



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Departament Infrastruktury

KIN.410.6.6.2023

Krzysztof Mamiński
Prezes Zarządu
PKP TELKOL Sp. z o.o.
ul. Szczęśliwicka 62
02-353 Warszawa

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/23/017 - Funkcjonowanie systemów zarządzania kryzysowego na kolei

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	PKP TELKOL Sp. z o.o., ul. Szczęśliwicka 62, 02-353 Warszawa (dalej: PKP TELKOL lub Spółka)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Krzysztof Mamiński, Prezes Zarządu, od 1 czerwca 2023 r. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnili: Maciej Zagórski, Prezes Zarządu, od 22 czerwca 2020 r. do 31 maja 2023 r. Miroslaw Gilarski, Prezes Zarządu, od 24 lipca 2019 r. do 21 czerwca 2020 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	Świadczenie na rzecz zarządcy infrastruktury i przewoźników kolejowych oraz zarządcy dworców kolejowych usług informatycznych lub telekomunikacyjnych i utrzymaniowych niezbędnych do realizacji przewozów kolejowych, funkcjonowania dworców kolejowych i obsługi pasażerów, w sytuacjach o charakterze kryzysowym występujących na kolei.
Okres objęty kontrolą	Lata 2020-2023 (I połowa roku), z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed lub po tym okresie, które miały wpływ na kontrolowaną działalność.
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	Michał Klawinowski, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 51/2023 z 8 sierpnia 2023 r. (akta kontroli str. 1)

¹ Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: ustawa o NIK.

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

PKP TELKOL świadczyła na rzecz zarządcy infrastruktury, przewoźników kolejowych oraz innych podmiotów uczestniczących w ruchu kolejowym usługi o charakterze telekomunikacyjnym w oparciu o zawarte umowy, jednak nie podejmowała wystarczających działań służących zapewnieniu bezpieczeństwa i funkcjonowania infrastruktury telekomunikacji kolejowej w sytuacjach o charakterze kryzysowym na kolei.

Uzasadnienie oceny ogólnej

W PKP TELKOL wprowadzono do stosowania procedury i schematy postępowania w sytuacjach o charakterze kryzysowym określone w Porozumieniu w sprawie organizacji kolejowego systemu zarządzania kryzysowego oraz monitorowania bieżącej pracy eksploatacyjno-przewozowej na liniach kolejowych zarządzanych przez Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe S.A.³ z 30 października 2017 r.⁴ (którego była sygnatariuszem). Przy czym Spółka w okresie objętym kontrolą nie opracowała i nie wprowadziła do stosowania własnych procedur dotyczących zapewnienia bezpieczeństwa funkcjonowania zarządzanej przez siebie sieci telekomunikacyjnej.

Przedstawiciele Spółki uczestniczyli w posiedzeniach Zespołów Zarządzania Kryzysowego powoływanych przez PKP PLK S.A., jednak nie dokumentowano dalszego przekazywania otrzymanych informacji przez uczestników posiedzeń zespołów zarządzania kryzysowego właściwym merytorycznie pracownikom tej Spółki. Nie prowadzono też ewidencji posiedzeń zespołów zarządzania kryzysowego, w których uczestniczyli przedstawiciele PKP TELKOL.

Stwierdzona w toku kontroli nieprawidłowość dotycząca nieprzeprowadzania szkoleń z zakresu zarządzania kryzysowego oraz ćwiczeń/symulacji sytuacji kryzysowych na kolei stwarzała realne ryzyko niewłaściwego zarządzania sytuacjami kryzysowymi w przypadku ich wystąpienia. Ponadto nieprzeprowadzanie przeglądów okresowych obiektów liniowych zarządzanych przez Spółkę mogło skutkować awariami tej infrastruktury i w konsekwencji mieć negatywny wpływ na działalności PKP PLK S.A., przewoźników kolejowych oraz innych podmiotów uczestniczących w ruchu kolejowym.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częstkowej⁵ kontrolowanej działalności

OBSZAR

Świadczenie na rzecz zarządcy infrastruktury i przewoźników kolejowych oraz zarządcy dworców kolejowych usług informatycznych lub telekomunikacyjnych i utrzymaniowych niezbędnych do realizacji przewozów kolejowych, funkcjonowania dworców kolejowych i obsługi pasażerów

Opis stanu faktycznego

PKP TELKOL sprawowała funkcje utrzymania pełnej sprawności radiolączności kolejowej, w tym zapewnienia prawidłowego działania systemu Radio-Stop⁶, monitorowania i utrzymania stanu technicznego urządzeń łączności ruchowej oraz tej

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

³ Dalej: PKP PLK S.A.

