



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Departament Infrastruktury

KIN.410.002.02.2020

Pan Ireneusz Merchel
Prezes Zarządu
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/20/028 – Bezpieczeństwo eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
Kierownik jednostki kontrolowanej	Ireneusz Merchel, Prezes Zarządu, od 31 marca 2016 r. (akta kontroli str. 2)
Zakres przedmiotowy kontroli	Wykonywanie zadań w zakresie utrzymania i wykorzystywania urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru (dSAT) w sposób zapewniający bezpieczne prowadzenie pasażerskich przewozów kolejowych.
Okres objęty kontrolą	Lata 2018-2020 (I półrocze)
Podstawa prawna podjęcia kontroli	art. 2 ust.1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli, Departament Infrastruktury
Kontroler	Ryszard Ostaszewski, doradca techniczny, upoważnienie do kontroli nr KIN/23/2020 z 6 maja 2020 r. (akta kontroli str.1)

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA	Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie realizację przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ³ zadań w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego w latach 2018-2020 (I półrocze).
Uzasadnienie oceny ogólnej	Spółka prowadziła działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową na podstawie przepisów art. 5 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym⁴. PKP PLK udostępniała przewoźnikom pasażerskim infrastrukturę kolejową niezbędną do prowadzenia ruchu pociągów, zapewniając odpowiedni poziom bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego. W tym celu realizowała zadania związane z utrzymaniem i wykorzystaniem 213 urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru. W celu prawidłowego utrzymania urządzeń dSAT, PKP PLK zawarła z producentem tych urządzeń umowę na świadczenie usług w zakresie ich utrzymania. Nadzór nad realizacją umowy utrzymaniowej powierzony został kierownikom jednostek organizacyjnych Spółki, na terenie których zabudowane są urządzenia dSAT. Kontrole okresowe tych urządzeń wykonywali pracownicy zespołu diagnostycznego ds. automatyki i telekomunikacji.

¹ Dz. U. z 2020 r., poz. 1200, dalej: ustawa o NIK

² Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

³ Zwana dalej PKP PLK lub Spółką.

⁴ Dz. U. z 2020 r., poz. 1043.

Dodatkowym elementem służącym zapewnieniu bezpieczeństwa eksploatacji taboru kolejowego były kontrole wewnętrzne funkcjonowania urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru, przeprowadzone przez pracowników Biura Bezpieczeństwa Centrali Spółki.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej⁵ kontrolowanej działalności

OBSZAR

Zapewnienie utrzymania i wykorzystania urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru kolejowego

Opis stanu faktycznego

Według stanu na 31 grudnia 2019 r. PKP PLK była zarządcą 18 679 km linii kolejowych. Tory eksploatowane na liniach o znaczeniu państwowym były: w stanie dobrym - 14 944 km, w stanie dostatecznym - 3 627 km i w stanie niezadawalającym - 2 053 km. Na liniach kolejowych o łącznej długości 8 563 km (łączna długość torów linii kolejowych 15 150 km) zostało zamontowanych 213 urządzeń dSAT (na 31 grudnia 2019 r.). W dobrym stanie techniczno-eksploatacyjnym znajdowały się linie kolejowe o długości 11 214 km⁶, w stanie dostatecznym - 2 350 km i w stanie niezadawalającym - 1 406 km.

(dowód: akta kontroli, str. 210, 217, 351, 417, 420)

Przedmiotem działalności PKP PLK było m.in. świadczenie usług wspomagających transport lądowy, w szczególności prowadzenie ruchu kolejowego i administrowanie liniami kolejowymi, a także utrzymanie linii kolejowych w stanie zapewniającym sprawny i bezpieczny przewóz osób i rzeczy oraz regularność i bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

W skład komórek organizacyjnych Centrali Spółki wchodziły m.in. Biuro Bezpieczeństwa oraz Biuro Automatyki i Telekomunikacji. Do zakresu działania Biura Bezpieczeństwa należało m.in. opracowanie programu poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz nadzorowanie jego realizacji, a także monitorowanie stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Biuro Automatyki i Telekomunikacji swoją działalnością obejmowało m.in. opracowanie wytycznych technicznych w zakresie konstrukcji, budowy, utrzymania i diagnostyki eksploatowanych w Spółce urządzeń automatyki, telekomunikacji oraz detekcji stanów awaryjnych taboru.

