



WICEPREZES
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
Wojciech Kutyla

KIN.411.001.01.2019

Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury
Ministerstwo Infrastruktury
ul. T. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

*K/19/001 - Realizacja wniosków skierowanych przez NIK na podstawie wyników kontroli P/17/031
„Bezpieczeństwo przewozów kolejowych”*

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Ministerstwo Infrastruktury ul. T. Chałubińskiego 4/6 00-928 Warszawa
Kierownik jednostki kontrolowanej	Andrzej Adamczyk, Minister Infrastruktury (od dnia 9 stycznia 2018 r.)
Zakres przedmiotowy kontroli	Zbadanie i dokonanie oceny sposobu wykorzystania przez Ministra Infrastruktury wniosków systemowych, sformułowanych przez NIK w Informacji o wynikach kontroli P/17/031 „Bezpieczeństwo przewozów kolejowych”.
Okres objęty kontrolą	Kontrolą objęto okres od 27 lutego 2018 r. ¹ do 30 czerwca 2019 r.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ²
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury
Kontrolerzy	1. Kornel Drabarek, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr KIN/35/2019 z 8 maja 2019 r. 2. Maria Rainczuk, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KIN/29/2019 z 7 maja 2019 r.

(akta kontroli str.1-4)

¹ Data przedstawienia przez Ministra Infrastruktury stanowiska do Informacji o wynikach kontroli P/17/031 „Bezpieczeństwo przewozów kolejowych”.

² Dz. U. z 2019 r. poz. 489, dalej: ustawa o NIK.

II. Ocena ogólna³ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli, działania Ministra Infrastruktury w zakresie realizacji wniosków sformułowanych przez NIK w Informacji o wynikach kontroli P/17/031 „Bezpieczeństwo przewozów kolejowych” (dalej: Informacja o wynikach kontroli), zmierzały w kierunku poprawy bezpieczeństwa pasażerów przewożonych transportem kolejowym.

Uzasadnienie oceny ogólnej

W ramach realizacji wniosków NIK zawartych w Informacji o wynikach kontroli Minister Infrastruktury podjął m.in. następujące działania:

- zawarł (w dniu 21 grudnia 2018 r.) z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. umowę na realizację programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”, zobowiązującą PKP PLK S.A. do wykonywania napraw i modernizacji linii kolejowych znajdujących się w niezadawalającym stanie technicznym (docelowo założono, że w 2023 roku 87,0% eksploatowanych linii kolejowych ma spełniać standardy, tj. uzyskiwać syntetyczną ocenę dobrą lub dostateczną);
- w *Krajowym planie wdrażania Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się* (TSI PRM) określił, że do 2023 r. do wymogów TSI dostosowanych będzie 51,6% peronów;
- wdrożył prace legislacyjne mające na celu wyeliminowanie niepoprawnego brzmienia art. 59 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym⁴, zgodnie z wnioskiem NIK w tym zakresie.

Wniosek dotyczący zapewnienia pełnej integralności infrastruktury kolejowej (w rozumieniu wykonywania przez PKP PLK S.A. wszystkich zadań zarządcy infrastruktury niezależnie od innych podmiotów gospodarczych) był w trakcie realizacji. Zarząd PKP PLK S.A. prowadził działania mające na celu odtworzenie potencjału technicznego i organizacyjnego umożliwiającego zniesienie monopolu PKP Energetyka S.A. w zakresie pośredniczenia w dostawie energii elektrycznej (trakcyjnej) dla przewoźników kolejowych. W okresie objętym niniejszą kontrolą działania Ministra Infrastruktury w celu zapewnienia środków na modernizację taboru kolejowego w ramach perspektywy finansowej UE na lata 2021–2027 (wnioskowane przez NIK w Informacji o wynikach kontroli) polegały na opiniowaniu projektów aktów prawnych w tym zakresie.

W trakcie realizacji był również wniosek dotyczący rozwiązania problemu nieczynnych pojazdów kolejowych – przewoźnicy kolejowi, prowadzący działalność z udziałem państwa lub samorządu terytorialnego wykonywali naprawy i modernizację posiadanego taboru oraz usuwali nieczynne pojazdy kolejowe.

Minister, uwzględniając wyniki przeprowadzonej analizy możliwości realizacji wniosków sformułowanych w Informacji o wynikach kontroli, nie zrealizował wniosków dotyczących podjęcia działań mających na celu wprowadzenie ustawowych uregulowań:

- nakładających na przewoźników pasażerskich obowiązki dotyczące wyposażenia pociągów w defibrylatory i systemy monitoringu

³ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁴ Dz. U. z 2019 r. poz. 710 ze zm., dalej: ustawa o transporcie kolejowym.

bezpieczeństwa pasażerów w wagonach oraz szkolenia pracowników drużyn konduktorskich w zakresie udzielania pierwszej pomocy w sytuacjach zagrażających życiu podróżnych;

- umożliwiających zaliczenie dworców kolejowych do elementów infrastruktury kolejowej i nakładających na ich zarządców obowiązki dotyczące opracowania i wdrożenia systemów zarządzania bezpieczeństwem (przynajmniej w obiektach obsługujących dużą liczbę pasażerów), wyposażania dworców w defibrylatory, systemy monitoringu oraz szkolenia pracowników obsługi i ochrony w zakresie udzielania pierwszej pomocy.

Wyniki przeprowadzonych w Ministerstwie analiz nie dały również podstaw do podjęcia prac mających na celu formalne uregulowanie obowiązków związanych z utrzymaniem wagonów pasażerskich, elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz jednostek napędnych w sposób analogiczny, jak systemów utrzymania wagonów towarowych (MMS).

