:

1. NIK pozytywnie ocenia, pod względem rzetelności i celowości, przeprowadzanie przez Oddział kontroli prawidłowości eksploatacji linii kolejowych i utrzymania pojazdów kolejowych oraz realizacji warunków zapewniających bezpieczeństwo ruchu kolejowego

¹ Dz. U. z 2007 r. Nr 231, poz. 1701 ze zm.

przez zarządców infrastruktury, przewoźników kolejowych oraz użytkowników bocznic kolejowych. W okresie 2007 – I półrocze 2009 r., pracownicy Oddziału przeprowadzili łącznie 251 kontroli w ww zakresie, w tym: 48 kontroli zarządców infrastruktury kolejowej, 33 kontrole przewoźników kolejowych oraz 168 kontroli użytkowników bocznic kolejowych, a także 2 kontrole przedsiębiorców wykonujących przewozy w obrębie bocznic kolejowych. W wyniku przeprowadzonych kontroli Oddział stwierdził między innymi nieprawidłowości polegające na:

- braku świadectw bezpieczeństwa u skontrolowanych użytkowników bocznic kolejowych (przykładowo: w 2007 r. na 53 skontrolowanych użytkowników bocznic kolejowych, 42 nie posiadało ww świadectw, zaś w I połowie 2009 r. na 39 skontrolowanych podmiotów 35 nie posiadało tych świadectw),
- braku świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych (przykładowo: w I połowie 2009 r. na 39 skontrolowanych użytkowników bocznic 24 nie posiadało tego typu świadectw),
- niewykorzystywania przez zarządców infrastruktury kolejowej ocen stanu torów, wynikających z pomiarów do planowania napraw torów w lokalizacjach istniejących ograniczeń prędkości biegu pociągów;
- niepodjęcia przez przewoźników kolejowych działalności objętej uzyskanymi licencjami na wykonywanie kolejowych przewozów osób i rzeczy oraz na udostępnianie pojazdów trakcyjnych;
- zaniedbaniach użytkowników bocznic kolejowych w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej w bezpośrednim sąsiedztwie przejazdów kolejowych oraz właściwego osygnalizowania przejazdów na skrzyżowaniach torów z drogami użytku publicznego w poziomie szyn.

W wyniku przeprowadzania ww kontroli Oddział przedstawił 5 wniosków Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego o wydanie decyzji w sprawach:

- cofnięcia lub zawieszenia licencji (2 przypadki),
- wstrzymania, wycofania lub wyłączenia z eksploatacji pojazdów kolejowych nie spełniających wymogów bezpieczeństwa (3 przypadki).

2. NIK zwraca też uwagę na brak koordynacji działań Oddziału z Centralą UTK w procesie wydawania świadectw bezpieczeństwa. Stwierdzono bowiem, że na 31 zarejestrowanych w Centrali wniosków o wydanie świadectw bezpieczeństwa, a dotyczących podmiotów których siedziby znajdują się na terenie działania Oddziału, procedura

administracyjna wobec 28 z nich toczyła się ponad 6 miesięcy. Aż 13 postępowań trwało ponad rok (w skrajnym przypadku procedura trwał już ponad 32 miesiące). Pomimo tak długotrwałej procedury, jak również skontrolowania 23 użytkowników bocznic kolejowych, którzy starali się o uzyskanie świadectw, Oddział nie posiadał wiedzy na temat stopnia zaawansowania postępowań administracyjnych toczących się w Centrali. Z ustaleń kontroli wynika, że stan ten wynikał z podziału kompetencji pomiędzy Oddziałem a Centralą UTK. Oddział jedynie weryfikował przepisy wewnętrzne (opracowywane przez użytkowników bocznic) i przedkładał wnioski do Prezesa UTK o wydanie decyzji je zatwierdzających. Oddział nie był zaangażowany w proces wydawania świadectw bezpieczeństwa.

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi Najwyższa Izba Kontroli wnosi o podjęcie skutecznych działań, w ramach posiadanych kompetencji, na rzecz uzyskania przez wszystkie podmioty gospodarcze realizujące przewozy kolejowe wymaganych prawem decyzji Prezesa UTK.

Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 62 ust. 1 ustawy o NIK, zwraca się do Pana Dyrektora o przedstawienie, w terminie 14 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosku oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia takich działań.

Zgodnie z treścią art. 61 ust. 1 ustawy o NIK, w terminie 7 dni od dnia otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego Panu Dyrektorowi przysługuje prawo zgłoszenia do Dyrektora Departamentu Komunikacji i Systemów Transportowych 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 mowa wyżej, liczy się od dnia otrzymania ostatecznej uchwały w sprawie ich rozpatrzenia.