(dowód: akta kontroli, str. 8, 138-141)

Urządzenia dSAT były zabudowane na sieci przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe (PKP) na początku lat 70. Po zmianach organizacyjnych w 2000 r. właścicielem urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru stała się PKP PLK. Uprzednio tymi urządzeniami zarządzała Dyrekcja Kolejowa Przewozów Towarowych CARGO przedsiębiorstwa państwowego PKP. Urządzenia dSAT były rozmieszczane na liniach kolejowych według zasad określonych w „Wytycznych techniczno-eksploatacyjnych urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru le-3”. Wybór lokalizacji pod zabudowę tych urządzeń stanowił najczęściej kompromis pomiędzy osiągnięciem pełnej założonej prędkości rozkładowej, ukształtowaniem terenu i związanymi z tym pochyleniami i łukami a dostępem do punktów charakterystycznych infrastruktury liniowej i sygnalizacji.

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

⁶ W przypadku, gdy długość torów linii kolejowych różni się od sumy długości oceny stanu technicznego, to znaczy, że różnicę stanowi długość nieeksploatowanego odcinka danej linii.

Łączna liczba urządzeń dSAT w kontrolowanym okresie, była stała i wynosiła 213⁷. Urządzenia te były głównie rozlokowane na liniach kolejowych:

- wchodzących w skład międzynarodowych kolejowych korytarzy transportowych,
- łączących ważne ośrodki gospodarcze i kulturowe kraju,
- według aktualnych potrzeb eksploatacyjnych wynikających z obciążenia pracą przewozową, prędkością eksploatacyjną oraz innymi parametrami eksploatacyjnymi.

Według wyjaśnień Dyrektora Biura Automatyki i Telekomunikacji PKP PLK, dalsze zwiększanie liczby lokalizacji i zagęszczenia zabudowy urządzeń dSAT na liniach kolejowych mało obciążonych ruchem nie jest planowane, z powodu braku uzasadnienia technicznego i ekonomicznego.

(dowód: akta kontroli, str. 283, 351, 369-370, 422)

Podstawowym celem stosowania urządzeń dSAT była osłona infrastruktury kolejowej. Urządzenie detekcji stanów awaryjnych taboru tworzyło strefę pomiarową, na którą składają się trzy podstawowe moduły: zespół torowy, bazowy i terminalowy. W strefie pomiarowej każdy przejeżdżający tabor podlegał ocenie pod kątem, czy jego odczytane parametry techniczne i eksploatacyjne nie przekraczają wartości progowych, a jeśli tak to w jakim stopniu. Parametry, według których był oceniany tabor, stanowiły tzw. funkcjonalność urządzenia dSAT. Funkcjonalność ta w PKP PLK ustalana była na podstawie regulacji wewnętrznych „Wytucznych techniczno-eksploatacyjnych urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru le-3” i obejmowała:

1. funkcję zgrzanych maźnic, gorące maźnice GM,
2. funkcję zgrzanych obręczy lub tarczy hamulcowych, gorące hamulce GH,
3. funkcję płaskie miejsca, płaskie miejsca PM,
4. funkcję obciążenia koła, obciążenia koła OK,
5. funkcję przeciążenia dynamicznego, przeciążenie dynamiczne, PD.

Poziom przekroczenia przyjętych wartości progowych w zależności od rodzaju funkcji to:

1. próg ostrzegawczy (OSTR) i alarmowy (STOP) – dla funkcji GM, GH;
2. próg ostrzegawczy (OSTR) i graniczny (GRAN) – dla funkcji PM, PD;
3. graniczny (GRAN) – dla funkcji OK.