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej⁵ kontrolowanej działalności

OBSZAR

Opis stanu
faktycznego

1. Wnioski zrealizowane

1.1. Wniosek o wdrożenie prac legislacyjnych, mających na celu wyeliminowanie niepoprawnego brzmienia przepisu art. 59 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym został zrealizowany poprzez opracowanie przez Ministerstwo Infrastruktury projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw, który 15 maja 2019 r. został wpisany do Wykazu prac legislacyjnych Rady Ministrów pod pozycją UD530. W dniu 21 maja 2019 r. projekt ten został skierowany do uzgodnień międzyresortowych. W uzasadnieniu do projektu wskazano, że powodem wprowadzenia zmian w art. 59 ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym* jest zalecenie NIK w tym zakresie.

Przepis art. 59 ust. 1 ww. ustawy stanowi, że: „Zarządca lub kilku zarządców wspólnie w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw transportu wydaną w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, tworzą straż ochrony kolei, działającą na zasadach określonych w niniejszym rozdziale oraz powołują komendanta straży ochrony kolei.”

Proponowana w projekcie zmiana w art. 59 ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym* polega na zastąpieniu wyrazów: „w uzgodnieniu z ministrem właściwym” wyrazami: „za zgodą właściwego ministra”.

(akta kontroli str. 5-13, 370-409, 624-627)

1.2. Wniosek o zobowiązanie PKP PLK S.A. – w ramach sprawowanego nadzoru właścicielskiego – do opracowania i wdrożenia, jako zadania priorytetowego, programu napraw i modernizacji linii kolejowych znajdujących się w niezadawalającym stanie technicznym.

W dniu 21 grudnia 2018 r. zawarta została (pomiędzy Ministrem Infrastruktury działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna) umowa dotycząca realizacji programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”, która stanowi jednocześnie program poprawy stanu infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A.

⁵ Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

Umowa została zawarta na podstawie art. 38a ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym oraz w związku z art. 10 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym⁶ i uchwałą Rady Ministrów nr 7/2018 z dnia 16 stycznia 2018 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”.

Zgodnie z postanowieniami Umowy, finansowanie do 2023 roku ustalono w łącznym limicie 23,8 mld zł, z tego: 21,0 mld zł w ramach dotacji i 2,8 mld zł ze środków Funduszu Kolejowego.

Ocena efektów realizacji Umowy będzie dokonywana na podstawie Załącznika nr 14 do Umowy, zawierającego wskaźniki monitorowania Umowy oraz oceny poziomu zarządzania.

W ww. załączniku określono m.in. wskaźnik realizacji celu głównego, tj. udział długości eksploatowanych linii kolejowych spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych (%). Oczekiwana wartość tego wskaźnika w poszczególnych latach to: 2019 – 83,5%, 2020 – 84,2%, 2021 – 85,0%, 2022 – 86,0%, 2023 – 87,0%. Za spełniające standardy uznaje się te odcinki linii kolejowych, które zgodnie z wynikami dokonywanych przez Zarządcę badań diagnostycznych, pomiarów i oględzin kwalifikuje się jako uzyskujące syntetyczną ocenę dobrą i dostateczną. W dokonywanych ocenach wyników badań obowiązują następujące kryteria:

- a) ocena dobra – wymagana tylko konserwacja, niezbędne pojedyncze wymiany elementów nawierzchni, brak ograniczeń eksploatacyjnych;
- b) ocena dostateczna – potrzeba wymiany elementów nawierzchni do 30%, obniżenie prędkości rozkładowych lub wprowadzenie ograniczeń eksploatacyjnych;
- c) ocena niezadowalająca – konieczna kompleksowa wymiana nawierzchni, znaczne obniżenie prędkości rozkładowych oraz duża ilość ograniczeń eksploatacyjnych.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. poinformowała, że na koniec 2018 r. procentowy udział infrastruktury kolejowej z oceną dobrą wyniósł 60,4%, z oceną dostateczną – 23,3% i z oceną niezadowalającą – 16,3%.

Oznacza to poprawę w stosunku do stanu opisanego w Informacji o wynikach kontroli P/17/031 „Bezpieczeństwo przewozów kolejowych”, zgodnie z którym stan linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. w 2016 r. przedstawiał się następująco: z oceną dobrą – 55,1%, z oceną dostateczną – 29,3% i z oceną niezadowalającą – 15,6%.

(akta kontroli str. 5-13, 161-162, 410-623, 740-847)

1.3. Wniosek o zobowiązanie PKP PLK S.A. – w ramach nadzoru właścicielskiego – do podjęcia działań związanych z wyposażeniem peronów w urządzenia wspomagające wsiadanie i wysiadanie z wagonów przez osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej zdolności poruszania, do czasu przyjęcia krajowego programu wdrażania TSI PRM na zarządzanych liniach kolejowych.

W Informacji o wynikach kontroli P/17/031 „Bezpieczeństwo przewozów kolejowych” sformułowano m.in. następujący wniosek skierowany do Ministra Infrastruktury: „w związku z niedostosowaniem infrastruktury peronowej do wymogów rozporządzenia Komisji (UE) nr 1300/2014, Najwyższa Izba Kontroli wnosi o zobowiązanie PKP PLK S.A. – w ramach sprawowanego nadzoru właścicielskiego – do podjęcia działań związanych z wyposażeniem peronów

⁶ Dz. U. z 2017 r. poz. 510.

w urzędzenia wspomagające wsiadanie i wysiadanie z wagonów przez osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej zdolności poruszania do czasu przyjęcia krajowego programu wdrażania TSI PRM na zarządzanych liniach kolejowych.”

Krajowy Plan Wdrażania TSI PRM (zwany dalej Krajowym Planem Wdrażania) został przekazany do publikacji Komisji Europejskiej 4 grudnia 2017 r. Komisja Europejska opublikowała go na swoich stronach internetowych⁷.

