



**Wiceprezes
Najwyższej Izby Kontroli**
Jacek Kościelniak

Warszawa, dnia 8 października 2009 r.

**Pan
Cezary Grabarczyk
Minister Infrastruktury**

P/09/059
KKT-410-02-05/2009

Szanowny Panie Ministrze,

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (t.j. Dz.U. z 2007 r., Nr 231, poz. 1701, ze zm.), zwanej dalej ustawą o NIK, Najwyższa Izba Kontroli – Departament Komunikacji i Systemów Transportowych przeprowadziła w Ministerstwie Infrastruktury (MI) kontrolę w zakresie realizacji strategii rozwoju transportu kolejowego i jej związku z gospodarką finansową spółek Grupy PKP. Kontrolą objęto lata 2007 - 2009 (I półrocze).

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli podpisanym w dniu 23 września 2009 r., Najwyższa Izba Kontroli, stosownie do art. 60 ustawy o NIK, przekazuje Panu Ministrowi niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działalność ministra właściwego do spraw transportu w kontrolowanym zakresie, wskazując jednocześnie na nieprawidłowości, które negatywnie wpływały na gospodarkę finansową spółek Grupy PKP.

Formułując powyższą ocenę, NIK uwzględniła ustalenia kontroli wskazujące na prawidłowe wykonywanie zadań przez MI, które polegały na:

- 1) opracowaniu - przyjętej przez Rząd RP - „Strategii dla transportu kolejowego do roku 2013”, zwanej dalej Strategią. Wdrożenie tej Strategii stworzyło warunki do

podniesienia konkurencyjności transportu kolejowego i poprawy sytuacji finansowej podmiotów tego sektora. Strategia zakłada również wzrost nakładów na infrastrukturalne inwestycje kolejowe. Należy przy tym podkreślić, iż realizacja poprzednich strategii rządowych w badanym zakresie nie doprowadziła do osiągnięcia zamierzonych celów (w tym do likwidacji zatorów płatniczych wewnątrz spółek Grupy PKP, uregulowania spraw związanych z wyposażeniem w majątek tych spółek, rozdzielenia zarządcy infrastruktury od działalności komercyjnej spółek oraz redukcji zadłużenia zewnętrznego). Istotną tego przyczyną był m.in. sprzeciw pracowników wobec restrukturyzacji i prywatyzacji spółek;

- 2) przekazaniu samorządom kolejowych przewozów regionalnych oraz dokonaniu realokacji części potencjału trakcyjnego z PKP Cargo SA do przewoźników pasażerskich PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. i PKP Intercity SA;
- 3) uzyskaniu pożyczki od Skarbu Państwa dla PKP SA z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego PKP PLK SA (na podstawie art. 33r ustawy dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” - Dz.U. Nr 84, poz. 948, ze zm.);
- 4) powołaniu przez Prezesa Rady Ministrów - na wniosek MI - Międzyresortowego Zespołu do spraw Kolejnictwa (zarządzenie Nr 54 z dnia 17 lipca 2008 r. – MP Nr 47, poz. 687). Zespół ten ma m.in. przedstawiać Prezesowi Rady Ministrów propozycje działań programowych i legislacyjnych zmierzających do łagodzenia wpływu niekorzystnych tendencji w gospodarce na sytuację podmiotów działających w sektorze transportu kolejowego;
- 5) podjęciu działań w celu uzyskania gwarancji Skarbu Państwa na spłatę zobowiązań wynikających z emisji przez PKP SA obligacji (o wartości do 650 mln zł) z przeznaczeniem na częściowe refinansowanie wyemitowanych w 2002 r. obligacji na kwotę 1 mld zł. Projekt stosownej uchwały przesłano do rozpatrzenia Radzie Ministrów.