⁴ Dalej: Porozumienie.

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.

⁶ System zabezpieczenia ruchu kolejowego stosowany na sieci PKP PLK S.A.

związanej z prowadzeniem ruchu pociągów. Ponadto PKP TELKOL była odpowiedzialna za utrzymanie i konserwację infrastruktury miedzianej⁷ oraz elektronicznych systemów dynamicznej informacji pasażerskiej⁸.

PKP TELKOL była stroną Porozumienia z PKP PLK S.A., w którym w § 1 ust. 3 Załącznika nr 1 zdefiniowano zarządzanie kryzysowe na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy. Zgodnie z tą definicją była to działalność, polegająca na zapobieganiu sytuacjom kryzysowym⁹ lub w przypadku ich wystąpienia, reagowaniu (przejmowaniu nad nimi kontroli i kształtowaniu ich przebiegu w drodze zaplanowanych działań) oraz na przywróceniu działalności eksploatacyjnej, w tym na odtwarzaniu infrastruktury kolejowej lub przywracaniu jej pierwotnego charakteru.

(akta kontroli str. 2-9)

Spółka w związku z zawartym Porozumieniem otrzymywała drogą elektroniczną informacje przekazywane przez Kolejowe Centrum Zarządzania PKP PLK S.A., dotyczące uruchamiania poszczególnych procedur zarządzania kryzysowego. Większość przekazywanych informacji dotyczyła warunków pogodowych. Główny specjalista ds. Obronnych i Zarządzania Kryzysowego Biura Administracji i Bezpieczeństwa w PKP TELKOL przekazywała powyższe informacje do wszystkich uprawnionych pracowników¹⁰ oraz do wiadomości Prezesa i Członka Zarządu PKP TELKOL. W miesięcznym okresie Spółka otrzymywała około 20-30 takich wiadomości.

(akta kontroli str. 202-213, 270)

Zgodnie z postanowieniami zawartego Porozumienia Zespół Nadzoru Infrastruktury Biura Realizacji Kontraktów Utrzymaniowych w PKP TELKOL przekazywał codziennie o godz. 6:30 i 18:30 meldunek do „Systemu powiadamiania o wypadkach i wydarzeniach na kolei” do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A. Przekazywane meldunki dotyczyły m.in. stwierdzonych awarii, napraw awaryjnych kabli, ostrzeżeń o możliwych przerwach w funkcjonowaniu łączy telekomunikacyjnych oraz informacji w zakresie podjętych działań w celu usunięcia awarii.

(akta kontroli str. 157-186, 216-269)

Spółka w okresie objętym kontrolą nie opracowała i nie wprowadziła do stosowania własnych procedur dotyczących zapewnienia bezpieczeństwa funkcjonowania zarządzanej przez siebie sieci telekomunikacyjnej¹¹ - niezbędnej do realizacji przewozów kolejowych i obsługi pasażerów. Spółka nie wprowadziła również własnych regulacji dotyczących występowania na kolei sytuacji o charakterze kryzysowym oraz procedur mających na celu zapobieganie i przeciwdziałanie występowaniu takich sytuacji. W PKP TELKOL na podstawie zawartego z PKP PLK S.A. Porozumienia wprowadzono do stosowania procedury i schematy postępowania w sytuacjach o charakterze kryzysowym, w tym:

⁷ PKP TELKOL była właścicielem kabli miedzianych dalekosiężnych i miejscowych oraz kanalizacji kablowych. Spółka zarządzała, utrzymywała oraz nadzorowała infrastrukturę linii telekomunikacyjnych analogowych.

⁸ Zintegrowany system informacyjny, dostarczający informację o realizacji zadań przewozowych wykonywanych środkami komunikacji publicznej pasażerom. Dalej: SDIP.