W Krajowym Planie Wdrażania podano m.in.: „ W zakresie peronów i przejść należy podkreślić, że jednym z priorytetów programów wieloletnich dotyczących inwestycji infrastrukturalnych na kolei jest dostosowanie jakości usług do wymagań wszystkich podróżnych, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych, opiekunów z dziećmi w wózkach, osób starszych i podróżnych z cięższymi bagażami. Począwszy od zapewnienia miejsc parkingowych przed dworcem kolejowym, przez zabezpieczenie wygodnej i dobrze oznakowanej ścieżki na peron, po bezproblemowe wsiadanie/wysiadanie do/z pociągu. Dotychczasowa realizacja programów przyczyniła się do likwidacji barier architektonicznych na ponad 700 peronach, gdzie powstały (...) pochylnie dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się (...). Perony są systematycznie wyposażane również w windy i platformy dźwigowe. (...) Oprócz tego perony zostały podwyższone, dzięki czemu wsiadanie i wysiadanie z pociągu jest łatwiejsze. (...). Wdrażanie technicznych specyfikacji interoperacyjności dotyczących dostosowania infrastruktury dworców, stacji pasażerskich i przystanków osobowych dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, odbywa się poprzez odnowę lub modernizację istniejących, a także budowę nowych obiektów. Podejmowane działania inwestycyjne w pierwszej kolejności powinny dotyczyć tych obiektów, które są:

- zlokalizowane na liniach kolejowych wchodzących w skład Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T, w ramach sieci bazowej i kompleksowej,
- ważnymi węzłami przesiadkowymi wymienionymi w „Planie zrównoważonego rozwoju transportu publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym” (...) wykonywanych jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej w ramach publicznego transportu zbiorowego na rynku objętym zasadami konkurencji regulowanej, finansowanych przez ministra właściwego ds. transportu,
- wymienione w planach transportowych marszałków województw, wykonujących zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich,
- położone w miejscowościach o charakterze sanatoryjno-uzdrowiskowym, zgłaszane do procesu dostosowawczego przez instytucje i organizacje zrzeszające osoby niepełnosprawne. (...).

W trakcie prac realizowany jest proces inwestycyjny dotyczący peronów, w trakcie którego niejednokrotnie zmieniana jest ich wysokość, przebudowywana nawierzchnia, na której umieszcza się oznaczenia dedykowane dla osób niewidomych i słabowidzących (pasy ostrzegawcze, pola uwagi, ścieżki prowadzące) i wyposaża w małą architekturę oraz nowoczesne nośniki informacji. (...) Priorytetem jest realizacja działań inwestycyjnych dotyczących taboru wykorzystywanego do przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej. (...) Zapewnienie zgodności taboru z TSI PRM umożliwia nie tylko

⁷ Na stronie internetowej Komisji Europejskiej nie podano daty publikacji Krajowego planu wdrażania TSI PRM.

dostęp do transportu kolejowego osobom niepełnosprawnym i z ograniczoną możliwością poruszania się, ale także poprawę swobody w poruszaniu się i korzystaniu z wyposażenia taboru.” W Krajowym Programie Wdrażania założono, że jego realizacja pozwoli na dostosowanie do wymogów TSI PRM do roku 2023 51,6% peronów (35,8% peronów będzie posiadało oznaczenia dotykowe i ścieżki prowadzące dla osób niewidomych).

(akta kontroli str. 17-150, 631-632)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

NIK pozytywnie ocenia działalność kontrolowanej jednostki w powyższym zakresie.

OBSZAR

2. Wnioski w trakcie realizacji

Opis stanu
faktycznego

2.1. Wniosek o podjęcie działań mających na celu doprowadzenie do uzyskania przez PKP Energetyka S.A. statusu zarządcy infrastruktury i autoryzacji bezpieczeństwa, a w przypadku braku możliwości uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa przez wskazanego operatora sieci energetycznych, wdrożenie działań w zakresie zapewnienia pełnej integralności państwowej infrastruktury kolejowej, w rozumieniu wykonywania przez PKP PLK S.A. wszystkich zadań zarządcy infrastruktury niezależnie od innych podmiotów gospodarczych.

Dyrektor Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury wyjaśnił m.in.: (...) w związku ze zmianą z dniem 30 grudnia 2016 r. stanu prawnego dotyczącego funkcjonowania kolei, PKP Energetyka S.A. otrzymała status zarządcy infrastruktury, zobowiązanego do uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa. Jednocześnie na podstawie art. 9 ust. 1 ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1923), dokumenty potwierdzające spełnienie wymogów w zakresie bezpieczeństwa wydane przed dniem wejścia w życie przedmiotowej ustawy zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane. Oznacza to, że PKP Energetyka S.A. jest zobowiązana do uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa po utracie ważności dokumentów potwierdzających spełnienie wymagań w tym zakresie, które posiadała w dniu 29 grudnia 2016 r.

Z posiadanych przez DTK informacji wynika, że PKP Energetyka S.A. nie figuruje w wykazie licencjonowanych zarządców infrastruktury kolejowej wobec czego można przyjąć, że wniosek z kontroli NIK w tym zakresie nie został zrealizowany. Realizacja tego wniosku pozostawała poza zakresem właściwości DTK. Ze strony DTK nie było żadnej możliwości działań wynikających z nadzoru właścicielskiego prowadzonego w odniesieniu do PKP S.A. i PKP PLK S.A. Sprzedaż przez PKP S.A. 100% akcji PKP Energetyka S.A. oznaczała w praktyce utratę pośredniego nadzoru właścicielskiego nad tą Spółką, wobec czego minister właściwy ds. transportu nie posiadał w tym zakresie podstawy do nałożenia na PKP Energetyka S.A. obowiązku określonego zachowania. (...) NIK jednocześnie zawnioskowała, w przypadku braku możliwości uzyskania przez PKP Energetyka S.A. autoryzacji bezpieczeństwa, o podjęcie prac w zakresie zapewnienia pełnej integralności państwowej infrastruktury kolejowej, w rozumieniu wykonywanych przez PKP PLK S.A. wszystkich zadań zarządcy infrastruktury niezależnie od innych podmiotów gospodarczych. (...) realizacja tego postulatu (w takim znaczeniu, żeby spowodować pełną integralność państwowej infrastruktury kolejowej), w okresie objętym kontrolą, nie mogła zostać zrealizowana, ponieważ przed Sądem Okręgowym w Warszawie toczy się postępowanie, z powództwa PKP S.A. wniesionego przeciwko nabywcy PKP Energetyka S.A. CVC Capital