Pojedyncze urządzenie dSAT nie stanowi pełnej gwarancji osłony infrastruktury kolejowej, a tym samym bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Na sieci kolejowej PKP PLK urządzenia dSAT tworzą system osłony infrastruktury kolejowej, który jest powiązany wewnętrzną siecią informatyczną. Sieć nadzoruje system informatyczny SID.

Zdaniem Dyrektora Biura Automatyki i Telekomunikacji PKP PLK obecne kierunki rozwojowe transportu kolejowego będą dotyczyły monitorowania parametrów technicznych taboru w formie diagnostyki całopociągowej (diagnostyka pokładowa). Są to rozwiązania, które będą dominowały w transporcie kolei dużych prędkości, zwłaszcza dla transportu pasażerskiego. Obecnie w Spółce są kontynuowane prace modernizacyjne, polegające na wymianie istniejących wyeksploatowanych urządzeń dSAT na nowe (nowocześniejsze).⁸ Według przedstawiciela Spółki budowę urządzeń w nowych lokalizacjach należy ograniczyć wyłącznie do poziomu osłony nowej zmodernizowanej infrastruktury kolejowej w ramach dużych projektów inwestycyjnych. Szacunkowy koszt zakupu, instalacji i uruchomienia jednego

⁷ Liczba urządzeń w poszczególnych zakładach PKP PLK była zróżnicowana i kształtowała się od 1 do 21 sztuk.

⁸ W 2017 r., 2018 r., 2019 r. i na dzień 30 czerwca 2020 r. było 213 urządzeń dSAT. Aktualnie 3 komplety nowych urządzeń dSAT były w eksploatacji próbnej.

urządzenia dSAT w cenach netto kształtował się od 110 684 zł⁹ na szlaku Biała Podlaska-Choptylów (linia kolejowa nr 2) do 4 879 651 zł¹⁰ na szlaku Łaskarzew – Sobolew (linia kolejowa nr 7). Zróznicowanie cen było zależne od oferty wykonawcy realizującego inwestycję.

(dowód: akta kontroli, str. 347-352, 353-355, 412, 729)

Utrzymanie urządzeń dSAT było wykonywane na podstawie umowy zawartej 21 grudnia 2017 r. pomiędzy PKP PLK i firmą Voestalpine Singnialing Poland Sp. z o. o. Przedmiotem umowy było:

- wykonywanie przeglądów i konserwacji urządzeń dSAT zgodnie z wymaganiami „Wytocznych techniczno-eksploatacyjnych urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru le-3” i dokumentacji techniczno-ruchowej poszczególnych typów urządzeń;
- usuwanie usterek/awarii urządzeń dSAT, w tym dostarczanie części zamiennych;
- demontaż i montaż urządzeń dSAT wynikający z potrzeb eksploatacyjnych;
- zapewnienie materiałów eksploatacyjnych;
- ciągły monitoring pracy urządzeń dSAT;
- wsparcie techniczne wraz z przeprowadzaniem szkolenia z zakresu diagnostyki urządzeń dSAT.

Nadzór nad realizacją umowy utrzymaniowej powierzony został kierownikom jednostek organizacyjnych Spółki, na terenie których zabudowane są urządzenia dSAT. W gestii dyrektorów zakładów linii kolejowych było zapewnienie sposobu realizacji obowiązków w zakresie nadzoru nad realizacją procesu utrzymania urządzeń dSAT. Kontrole okresowe wykonywali pracownicy zespołu diagnostycznego ds. automatyki i telekomunikacji.

(dowód: akta kontroli, str. 370, 409-410, 427, 667-711)

W 2018 r. pracownicy Biura Bezpieczeństwa Centrali Spółki przeprowadzili 11 kontroli urządzeń dSAT. W wyniku 7 kontroli stwierdzono nieprawidłowości, które dotyczyły głównie niewłaściwego sposobu prowadzenia dokumentacji w zakresie eksploatacji urządzeń dSAT. W 2019 r. przeprowadzono 10 kontroli, w tym 9 wykazało nieprawidłowości. Dotyczyły one m.in. błędów i niespójności w wypełnianiu przez dyżurnych ruchu raportu ERSAT oraz niezachowania procedury postępowania po wystąpieniu stanu awaryjnego. W II kwartale 2020 r. z zaplanowanych 4 kontroli nie zrealizowano żadnej z powodu epidemii.