⁹ Sytuacja kryzysowa to sytuacja będąca następstwem zagrożenia i prowadząca do zakłóceń w procesie eksploatacyjno-przewozowym, realizowanym na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy o zasięgu lokalnym, regionalnym, ogólnokrajowym (ogólnosieciowym), międzynarodowym, w wyniku której następuje naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego, narażenie zdrowia lub życia ludzkiego oraz powstają straty materialne lub szkody w środowisku naturalnym - § 1 ust. 2 Załącznika nr 1 do Porozumienia.

¹⁰ Informacje przekazywane były do Dyrektorów Regionów, Dyrektora Biura Kontraktów Utrzymaniowych, Kierownika Wydziału w Biurze Kontraktów Utrzymaniowych, Kierownika Zespołu Nadzoru Infrastruktury, Dyrektora Biura Administracji oraz Kierownika Zespołu Bezpieczeństwa.

¹¹ Kablowej miedzianej.

- „Zasady organizacji kolejowego systemu zarządzania kryzysowego w czasie wystąpienia zagrożeń oraz sytuacji kryzysowych na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy”,
- „Zasady monitorowania bieżącej pracy eksploatacyjno-przewozowej i postępowania w czasie wystąpienia zagrożeń, sytuacji kryzysowych, innych wydarzeń na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy”,
- „Plan zapewnienia ciągłości funkcjonowania procesu eksploatacyjno-przewozowego w przypadku zaistnienia zagrożeń lub sytuacji kryzysowych na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy wraz z załącznikami”¹²,
- „Procedury reagowania kryzysowego”.

Powyższy Plan przedstawiał schemat działań związanych z wystąpieniem poszczególnych zagrożeń oraz określał sposoby postępowania na wypadek wystąpienia zagrożeń naturalnych, społecznych, technicznych lub związanych z aktami terroru. Zawierał też opis działań związanych z wprowadzeniem stopni alarmowych oraz stopni alarmowych CRP.

Procedury reagowania kryzysowego zawierały natomiast ocenę ryzyka na potrzeby zarządzania kryzysowego. Dokument ten opisywał poszczególne zagrożenia, prawdopodobieństwo wystąpienia oraz ich skutki. Zagrożenia podzielono na: akty terroru, naturalne, techniczne i społeczne. W następstwie określenia prawdopodobieństwa i skutków wskazywano wartość ryzyka.

(akta kontroli str. 2-9, 13-24, 157-186)

Na podstawie zapisów § 2 ust. 2 Porozumienia, Zarząd Spółki delegował swoich przedstawicieli do powoływanych w PKP PLK S.A. zespołów zarządzania kryzysowego. Przedstawicielami PKP TELKOL w poniższych zespołach byli:

- w Kolejowym Zespole Zarządzania Kryzysowego¹³ - Prezes Zarządu,
- w Kolejowym Centrum Zarządzania Kryzysowego¹⁴ – Dyrektor Biura Kontraktów Utrzymaniowych lub główny specjalista Biura Kontraktów Utrzymaniowych,
- w Regionalnych Zespołach Zarządzania Kryzysowego¹⁵ – siedmiu Dyrektorów Regionów¹⁶.

Powyższe Porozumienie wraz z aneksami, procedury oraz plan zostały przekazane do wiadomości wszystkim przedstawicielom Spółki wyznaczonym do uczestniczenia w posiedzeniach zespołów zarządzania kryzysowego.

Przedstawiciele PKP TELKOL otrzymywali bezpośrednio od PKP PLK S.A. indywidualne powiadamiania o powołaniu oraz zakończeniu pracy zespołu zarządzania kryzysowego. Decyzja o powołaniu zawierała m.in. skład zespołu, datę rozpoczęcia pracy zespołu, datę i formę posiedzenia, a także planowany do poruszenia temat posiedzenia. Spotkania odbywały się w formie telekonferencji lub w siedzibie PKP PLK S.A. W następstwie zakończonego spotkania, organizator opcjonalnie przysyłał drogą elektroniczną notatkę z posiedzenia oraz decyzję

¹² Dalej: „Plan”.

¹³ Dalej: KZZK.

¹⁴ Dalej: KCZK.