Partners, o stwierdzenie nieważności transakcji prywatyzacji Spółki. Wobec czego podejmowanie działań związanych z odkupieniem PKP Energetyka S.A. od jej obecnego właściciela wydawało się nieuzasadnione i mogłoby narazić PKP S.A. (a pośrednio również Skarb Państwa) na stratę. W przypadku stwierdzenia przez Sąd nieważności umowy prywatyzacyjnej, wysokość kosztów poniesionych przez PKP S.A. związanych z rozliczeniem transakcji prywatyzacji PKP Energetyka S.A. byłaby inna (zapewne mniejsza) niż w przypadku podjęcia negocjacji i odkupienia akcji PKP Energetyka S.A. na warunkach rynkowych. W przypadku stwierdzenia przez Sąd nieważności umowy prywatyzacyjnej PKP Energetyka S.A., zwrotowi podlegałaby wówczas kwota jaką PKP S.A. otrzymała w wyniku sprzedaży Spółki powiększona o koszty CVC Capital Partners związane z procesem prywatyzacyjnym nabywanej Spółki.

Niezależnie od powyższego (...) wniosek NIK podlega przynajmniej częściowej realizacji w wyniku prowadzonych przez PKP PLK S.A. prac analitycznych związanych z Programem Modernizacji Układu Zasilania (MUZ-a). PKP PLK S.A. oraz PKP Energetyka S.A. są powiązane techniczne i organizacyjnie. Potwierdzeniem tego jest głębokie przenikanie się infrastruktury obydwu spółek, wynikające z długoletniego prowadzenia wspólnej działalności gospodarczej w ramach byłego przedsiębiorstwa państwowego PKP. W PKP PLK S.A. realizowany jest (...) MUZ-a, mający źródło w zawartym w 2010 r. „Porozumieniu w sprawie zasad przyłączania sieci trakcyjnej do sieci dystrybucyjnej przedsiębiorstwa energetycznego PKP Energetyka SA”.

W marcu 2018 r. Zarząd PKP PLK SA przedstawiał Walnemu Zgromadzeniu Spółki dokument pn. „Informacja dotycząca dotychczasowej realizacji Programu Modernizacji Układu Zasilania (MUZ-a) oraz analizy wariantów budowy nowych podstawic trakcyjnych w ramach projektów infrastrukturalnych”, wskazujący kierunek działań Spółki w celu odtworzenia po jej stronie potencjału technicznego i organizacyjnego umożliwiającego zniesienie monopolu PKP Energetyka S.A. w zakresie pośredniczenia w dostawie energii elektrycznej (trakcyjnej) dla przewoźników kolejowych. W dokumencie rekomendowano rozwiązanie budowy podstawic trakcyjnych stanowiących własność PKP PLK S.A., co poza uniezależnieniem od PKP Energetyka spowoduje także wprowadzenie przez Spółkę bilansowania i rozliczenia energii trakcyjnej na potrzeby przewoźników kolejowych (możliwość wypracowania mechanizmów dla wdrożenia zasady TPA w zakupach energii elektrycznej przez przewoźników kolejowych, którzy obecnie z uwagi na monopol PKP Energetyka S.A. nie korzystają z wolnorynkowego zakupu energii elektrycznej na potrzeby przewozów kolejowych).

(akta kontroli str. 5-17, 169-170, 172-279, 624-627)

2.2. Wniosek o podjęcie działań mających na celu zapewnienie środków pomocowych na modernizację taboru kolejowego w perspektywie UE 2021–2027, a w przypadku braku możliwości pełnego wykorzystania funduszy przeznaczonych na inwestycje infrastrukturalne, w perspektywie UE 2014–2020, przesunięcie na ten cel odpowiedniej wielkości środków finansowych oraz o podjęcie działań mających na celu rozwiązanie przez przewoźników kolejowych, prowadzących działalność z udziałem państwa lub samorządu terytorialnego, problemu nieczynnych pojazdów kolejowych, które na skutek złego stanu technicznego utraciły zdolność do dalszej eksploatacji.

2.2.1. Dotychczas nie powstały jeszcze dokumenty systemowe dla perspektywy finansowej UE na lata 2021–2027. Dyrektor Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury wskazał jednak na pojawiające się zagrożenia w toczącym się procesie legislacyjnym dotyczącym tej perspektywy finansowej UE: „w art. 6 ust.1 lit. j), punkt (i) projektu Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego

i Rady w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności, KE zawarła zapis o możliwości finansowania zakupu taboru na potrzeby transportu kolejowego wykorzystywanego wyłącznie „do realizacji obowiązku świadczenia usługi publicznej będącej przedmiotem procedury przetargowej zgodnie z rozporządzeniem 1370/2007 wraz ze zmianami”. Zapis ten, z uwagi na wyraźne ograniczenie możliwości finansowania zakupu taboru na potrzeby transportu kolejowego wykorzystywanego wyłącznie do „realizacji obowiązku świadczenia usługi publicznej będącej przedmiotem procedury przetargowej” budzi poważne obawy dotyczące możliwości ewentualnego ubiegania się o dofinansowanie z funduszy europejskich na inwestycje w tabor kolejowy w okresie 2021–2027.”