W kontrolowanym okresie Biuro Audytu i Kontroli nie planowało i nie przeprowadzało kontroli dotyczących problematyki eksploatacji urządzeń dSAT. Niezaplanowanie kontroli było związane z powierzeniem nadzoru nad realizacją i rozliczaniem umowy utrzymaniowej kierownikom jednostek organizacyjnych Spółki, na terenie których zabudowane były urządzenia dSAT.

(dowód: akta kontroli, str. 233-238, 352, 434)

Urządzenia dSAT w kontrolowanym okresie zasygnalizowały 6 665 ostrzeżeń, na które przewoźnicy pasażerscy złożyli 15 skarg do PKP PLK. W ocenie PKP PLK tylko jedna z tych skarg była zasadna. W tym samym okresie urządzenia dSAT wygenerowały 999 alarmów, na które przewoźnicy pasażerscy złożyli 14 skarg. Spółka uznała zasadność jednej z nich. W ocenie Dyrektora Biura Automatyki i Telekomunikacji PKP PLK specyfika taboru pasażerskiego powoduje, że tylko

⁹ Kwota wynikała z umowy ryczałtowej. Taka wartość została podana przez wykonawcę w ofercie.

¹⁰ Kwota wynikała z oferty wykonawcy wyłonionego w oparciu o ustawę z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1843 ze zm.). Obejmuje ona zabudowę urządzeń dSAT o pełnej funkcjonalności (GM, GH, PD, i OK), obsługujących dwa tory oraz włączenie do systemu informatycznego SID.

w bardzo sporadycznych przypadkach urządzenia dSAT rejestrują przekroczenia wartości progowych przeciążeń dynamicznych lub obciążeń koła. Najczęściej występujące przekroczenia dotyczyły funkcjonalności GH (zagrane hamulce) i było to w przeważającej części przypadków przekroczenie jedynie poziomu ostrzegawczego (OSTR). Przekroczenie wartości progowej OSTR GH wynika zazwyczaj z faktu uruchomienia hamowania w pobliżu lub nad strefą pomiarową urządzeń dSAT. Sygnalizacja takich zdarzeń nie stanowiła przesłanki świadczącej o zagrożeniu bezpieczeństwa.

Urząd Transportu Kolejowego w latach 2018-2020 (I półrocze) przeprowadził w PKP PLK 41 kontroli¹¹ w zakresie funkcjonowania urządzeń dSAT. Stwierdzono łącznie 21 nieprawidłowości (w 10 zakładach linii kolejowych). Przykładowo:

- w Zakładzie Linii Kolejowych w Rzeszowie stwierdzono nierejestrowanie przez Dyspozytora Zakładu w systemie SEPE stanów awaryjnych PD OST oraz niewyłączenie z pociągu pojazdów kolejowych, w których urządzenia dSAT wykazały stany awaryjne GH OST, GM OST i GH STOP potwierdzone przez przewoźników;
- w Zakładzie Linii Kolejowych w Sosnowcu stwierdzono brak niezwłocznego zgłoszenia do serwisu występującej awarii (jeden przypadek), w protokole z badania diagnostycznego ze stycznia 2020 r. nie wykazano trwającej usterki urządzenia dSAT. Ustalono również brak potwierdzonego zapoznania się z obowiązującym od 29 maja 2020 r. „Regulaminem obsługi terminala urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych w taborze” przez dyżurnego ruchu.

Urząd Transportu Kolejowego w latach 2018-2020 (I półrocze) nie wzywał PKP PLK do przedkładania informacji o problemach związanych z niewłaściwym funkcjonowaniem/lokalizacją urządzeń dSAT.