¹⁵ Dalej: RZZK.

¹⁶ W przypadku nieobecności Dyrektora Regionu w spotkaniu uczestniczyła osoba przez niego wyznaczona.

o zakończeniu prac danego zespołu zarządzania kryzysowego. Przedstawiciele PKP TELKOL nie sporządzali notatek z posiedzeń zespołów zarządzania kryzysowego. W PKP TELKOL nie dokumentowano dalszego przekazywania otrzymanych informacji przez uczestników posiedzeń zespołów zarządzania kryzysowego właściwym merytorycznie pracownikom tej Spółki. Członkowie zespołu zarządzania kryzysowego wyjaśnili przy tym, że powyższe informacje przekazywali ustnie. W Spółce nie prowadzono też ewidencji posiedzeń zespołów zarządzania kryzysowego powołanych przez PKP PLK S.A.

(akta kontroli str. 2-9, 13-24, 48-109, 190-196, 217-221)

W PKP TELKOL nie wprowadzono systemu dyżurów dedykowanych monitorowaniu potencjalnych sytuacji kryzysowych - Prezes Zarządu wyjaśnił, że nie miał takiego obowiązku. Natomiast w Spółce funkcjonował system obsługi zgłoszeń awaryjnych „Modliszka”, w którym to podmioty będące stroną umowy o świadczenie usług zawartych z PKP TELKOL zgłaszały awarie oraz utrudnienia w funkcjonowaniu infrastruktury kablowej i urządzeń teletechnicznych. Obowiązująca w Spółce procedura dotycząca usuwania zgłoszonych awarii infrastruktury lub urządzeń, regulowała postępowanie właściwych komórek organizacyjnych¹⁷ od stwierdzenia awarii do jej usunięcia.

(akta kontroli str. 2-9, 13-24, 157-186)

Prezes Zarządu w okresie objętym kontrolą nie przeprowadził zarówno szkoleń z zakresu zarządzania kryzysowego jak i ćwiczeń i symulacji sytuacji o charakterze kryzysowym na kolei, co szerzej opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego, w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

(akta kontroli str. 2-12, 63-109)

W latach 2020 – 2023 w obszarze działalności PKP TELKOL nie wystąpiły sytuacje kryzysowe, tj. - zgodnie z art. 3 pkt 1 ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym¹⁸ - sytuacje mające negatywny wpływ na poziom bezpieczeństwa ludzi, mienia w znacznych rozmiarach lub środowiska, wywołujące znaczne ograniczenia w działaniu właściwych organów administracji publicznej ze względu na nieadekwatność posiadanych sił i środków.

(akta kontroli str. 66-68)

Spółka w okresie 2020 – 2023 (I połowa) posiadała we własnych zasobach:

- 322 szt. kabli TKM (telekomunikacyjnych kabli miejscowych) – średni wiek infrastruktury – 50 lat,
- 940 szt. kabli TKD (kabli dalekosiężnych) – średni wiek infrastruktury – 61 lat,
- 24 szt. kabli napowietrznych – średni wiek infrastruktury – 92 lata,
- 617 szt. radiotelefonów – średni wiek infrastruktury – 34 lata,
- 27 szt. kanalizacji kablowych – średni wiek infrastruktury – 31 lat.

PKP TELKOL dysponowała danymi odnoszącymi się do relacji danego kabla tj. punktu początkowego i końcowego, nie zaś kompletnymi danymi o długości infrastruktury kablowej wyrażonej np. w kilometrach.

W ocenie Prezesa Zarządu, stan techniczny infrastruktury był dostateczny, tj. wystarczający technicznie do oferowania usług będących w ofercie Spółki. W okresie objętym kontrolą nie przeprowadzano przeglądów okresowych stanu

¹⁷ Biuro Kontraktów Utrzymaniowych realizowało zadania związane m.in. z zarządzaniem, utrzymaniem oraz nadzorem nad infrastrukturą związaną z kablami oraz kanalizacją kablową, a działalność utrzymaniową oraz budowlaną realizowana była przez Regiony (znajdujące się w strukturze Biura Kontraktów Utrzymaniowych), wyodrębnione geograficznie, realizujące zadania na terenie swojego obszaru działania.