Powyższy problem został wskazany przez Ministerstwo Infrastruktury w opinii do: „Projektu stanowiska RP w odniesieniu do dokumentu UE: Wniosek Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności (COM(2018) 372”, przekazanej do Ministerstwa Spraw Zagranicznych⁸. W ww. opinii podano m.in.: „W odniesieniu do wyłączenia ze wsparcia finansowania zakupu taboru na potrzeby transportu kolejowego (z wyjątkiem gdy jest to związane z realizacją obowiązku świadczenia usługi publicznej przez operatora wybranego w trybie przetargowym), wyklucza to możliwość inwestowania np. w zakup taboru do przewozów intermodalnych. Bariera dla rozwoju środków transportu przyjaznych środowisku i przyczyniających się do osiągnięcia wysokich aspiracji UE w dziedzinie ograniczenia emisji jest sprzeczna z celami Unii. Jest również niezgodna z planami dotyczącymi przeniesienia istotnej części transportu towarów z dróg na kolej. Nie bez znaczenia powinno być również, że naturalnym działaniem następczym po inwestycjach w infrastrukturę kolejową powinny być inwestycje w tabor kolejowy, a w Polsce (w związku z prowadzonymi działaniami, np. w zakresie multimodalności) w różne rodzaje transportu kolejowego. Jest to istotne w kontekście promocji i wdrażania transportu niskoemisyjnego. Ponadto Rząd RP sprzeciwia się wykluczeniu możliwości dofinansowania zakupu taboru na potrzeby pasażerskiego transportu kolejowego z wyjątkiem, gdy jest to związane z realizacją obowiązku świadczenia usług publicznych będących przedmiotem procedury przetargowej, ponieważ zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2338 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego (Dz. Urz. UE L 354 z 23.12.2016, str. 22), w okresie przejściowym do końca roku 2023 możliwe jest bezpośrednie zawieranie umów o świadczenie usług publicznych, a dodatkowo rozporządzenie określa wyjątki, w których można bezpośrednio powierzać wykonywanie usług publicznych.”

Odnosnie wykorzystania funduszy na inwestycje infrastrukturalne w perspektywie UE 2014–2020, Dyrektor Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury wyjaśnił, że: „W trakcie realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku (KPK) występują opóźnienia w realizacji niektórych projektów inwestycyjnych, jednakże nie wpływają one na powstawanie oszczędności, które mogłyby zostać wykorzystane na inne działania w sektorze kolejowym, np. inwestycje taborowe. Wynika to ze zwiększonego zapotrzebowania na środki na skutek wzrostu wartości cen ofertowych w ramach prowadzonych postępowań przetargowych oraz urealnienia zakresu rzeczowego zgodnie ze stanem faktycznym. W dniu 19 lutego 2019 roku Rada Ministrów podjęła uchwałę zwiększającą wartość KPK o dodatkowe 3,2 mld zł na inwestycje związane z dostępem kolejowym do portów morskich (gdzie zostały zidentyfikowane dodatkowe potrzeby finansowe). Aktualnie sytuacja na rynku budowlanym wskazująca na tendencję wzrostową cen

⁸ Pismo znak: DSW.3.003.28.2018.EB z 24 czerwca 2018 r.

może wpłynąć na powstanie dodatkowych potrzeb w ramach zadań ujętych w KPK. W związku z powyższym w ocenie DTK w obecnej sytuacji brak jest przesłanek do rozpatrywania scenariusza zakładającego powstanie potrzeby uwalniania środków w ramach KPK.”

Wg sprawozdania z realizacji Krajowego Programu Kolejowego za 2017 r. (przyjętego przez Radę Ministrów 28 czerwca 2018 r.), wykonanie finansowe wydatków wg docelowych źródeł finansowania wyniosło 5 570 192,6 tys. zł, co stanowiło 96,9% planu (5 750 283,0 tys. zł.). Wykonanie finansowe w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko wyniosło w 2017 r. 2 085 300,1 tys. zł, tj. 94,2% planu (2 214 714,9 tys. zł).

Natomiast wykonanie finansowe wydatków wg docelowych źródeł finansowania w 2018 r. (na podstawie *Sprawozdania z wykonania planu realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku za rok 2018* przyjętego przez Radę Ministrów 14 czerwca 2019 r.) wyniosło 7 231 661,9 tys. zł, tj. 89,2% planu -8 104 140,7 tys. zł.

Wykonanie finansowe PO liŚ wyniosło w 2018 r. 2 064 235,0 tys. zł, tj. 85,7% planu (2 409 874,7 tys. zł).

Wykonanie celów Programu (narastająco na 31 grudnia 2018 r.) przedstawiało się następująco:

- wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju, wskaźnik: długość przebudowanych linii kolejowych (w km toru): wykonanie – 2 497,9, docelowa wartość wskaźnika – 9 000;
- wzmocnienie efektywności transportu kolejowego, wskaźnik: długość linii kolejowych pozwalających na ruch pociągów pasażerskich z prędkością techniczną powyżej 160 km/h, wykonanie – 135 km, docelowa wartość wskaźnika – 350 km;
- zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego, wskaźnik: długość linii kolejowych na których zbudowano ERTM/ETCS: wykonanie – 524,1 km, docelowa wartość wskaźnika – 2 000 km;
- poprawa jakości w przewozach pasażerskich i kolejowych, wskaźnik: średnia prędkość kursowania pociągów towarowych na sieci linii PLK S.A. – wykonanie 28,08 km/h, docelowa wartość wskaźnika – 40 km/h; wskaźnik: liczba ośrodków wojewódzkich połączonych liniami kolejowymi zmodernizowanymi co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h – wykonanie 8/18, docelowa wartość wskaźnika – 18/18.