(dowód: akta kontroli, str. 249-250, 359-362, 427-435)

Na liniach kolejowych wyposażonych w urządzenia dSAT w latach 2018- 2020 (stan na 18 maja) liczba zdarzeń z udziałem pasażerskich pojazdów kolejowych wyniosła ogółem 1 231, w tym liczba poważnych wypadków 3, wypadków 394 i incydentów 834. W tym samym okresie na liniach kolejowych niewyposażonych w urządzenia dSAT liczba zdarzeń ogółem wyniosła 618, w tym liczba poważnych wypadków wyniosła 6, wypadków 255 i incydentów 357.

(dowód: akta kontroli, str. 220)

W latach 2018-2020¹² liczba incydentów spowodowanych niewłaściwym stanem technicznym pasażerskich pojazdów kolejowych, zdiagnozowanych przez urządzenia dSAT wyniosła ogółem 95. Dyrektor Biura Bezpieczeństwa Centrali Spółki stwierdził m.in., że w następstwie tej diagnozy przewoźnik kolejowy podejmował czynności sprawdzenia taboru, które skutkowały w każdym przypadku jego wyłączeniem ze składu pociągu.

Liczba przypadków zdiagnozowania przez urządzenia dSAT niewłaściwego stanu technicznego pasażerskich pojazdów kolejowych¹³, jakie miały miejsce na liniach kolejowych w latach 2018-2020 (I półrocze) dla poziomu ostrzegawczego wyniosła łącznie 7 629, a dla poziomu alarmowego i poziomu granicznego łącznie 1 326. W tym samym okresie przewoźnicy na podstawie wskazań urządzeń dSAT dokonali

¹¹ W 19 zakładach Spółki.

¹² Do 30 czerwca 2020 r.

¹³ Stany awaryjne zarejestrowane przez urządzenia dSAT jako przekroczenia poziomu ostrzegawczego OSTR, alarmowego STOP oraz granicznego GRAN.

wycofania z ruchu kolejowego 95 pasażerskich pojazdów kolejowych¹⁴. Wykrycie przekroczenia progu temperatury dla funkcji GM lub GH nie stanowiło bezwzględnej przesłanki do wyłączenia taboru, lecz było informacją dla prowadzącego pociąg zobowiązującą do podjęcia decyzji o skontrolowaniu temperatury łożyska lub hamulca na wskazanej osi. Informacja o wykryciu przekroczenia wartości progowych temperatury dla funkcji GM i lub GH, przekazywana była radiotelefonicznie prowadzącemu pojazd kolejowy, który po bezpośrednim sprawdzeniu podzespołu wskazanego przez urządzenie dSAT, często w porozumieniu z rewidentem taboru, podejmował decyzje eksploatacyjne w zakresie dalszej jazdy lub wyłączenia pojazdu.

(dowód: akta kontroli, str. 225-226)

W latach 2018-2020 (I półrocze) stwierdzono, że na eksploatowanych urządzeniach dSAT wystąpiło łącznie 710 awarii, w tym w 2018 r. było 294 awarii, w 2019 r. 274, a w 2020 r. (I półrocze) 142.

(dowód: akta kontroli, str. 437-456)

W kontrolowanym okresie Spółka opracowała corocznie „Program poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego”, który na podstawie § 4 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym stanowi jeden z elementów zarządzania bezpieczeństwem. Celem programu było utrzymanie akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa przy zachowaniu wysokiej jakości świadczonych usług. Wskaźnikami realizacji celów tego programu były m.in. wskaźniki dotyczące:

1. Zmniejszenia liczby stałych ograniczeń eksploatacyjnych (dotyczyło wszystkich torów), wynikających ze złego stanu infrastruktury o 5% w stosunku do stanu z: 31 grudnia 2017 r., 31 grudnia 2018 r., 31 grudnia 2019 r.;
2. Zmniejszenia łącznej długości odcinków (km) torów z wprowadzonymi stałymi ograniczeniami eksploatacyjnymi wynikającymi ze złego stanu infrastruktury o 5% w stosunku do stanu z: 31 grudnia 2017 r., 31 grudnia 2018 r., 31 grudnia 2019 r.;
3. Osiągnięcia wartości 1 151 km dla wskaźnika modernizacji torów w 2018 r.;
4. Osiągnięcia wartości 1 425 km dla wskaźnika modernizacji torów w 2019 r.;
5. Osiągnięcia wartości 1 019 szt. dla wskaźnika zabudowy nowych/modernizacji rozjazdów w 2018 r.;
6. Osiągnięcia wartości 1 098 szt. dla wskaźnika zabudowy nowych/modernizacji rozjazdów w 2019 r.;
7. Zmniejszenia liczby zdarzeń (wypadków i incydentów) związanych z prowadzonymi pracami utrzymaniowymi i inwestycyjnymi o 10% w stosunku do łącznej ich liczby w latach 2017-2018.

Spółka w następujący sposób zrealizowała przyjęte wskaźniki:

Ad 1. Liczba stałych ograniczeń eksploatacyjnych wynikających ze złego stanu infrastruktury zmalała w 2018 r. z 1 262 do 1 081, tj. o 14% (wskaźnik zrealizowany), a w 2019 r. odpowiednio z 1 081 do 948, tj. o 12% (wskaźnik zrealizowany).

Ad 2. Łączna długość stałych ograniczeń eksploatacyjnych wynikających ze złego stanu infrastruktury zmalała w 2018 r. z 727 km do 640 km, tj. o 12%, (wskaźnik zrealizowany), a w 2019 r. odpowiednio z 640 km do 570 km, tj. o 11% (wskaźnik zrealizowany).

Ad 3. W 2018 r. zmodernizowano 1 268 km torów (wskaźnik zrealizowany).

Ad 4. W 2019 r. zmodernizowano 1 423 km torów (wskaźnik zrealizowany).

¹⁴ Pojazdy kolejowe wyłączone są decyzją przewoźnika po wykryciu stanu awaryjnego przez urządzenia dSAT i sprawdzeniu ich w warunkach warsztatowych.

- Ad 5. W 2018 r. dokonano zabudowy 963 szt. nowych/zmodernizowanych rozjazdów (wskaźnik niezrealizowany).
- Ad 6. W 2019 r. dokonano zabudowy 1 236 szt. nowych/zmodernizowanych rozjazdów (wskaźnik zrealizowany).
- Ad 7. Liczba zdarzeń związanych z prowadzonymi pracami utrzymaniowymi wzrosła w 2018 r. w porównaniu do średniej z 2017 r. z 21 do 35, tj. o 67% (wskaźnik niezrealizowany). Również w 2019 r. wskaźnik nie został zrealizowany, ponieważ w porównaniu do średniej z 2018 r. wzrósł z 35 do 42, tj. o 20%.

(dowód: akta kontroli, str. 371-374)

W okresie objętym kontrolą na posiedzeniach Rady Przewoźników¹⁵ nie były omawiane problemy związane z funkcjonowaniem urządzeń dSAT w aspekcie bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego.

(dowód: akta kontroli str. 385)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia sposób zapewnienia przez Spółkę utrzymania i prawidłowego wykorzystania urządzeń dSAT w celu bezpiecznego prowadzenia pasażerskich przewozów kolejowych.

¹⁵ Rada Przewoźników jest zespołem doradczym, wspomagającym działania Zarządu PKP PLK S.A. w sprawach dotyczących funkcjonowania rynku transportu kolejowego.

IV. Uwagi i wnioski

W związku z niestwierdzeniem nieprawidłowości, Najwyższa Izba Kontroli, nie formułuje uwag i wniosków.

V. 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 dyrektora Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli. 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, **28** sierpnia 2020 r.

Kontroler

Ryszard Ostaszewski

doradca techniczny



.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli

Departament Infrastruktury

Dyrektor

2 up. p.o. WICEDYREKTORA
Departamentu Infrastruktury

.....
podpis Marcin Stolarczyk