¹⁸ Dz. U. z 2023 r. poz. 122.

technicznego tej infrastruktury, co szerzej opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego, w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

(akta kontroli str. 63-109, 214-269)

Spółka w latach 2020 - 2023 (do 28 września) przeprowadziła czynność kontrolno-sprawdzającą łącznie 22 274 urządzeń¹⁹, w tym w 2020 r. 11 993, w 2021 r. 3720, w 2022 r. 3734, a w 2023 r. 2827 urządzeń. Mniejsza liczba skontrolowanych urządzeń po 2020 r. wynikała z obowiązującej umowy. Umowa²⁰ obowiązująca w 2020 r. przewidywała wykonanie czynności kontrolno-sprawdzających wszystkich dostępnych urządzeń łączności pracujących w kolejowych sieciach radiowych. Natomiast umowa²¹ zawarta w 2021 r. z PKP PLK S.A. (obowiązująca do 31 grudnia 2024 r.), zakładała wykonanie w czasie jej obowiązywania usług kontrolno-sprawdzających dla 18 000 urządzeń (nie więcej niż 4 500 urządzeń rocznie).

W wyniku przeprowadzonej kontroli w 2021 r. 21,4% radiotelefonów otrzymało negatywny wynik, w 2022 r. 8%, a w 2023 r. (do 29 września) 13,3%. Najczęstszą przyczyną wyniku negatywnego było techniczne wyeksploatowanie (brak możliwości naprawy) urządzenia.

PKP TELKOL na podstawie zawartej Umowy z 2021 r. w cyklach miesięcznych przekazywała PKP PLK S.A. informacje o stanie radiotelefonów użytkowanych w kolejowej sieci radiowej. Powyższe informacje przekazywane były w formie protokołów dla każdego z serwisowanych urządzeń²². Protokoły były podpisywane przez użytkownika urządzenia oraz kontrolującego.

(akta kontroli str. 187-189, 214-269)

Według stanu na 24 sierpnia 2023 r. w PKP TELKOL obowiązywało 159 czynnych umów na świadczenie usług telekomunikacyjnych. Badaniem pod kątem zapisów dotyczących zarządzania bezpieczeństwem świadczonych usług lub zabezpieczania infrastruktury telekomunikacyjnej na wypadek zaistnienia sytuacji o charakterze kryzysowym na kolei objęto 15 czynnych umów oraz trzy umowy, których realizacja zakończyła się w okresie objętym kontrolą. Zakres przedmiotowy tych umów dotyczył:

- utrzymania instalacji i urządzeń, wykonywania przeglądów technicznych, czynności konserwacyjnych, usuwania awarii instalacji, systemów i urządzeń elektrycznych wysokoprądowych, wodno-kanalizacyjnych, klimatyzacji, wentylacji, teletechnicznej oraz pełnienia pogotowia technicznego w trybie 24 godzin na dobę, przez 7 dni w tygodniu przez cały okres trwania Umowy w obiektach dworców PKP,
- zakupu usług dostępu do sieci informacji podróżnych oraz świadczenia usług telekomunikacyjnych związanych z informacją pasażerską,
- porozumienia w sprawie usuwania kolizji infrastruktury PKP PLK S.A. z elementami infrastruktury telekomunikacyjnej PKP Utrzymanie sp. z o.o.²³ w związku z realizacją inwestycji przez PKP PLK S.A.,

¹⁹ Urządzenie radiokomunikacyjne składające się z zespołu nadawczo-odbiorczego, manipulatora, zasilacza, anteny oraz w zależności od typu, innych dodatkowych elementów umożliwiających korzystanie z Sieci radiotelefonicznej, funkcjonującej w częstotliwości z zakresu 150,00 – 156 MHz, użytkowane przez przewoźnika kolejowego, użytkownika boczny kolejei, innego użytkownika lub zarządcę infrastruktury.

²⁰ Umowa nr 60/009/0001/18/Z/O z 1 lutego 2018 r. zawarta między PKT TELKOL i PKP PLK S.A., na świadczenie usług kontrolno-sprawdzających urządzeń radiokomunikacyjnych.