(akta kontroli str. 5-14, 169-171, 209-279, 314-332, 633-726)

2.2.2 Dyrektor Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury wyjaśnił m.in.: „Sytuacja taboru wyłączanego z eksploatacji jest analizowana na bieżąco. W przypadku gdy stan techniczny pojazdu kolejowego pozwala na przywrócenie do eksploatacji, tabor podlega kwalifikacji i w zależności od jej wyniku jest kierowany do naprawy awaryjnej lub przeglądu okresowego na poziomie P3 lub naprawy okresowej na poziomie P4, P5. W przypadku gdy stan techniczny nie pozwala na dalszą eksploatację taboru ze względów bezpieczeństwa podlega kasacji. Ponadto od kilku lat obserwowany jest znaczący spadek liczby podmiotów świadczących usługi naprawcze i przeglądowe taboru kolejowego na terenie kraju. Obecnie, na rzecz Spółki PKP Intercity S.A., usługi naprawcze świadczone są przez 3 zewnętrzne zakłady naprawcze, o ograniczonych możliwościach technologicznych i mocach przerobowych, co w znaczący sposób przekłada się na podaż usług przeglądowo – naprawczych. W związku z tym, Spółka PKP Intercity podjęła działania zmierzające w kierunku uniezależnienia się od rynku zewnętrznego poprzez szereg inwestycji w Spółkę zależną PKP Intercity Remtrank oraz we własne

zaplecza naprawcze. (...) Obecnie realizowana jest Strategia taborowa na lata 2016–2020 z perspektywą do 2023 roku, w ramach której zostanie zmodernizowanych ponad 700 wagonów pasażerskich i 47 lokomotyw. Wagony i lokomotywy kierowane do napraw P5 z modernizacją klasyfikowane są spośród puli pojazdów wcześniej wyłączonych z eksploatacji, z uwagi na osiągnięcie granicznych resursów czasu lub przebiegu, określonych w Dokumentacji Systemu Utrzymania danego typu pojazdu.”.

Departament Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury nie dysponował informacjami o skali posiadania przez przewoźników kolejowych nieczynnych pojazdów kolejowych. W trakcie prowadzenia niniejszej kontroli Departament Kolejnictwa zwrócił się do podmiotów Grupy PKP S.A. w celu uzyskania informacji o skali posiadania nieczynnych pojazdów kolejowych. Z danych przekazanych przez te podmioty wynika, że liczba nieczynnych pojazdów kolejowych uległa zmniejszeniu. Np. PKP Cargo S.A. na koniec 2017 r. posiadała 19.192 nieczynne wagony, a na koniec 2018 r. 17.744 wagony (spadek o 7,5%), oraz 1.084 nieczynne pojazdy trakcyjne na koniec 2017 r. i 1.070 takich pojazdów na koniec 2018 r. PKP Intercity S.A. posiadała na koniec 2017 r. 253 wagony przeznaczone do kasacji, a na koniec 2018 r. było już tylko 50 takich wagonów. W ramach Strategii Taborowej PKP Intercity S.A. realizowany jest projekt pn. „Wykonanie naprawy poziomu P5 wraz z modernizacją 14 pojazdów serii ED74”, którego celem jest przywrócenie do ruchu wszystkich pojazdów serii ED74 wraz z ich dostosowaniem do kategorii pociągów PKP Intercity S.A. Realizacja tego projektu jest monitorowana w cyklu mieszanym wraz z monitoringiem realizacji Strategii Taborowej. Ponadto wykonanie przedmiotowego projektu jest również omawiane na spotkaniach poświęconych realizacji Strategii Taborowej PKP Intercity S.A. z udziałem Członków Kierownictwa Ministerstwa Infrastruktury.

(akta kontroli str. 5-6, 14-16, 158, 367-368, 631-632)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

NIK pozytywnie ocenia działania kontrolowanej jednostki na rzecz realizacji ww. wniosków sformułowanych w Informacji o wynikach kontroli *P/17/031 „Bezpieczeństwo przewozów kolejowych”*, wskazując jednocześnie na potrzebę kontynuowania działań w tym zakresie.

OBSZAR

3. Pozostałe wnioski

Opis stanu
faktycznego

1. W Ministerstwie Infrastruktury podjęto działania obejmujące analizę wniosku sformułowanego w Informacji o wynikach kontroli, dotyczącego wprowadzenia regulacji ustawowych:

- nakładających na przewoźników pasażerskich obowiązki dotyczące: wyposażenia pociągów w defibrylatory i systemy monitoringu bezpieczeństwa pasażerów w wagonach oraz szkolenia pracowników drużyn konduktorskich w zakresie udzielania pierwszej pomocy w sytuacjach zagrażających życiu podróżnych,
- umożliwiających zaliczenie dworców kolejowych do elementów infrastruktury kolejowej i nakładających na ich zarządców obowiązki dotyczące: opracowania i wdrożenia systemów zarządzania bezpieczeństwem (przynajmniej w obiektach obsługujących dużą liczbę pasażerów), wyposażania dworców w defibrylatory i systemy monitoringu oraz szkolenia pracowników obsługi i ochrony w zakresie udzielania pierwszej pomocy.

Jak wyjaśnił Dyrektor Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury: „Nadzór właścicielski Ministra Infrastruktury nad PKP S.A. i PKP PLK S.A. (sprawowany obecnie w imieniu Prezesa Rady Ministrów) nie daje podstaw do nakładania na przewoźników pasażerskich Grupy PKP (PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. i PKP Intercity S.A.) obowiązku zamontowania defibrylatorów i systemów bezpieczeństwa pasażerów w wagonach w posiadanym przez nich taborze. Również w odniesieniu do PKP S.A., która zarządza dworcami kolejowymi, nadzór właścicielski nie upoważnia ministra właściwego ds. transportu do nałożenia na Spółkę ww. obowiązku.

Zgodnie z art. 375¹ Kodeksu Spółek Handlowych, Walne Zgromadzenie spółki (w tym przypadku PKP S.A.) nie może wydać Zarządowi wiążących poleceń dotyczących prowadzenia spraw spółki. Realizacja tego postulatu, w szczególności w odniesieniu do przewoźników pasażerskich (nie tylko z Grupy PKP), wymagałaby, tak jak wnosiła o to NIK, odpowiedniej interwencji ustawowej.