Jednocześnie Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę na stwierdzone nieprawidłowości w zakresie kontrolowanej działalności, które polegały na:

- 1) przedłużających się pracach nad projektem ustawy o zmianie ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”. Zgodnie z założeniami Strategii, zmiany

w tej ustawie (dotyczące m.in. realokacji majątku między spółkami Grupy PKP oraz zwolnienia PKP SA z podatku dochodowego od wnoszonych aportów do spółek zależnych) miały wejść w życie z dniem 1 stycznia 2008 roku. Ustalono, że przygotowany przez MI pierwszy projekt omawianej ustawy został przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 28 lutego 2008 r., jednak - ze względu na możliwość nie uzyskania notyfikacji Komisji Europejskiej (projekt zawierał propozycje rozwiązań, które mogły stanowić pomoc publiczną) – MI podjęło decyzję o podjęciu prac nad nowym projektem ustawy, który nie będzie wymagał opracowania programu pomocowego (tzw. II projekt). W rezultacie, dopiero w dniu 14 sierpnia 2009 r. projekt ten został przekazany do rozpatrzenia Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego;

- 2) niewydaniu - mimo obowiązku wynikającego z przepisu art. 40 ust. 3 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” – rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu, określającego sposób i tryb organizowania przez PKP SA przetargów oraz rokowań na zbycie aktywów trwałych (do czasu zakończenia kontroli);
- 3) nieopracowaniu koncepcji funkcjonowania zarządcy infrastruktury kolejowej, tj. PKP PLK SA - mimo upływu 2 lat od przyjęcia Strategii (zakładającej uniezależnienie zarządcy infrastruktury kolejowej od pozostałych spółek Grupy PKP) i upływu 9 lat od uchwalenia przywołanej ustawy z dnia 8 września 2000 roku. PKP PLK SA - jako podmiot zarządzający liniami kolejowymi - powinien mieć właścicielskie umocowanie prawne do zarządzania infrastrukturą techniczną tych linii oraz ponosić pełną odpowiedzialność za jej utrzymanie w stanie zapewniającym bezpieczeństwo ruchu. Ponadto, wynikający z obecnych uregulowań prawnych status tej spółki, jedynie jako użytkownika linii kolejowych (na podstawie umów odpłatnego korzystania), nie zapewnia warunków do pełnej realizacji obowiązków zarządu kolei, określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz.U. z 2007 r., Nr 16, poz.94, ze zm.);
- 4) niedokonaniu aktualizacji Strategii. Stosownie do ustaleń Kierownictwa MI z dnia 15 lipca 2009 r., Strategia miała być zaktualizowana do końca sierpnia 2009 r. w zakresie jednoznacznego wskazania jej celów i zadań (m.in. dotyczących restrukturyzacji w obrębie PKP PLK SA, pogłębionej analizy prywatyzacji spółek Grupy PKP, programu inwestycyjnego przyjętego przez Radę Ministrów i Parlament).

Przedkładając Panu Ministrowi powyższe oceny i uwagi, Najwyższa Izba Kontroli wnosi o podjęcie stosownych działań mających na celu:

- 1) finalizację prac nad projektem ustawy o zmianie ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (tzw. II projekt);
- 2) wydanie rozporządzenia na podstawie art. 40 ust. 3 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”;
- 3) opracowanie koncepcji funkcjonowania zarządcy infrastruktury kolejowej, tj. PKP PLK SA;
- 4) aktualizację „Strategii dla transportu kolejowego do roku 2013”, stosownie do ustaleń Kierownictwa Ministerstwa Infrastruktury z dnia 15 lipca 2009 roku.

Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 62 ust. 1 ustawy o NIK, zwraca się do Pana Ministra o przestanie w terminie 30 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków oraz o podjętych działaniach na rzecz realizacji wniosków lub przyczynach niepodjęcia takich działań.

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

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

Zostało dopracowane
5.10.2009 r.



M. Zaręba
WICEDYREKTOR
Departamentu Komunikacji
i Systemów Transportowych
Marian Zaręba
5.10.09