²¹ Umowa nr 60/009/0006/21/Z/O z 13 sierpnia 2021 r., zawarta między PKT TELKOL i PKP PLK S.A., na świadczenie usług kontrolno-sprawdzających urządzeń radiokomunikacyjnych.

²² Protokoły zawierały status „spełnia” lub „nie spełnia” wymogi określone przez zarządcę częstotliwości – PKP PLK S.A.

²³ Spółka Polskich Kolei Państwowych zarejestrowana w 2014 r., wydzielona ze struktur TK Telekom. Zadaniem Spółki było utrzymanie urządzeń telekomunikacyjnych oraz dbanie o bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego.

- świadczenia usług utrzymania urządzeń telekomunikacyjnych, usług związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, dzierżawy urządzeń,
- dostępu do telefonicznej analogowej sieci związanej z prowadzeniem ruchu kolejowego,
- przeglądu i konserwacji urządzeń komunikacji kolejowej, obejmującej zakres czynności doprowadzających urządzenia telekomunikacji kolejowej do sprawności funkcjonalnej oraz ocenę ich stanu technicznego, naprawy awaryjnej urządzeń telekomunikacji kolejowej wynikające ze zgłoszeń Zamawiającego,
- świadczenia usług przedsiębiorcy telekomunikacyjnego,
- usługi wykonywania czynności kontrolno-sprawdzających działania systemu „Radio-Stop” w radiotelefonach będących własnością Zamawiającego,
- świadczenia usług przyjmowania i przekazywania przyjętych zgłoszeń w zakresie lokalizacji przejazdów oraz dostęp do systemu Modliszka,
- świadczenia specjalistycznych usług telekomunikacyjnych.

Do umów nie wprowadzano zapisów dotyczących zarządzania bezpieczeństwem świadczonych usług lub zabezpieczania infrastruktury telekomunikacyjnej na wypadek zaistnienia sytuacji o charakterze kryzysowym na kolei. Umowy regulowały m.in. tryb zgłaszania i naprawy urządzeń, które uległy awarii oraz zobowiązań Wykonawcy w zakresie konserwacji i przeglądu urządzeń.

W okresie objętym kontrolą przychody PKP TELKOL z tytułu zawartych umów na świadczenie usług telekomunikacyjnych i utrzymaniowych dla sektora kolejowego²⁴ utrzymywały się na podobnym poziomie. Spółka uzyskała z powyższego tytułu przychód w wysokości: 46,9 mln zł w 2020 r., 46,6 mln zł w 2021 r., 44 mln zł w 2022 r. oraz 22,7 mln zł w I połowie 2023 r.

(akta kontroli str. 13-109)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. W okresie objętym kontrolą Prezes Zarządu, działając niecelowo, nie zapewnił przeprowadzenia szkoleń mających na celu zapoznanie się pracowników PKP TELKOL z procedurami, instrukcjami i planami dotyczącymi zarządzania bezpieczeństwem funkcjonowania zarządzanej sieci telekomunikacyjnej, niezbędnej do realizacji przewozów kolejowych i obsługi pasażerów, w sytuacjach o charakterze kryzysowym występujących na kolei. Nie przeprowadzono również ćwiczeń lub symulacji zdarzeń o charakterze kryzysowym. Skutkiem powyższego było istotne ryzyko niepodjęcia przez pracowników Spółki właściwych działań w razie zaistnienia sytuacji kryzysowej na kolei obejmującej swym zasięgiem działalność PKP TELKOL. Dyrektor Biura Administracji i Bezpieczeństwa²⁵ wskazała, że „szkoleń z zakresu zarządzania kryzysowego spółka PKP nigdy nie przeprowadzała, ponieważ nie było takiego wymogu ustawowego”. Ponadto, Prezes Zarządu wyjaśnił, że pracownicy Spółki w okresie objętym kontrolą nie uczestniczyli w ćwiczeniach, szkoleniach, symulacjach z zakresu zarządzania kryzysowego, wskazując przy tym, że Spółka byłaby zainteresowana szkoleniami z zakresu funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem.

²⁴ Rodzaje usług: dzierżawa łączy, radiokomunikacja, usługi telekomunikacyjne, informacja pasażerska, dzierżawa urządzeń, telewizja przemysłowa oraz pozostałe.