Ponadto warto zauważyć, że nałożenie określonych obowiązków wiązałoby się z dodatkowymi kosztami po stronie przewoźników i zarządców. Ponadto w przepisach wspólnotowych nie ma obowiązku wyposażenia każdego pociągu czy dworca w defibrylator. Z dużym prawdopodobieństwem można założyć, że gdyby taki wymóg został określony w przepisach krajowych, to spotkałoby się to z zarzutami Komisji Europejskiej jako działanie mające na celu ograniczenie wolnego rynku w przewozach kolejowych (zagraniczny przewoźnik żeby mógł wjechać do Polski, musiałby mieć pociągi wyposażone w defibrylator, a takiego wymogu nie ma na poziomie przepisów wspólnotowych).”

NIK wskazuje, że wprowadzenie uregulowań określających obowiązki w zakresie wyposażenia pociągów w defibrylatory nie naruszałoby przepisów wspólnotowych, które nie zabraniają wprowadzenia w pociągach takiego środka ochrony podróżnych. Przepisy krajowe tworzone przez państwa członkowskie Unii Europejskiej mogą zawierać regulacje specyficzne dla danego kraju, nie mogą być natomiast sprzeczne z uregulowaniami unijnymi (wówczas obowiązuje tzw. „zasada pierwszeństwa”). Brak uregulowań dotyczących obowiązków wyposażenia pociągów i dworców w defibrylatory (urządzenia służące do bezpiecznej defibrylacji w przypadku zatrzymania krążenia) oraz szkoleń z ich obsługi może spowodować ryzyko nieudzielenia pierwszej pomocy w sytuacji zagrożenia życia podróżnych oraz innych osób przebywających na dworcach kolejowych.

Z informacji uzyskanych przez NIK od przewoźników kolejowych wynika, że przewoźnicy nie posiadali pociągów wyposażonych w defibrylatory lub wyposażali pociągi w te urządzenia w niewielkim zakresie. Np. Koleje Mazowieckie Sp. z o.o. (Spółka, która zrealizowała w 2018 r. przewozy prawie 60 mln osób, tj. 19,2 % pasażerów kolei w Polsce), nie posiadała w swoich pociągach zamontowanych defibrylatorów. Dopiero 71 elektrycznych zespołów trakcyjnych, na których dostawę zawarto umowę z firmą Stadler Polska sp. z o.o. (termin realizacji umowy to koniec czerwca 2022 r.) będzie wyposażonych w defibrylatory. PKP Intercity S.A. użytkowała (wg stanu na koniec 2018 r.) 19 defibrylatorów w 19 pojazdach ED250, co w odniesieniu do wszystkich pojazdów EZT i wagonów pasażerskich stanowi 0,87%. Z informacji przekazanych przez Przewozy Regionalne Sp. z o.o. wynika, że z 663 elektrycznych zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych użytkowanych przez Spółkę 67 (tj. 10,1%) zostało wyposażonych w defibrylatory.

Natomiast w Kolejach Dolnośląskich S.A. 12 pojazdów (tj. 21% wszystkich pojazdów kolejowych tej spółki) jest wyposażonych w defibrylatory.

(akta kontroli str. 5-6, 14-16, 165-167, 300-304, 307-308, 628-629)

Ponadto Dyrektor Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury wyjaśnił: „Do tej pory nie były podejmowane działania legislacyjne, których celem byłoby zaliczenie budynków dworcowych do elementów infrastruktury kolejowej (włączenie ich do załącznika do ustawy o transporcie kolejowym). Należy podkreślić, że zaliczenie budynków dworcowych do elementów infrastruktury kolejowej wiązałoby się z koniecznością zmian własnościowych, gdyż każdy podmiot zarządzający budynkiem dworca musiałby mieć status zarządcy infrastruktury kolejowej. Największym podmiotem zarządzającym dworcami kolejowymi jest obecnie PKP S.A., które nie są zarządcami infrastruktury kolejowej. Należy też zwrócić uwagę, że wiele budynków dworcowych przeszło na własność jednostek samorządu terytorialnego, które ze względu na wymogi formalne stawiane zarządcom infrastruktury kolejowej, nie mogłyby uzyskać statusu zarządcy infrastruktury kolejowej. (...) PKP S.A. wyposażała w defibrylatory największe dworce kolejowe w Polsce, m.in. na dworcach w Warszawie, Wrocławiu, Szczecinie czy Bydgoszczy. W zakresie działań związanych z instalacją defibrylatorów na dworcach kolejowych (...) odpowiednim mechanizmem pozwalającym na finansowanie i ich realizację mogą być tzw. „działania miękkie”, dofinansowane np. ze środków UE (Europejski Fundusz Społeczny) w ramach obowiązujących programów operacyjnych lub programów na szczeblu krajowym. Należy podkreślić, że w tym zakresie właściwymi są Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju oraz podmioty odpowiadające za wdrażanie tego typu działań.”

(akta kontroli str. 5-6, 14-16)

Niewprowadzenie obowiązku wyposażenia dworców kolejowych w defibrylatory (oraz związanego z nim obowiązku przeszkolenia personelu w ich obsłudze) powoduje, że większość dworców kolejowych w Polsce nie posiada zainstalowanych tych urządzeń. Może to obniżać bezpieczeństwo osób korzystających z obiektów dworców.

Według informacji uzyskanych z Polskich Kolei Państwowych S.A., na dzień 31 grudnia 2018 r. 20 czynnych dworców kolejowych było wyposażonych w defibrylatory (łącznie 24 urządzenia), co stanowiło 3,4 % czynnych dworców kolejowych zarządzanych przez ww. Spółkę. Prezes Zarządu PKP S.A. wyjaśnił m.in.: „Jednocześnie zaznaczam, że w obecnie obowiązującym porządku prawnym nie funkcjonują zapisy nakładające na zarządcę dworca kolejowego obowiązek wyposażenia obiektu w urządzenia AED, niemniej jednak Spółka w ramach prowadzonych modernizacji dworców kolejowych przewiduje ich instalację na większych obiektach.”