²⁵ Dyrektor Biura Administracji i Bezpieczeństwa legitymowała się pełnomocnictwem do reprezentowania PKP TELKOL w związku z przeprowadzaną kontrolą NIK.

Mimo, iż obowiązujące przepisy prawa nie nakładały na Prezesa Zarządu obowiązku przeprowadzenia szkolenia z zakresu zarządzania kryzysowego, celowym było ich przeprowadzenie, ponieważ ww. szkolenie pozwoliłoby, w przypadku wystąpienia sytuacji o charakterze kryzysowym, na sprawniejszą reakcję oraz zapewniłoby praktyczną wiedzę w zakresie elementów zarządzania kryzysowego. Uczestnictwo w szkoleniu umożliwiłoby zapoznanie się przez pracowników PKP TELKOL z aktualnym funkcjonowaniem systemu zarządzania kryzysowego i obowiązującymi przepisami prawa oraz nabycie umiejętności współpracy w razie zagrożenia, podniesienie kwalifikacji, a także poznanie procedur właściwych do stosowania podczas wystąpienia sytuacji kryzysowej. Pełniłoby zatem podobną rolę, jak ćwiczenia ewakuacyjne, których okresowe przeprowadzenie jest uznawane za konieczne w celu opanowania umiejętności sprawnego reagowania osób potencjalnie zagrożonych oraz kierujących ewakuacją w przypadku wystąpienia sytuacji narażenia zdrowia i życia ludzkiego.

(akta kontroli str. 10-11, 66-68, 156)

2. W okresie objętym kontrolą Prezes Zarządu nie zapewnił przeprowadzenia przeglądów okresowych zarządzanych przez Spółkę obiektów liniowych (kable, linii napowietrznych i kanalizacji kablowej), co było niezgodne z art. 62 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane²⁶.

Prezes Spółki wyjaśnił, że „Spółka ocenia stan techniczny infrastruktury, której jest właścicielem jako wystarczający do prowadzonej działalności i wykorzystywana jest w celach realizacji zawartych umów. (...) Jednocześnie informujemy, że nie były prowadzone odrębne analizy w zakresie stanu technicznego infrastruktury.”

NIK wskazuje, że przeprowadzanie okresowych przeglądów obiektów liniowych jest wymogiem ustawowym, niedopełnienie którego obarczone jest sankcjami przewidzianymi w ustawie prawo budowlane. Uchybienie obowiązkowi określonym w art. 62 ustawy prawo budowlane może prowadzić do pogorszenia stanu obiektów. Ponadto, nieposiadanie pełnej wiedzy o stanie technicznym zarządzanej infrastruktury (obiektów liniowych) skutkować może w przyszłości negatywnymi konsekwencjami związanymi z prawidłowym, bezawaryjnym jej funkcjonowaniem, mającymi przełożenie na działalność przewoźników kolejowych, PKP PLK S.A. oraz innych podmiotów uczestniczących w ruchu kolejowym.

(akta kontroli str. 66-68, 217-221)

²⁶ Dz. U. z 2023 r. poz. 682 ze zm. Ustawa zwana dalej: „prawo budowlane”.

IV. Uwagi i wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następujące uwagi i wnioski:

Uwagi Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag.

- Wnioski
1. Przeprowadzenie szkoleń zapewniających zapoznanie się pracowników PKP TELKOL z procedurami, instrukcjami i planami dotyczącymi zarządzania bezpieczeństwem funkcjonowania zarządzanej sieci telekomunikacyjnej, niezbędnej do realizacji przewozów kolejowych i obsługi pasażerów, w sytuacjach charakterze kryzysowym występujących na kolei oraz ćwiczeń/symulacji sytuacji kryzysowych na kolei.
 2. Przeprowadzania przeglądów okresowych obiektów liniowych, których Spółka jest właścicielem lub zarządcą, wypełniając tym samym obowiązki wynikające z prawa budowlanego.

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 jednostki organizacyjnej 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.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

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, 13 grudnia 2023 r.

Kontroler
Michał Klawinowski
Starszy inspektor k.p.

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Infrastruktury
p.o. Dyrektor
Paweł Zambrzycki