Inni zarządcy dworców kolejowych z reguły nie wyposażali tych obiektów w defibrylatory. Jedynie dwóch z dziesięciu zarządców dworców⁹ poinformowało, że na dworcach zainstalowano tego typu urządzenia (w pozostałych obiektach nie zainstalowano defibrylatorów).

Według danych Urzędu Transportu Kolejowego, w 2018 r. miało miejsce 18 zgonów pasażerów z tzw. przyczyn naturalnych, tj. niezwiązanych z wypadkami kolejowymi, jakie miały miejsce na dworcach i w pojazdach kolejowych (z tego osiem zastabnięć prowadzących do zgonów miało miejsce w pojazdach kolejowych, a do 10 zgonów doszło na dworcach kolejowych). Do końca kwietnia 2019 r. były dwa przypadki zgonów (jeden w pojeździe kolejowym, drugi na dworcu).

(akta kontroli str. 160, 163-164, 280-289, 305, 334-347, 727-739)

2. W Informacji o wynikach kontroli NIK sformułowała wniosek dotyczący podjęcia prac w celu formalnego uregulowania (z uwagi na dużą różnorodność typów i serii

⁹ Były to dworce w następujących miejscowościach: Będzin, Bydgoszcz, Bystrzyca Kłodzka, Dzierżonów, Golańcz, Kartuzy, Kolbuszowa, Krajanka, Nysa, Ostrołęka.

wagonów pasażerskich, elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz jednostek napędnych, utrudniającą unifikację procesu ich utrzymania, a także wykonywanie przez poszczególne podmioty (EMC) przeglądów i napraw w różnym zakresie) obowiązków związanych z utrzymaniem taboru pasażerskiego w sposób analogiczny, jak systemów utrzymania wagonów towarowych (MMS).

Dyrektor Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury wyjaśnił, że: „MMS (ang. Maintenance Management System) obecnie jest obowiązkowe dla wagonów towarowych. Wynika to z art. 14a dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dz. Urz. L 220 z 21.06.2004, str. 16). Zgodnie z tymi przepisami podczas transpozycji ustawodawca ustanowił obowiązek wyznaczenia przez dysponenta wagonu towarowego podmiotu odpowiedzialnego za jego utrzymanie (ECM – ang. Entity in Charge of Maintenance). Ustanowienie obecnie analogicznego systemu utrzymania dla wagonów pasażerskich bez przeprowadzenia odpowiednich analiz nie wydaje się zasadne. Funkcjonujący system utrzymania wagonów towarowych wynika bezpośrednio z przepisów UE i został w nich precyzyjnie określony. Komisja Europejska systematycznie weryfikuje funkcjonowanie tego systemu w poszczególnych państwach członkowskich UE. Pomimo kilkakrotnych weryfikacji funkcjonowania tego systemu przeprowadzanych w państwach członkowskich UE oraz analiz dotyczących jego rozszerzenia na wagony pasażerskie dotychczas Komisja Europejska nie zdecydowała się na takie rozszerzenie ze względu na istniejące różnice w specyfice transportu towarowego i pasażerskiego. Jeżeli takie rozszerzenie nastąpi w prawodawstwie UE, zostanie ono również przeniesione do prawa krajowego.

Niemniej jednak należy podkreślić, że przewoźnicy pasażerscy funkcjonujący w Polsce zapewniają utrzymanie eksploatowanego przez siebie taboru na wysokim poziomie. Posiadają oni ustanowiony System Zarządzania Bezpieczeństwem zatwierdzony przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, instrukcje wewnętrzne dotyczące utrzymania wagonów, dokumentację systemu utrzymania, dokumentację techniczno-ruchową. Są to dokumenty standaryzujące wszelkie czynności utrzymaniowo-naprawcze i zapewniają ich odpowiedni poziom niezależnie od tego czy są one wykonywane we własnych zakładach przewoźnika czy też są wykonywane przez podmioty zewnętrzne.”

NIK wskazuje, że średni wiek użytkowanego przez przewoźników kolejowych taboru kolejowego (pasażerskiego, towarowego i pojazdów specjalnych), wg stanu na koniec 2018 r. wynosił 32 lata, a średni wiek wagonów pasażerskich ponad 30 lat (dane Urzędu Transportu Kolejowego). W PKP Intercity S.A. średni wiek pojazdów trakcyjnych na koniec 2018 r. wynosił ponad 28 lat, a średni wiek wagonów pasażerskich ponad 30 lat. W związku z tym zasadne jest przeprowadzenie analiz (o których mowa w wyjaśnieniach Dyrektora Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury), których celem będzie ustalenie, czy wprowadzenie uregulowań dotyczących obowiązków związanych z utrzymaniem taboru pasażerskiego jest zasadne.

(akta kontroli str. 5-13, 163-169, 300-302, 727-739)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

NIK nie neguje przedstawionych wyjaśnień w zakresie braku realizacji ww. wniosków. Niemniej, w ocenie NIK, sytuacja w obszarze regulacji dotyczących wyposażenia dworców i pociągów w defibrylatory oraz w obszarze dotyczącym realizacji obowiązków odpowiedniego utrzymania taboru pasażerskiego wymaga monitorowania, a w miarę potrzeb wprowadzenia rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo przewozów kolejowych.

IV. Pozostałe informacje i pouczenia

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

**Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń**

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK 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 NIK. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

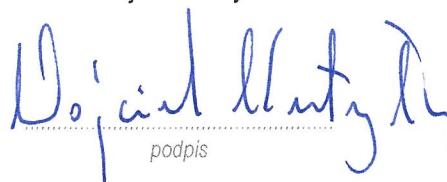
W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Warszawa, dnia 16 września 2019 r.

Wiceprezes

Najwyższej Izby Kontroli

Wojciech Kutyla



podpis

