

OPINIA

Wykonując postanowienie Nr 32 Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 września 1999 r. o wszczęciu postępowania przygotowawczego w sprawie wydzielenia z przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” wykonawczej jednostki organizacyjnej PKP – Centrum Naukowego Medycyny Kolejowej Zespół przygotowawczy dokonał:

1. analizy przyczyn, celu, potrzeby i warunków wydzielenia Centrum Naukowego Medycyny Kolejowej z PKP,
2. określenia skutków organizacyjnych, prawnych i ekonomicznych wynikających z zamierzonych zmian organizacyjnych.

W pracach Zespołu przygotowawczego uwzględniono:

1. podstawy prawne wydzielenia z PKP jednostki organizacyjnej - CNMK,
2. przeprowadzaną restrukturyzację przedsiębiorstwa PKP,
3. skutki związane z wydzieleniem CNMK,
4. opinie członków zespołu- przedstawicieli innych resortów,
5. opinie przedstawiciela Komitetu Badań Naukowych

Po przeanalizowaniu proponowanych zmian organizacyjnych Zespół przygotowawczy stwierdza, że w obecnym stanie prawnym możliwe jest wydzielenie z przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe Centrum Naukowego Medycyny Kolejowej w celu utworzenia jednostki badawczo-rozwojowej.

UZASADNIENIE OPINII

Centrum Naukowe Medycyny Kolejowej (CNMK) jest wewnętrzną jednostką organizacyjną przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” podległą bezpośrednio Dyrekcji Kolejowej Służby Zdrowia. Zostało powołane zarządzeniem Ministra Komunikacji Nr 227 z dnia 24.09.1959 r. w sprawie przekształcenia Centralnej Stacji Sanitarno-Epidemiologicznej PKP w Centralną Kolejową Poradnię Ochrony Zdrowia (z późniejszymi zmianami).

Regulamin organizacyjny CNMK nadany został zarządzeniem Ministra Komunikacji Nr 265 z dnia 29.12.1965 r. i z późniejszymi zmianami obowiązuje do dnia dzisiejszego.

Na czele Centrum stoi dyrektor. W CNMK działa Rada Naukowa, będąca organem opiniodawczym i doradczym w zakresie działalności CNMK oraz w sprawach rozwoju kadry naukowej.

CNMK jest zakładem badawczo-rozwojowym w rozumieniu art.75 ust.1 ustawy z dnia 28 lipca 1985 r. o jednostkach badawczo- rozwojowych (Dz. U. z 1991 r. Nr.44, poz.194). Na podstawie zarządzenia Nr 40 Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 września 1995 r. w sprawie rozciągnięcia niektórych przepisów ustawy o jednostkach badawczo-rozwojowych na zakłady badawczo-rozwojowe przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe (Dz. Urz. MTiGM Nr 10, poz.22) CNMK podlega przepisom rozdziałów 6-11 oraz rozdziału 12 art.60 i 61 ww. ustawy. Nie korzysta z innych uprawnień wynikających z ww. ustawy np. zwolnień podatkowych, zasad gospodarki, itp. Nie jest uprawniona do otrzymywania środków finansowych przeznaczonych na naukę (działalność statutowa, współpraca naukowa z zagranicą).

Do 31.12.1998 r. CNMK działało jako zaplecze naukowo-badawcze , a także jako jednostka o charakterze konsultacyjnym i szkoleniowym dla szeroko rozbudowanej kolejowej służby zdrowia PKP.

Podstawowe zadania CNMK wynikające z regulaminu organizacyjnego tej jednostki to:

1. prowadzenie prac naukowo- badawczych w zakresie medycyny pracy, higieny i ochrony pracy oraz przydatności do pracy w kolejnictwie pod względem stanu zdrowia,
2. udział przy wprowadzaniu w kolejnictwie nowych metod zapobiegania chorobom zawodowym oraz wypadkom przy pracy,
3. doskonalenie kadr fachowych kolejowej służby zdrowia,
4. prowadzenie działowego ośrodka informacji kolejowej służby zdrowia,
5. prowadzenie prac usługowych.

Ponadto szereg zadań dla CNMK wprowadziły przepisy wykonawcze do niektórych ustaw (rozporządzenia zarówno Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej jak i Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej) np.:

6. kontrola badań profilaktycznych pracowników przedsiębiorstwa PKP przeprowadzanych przez lekarzy kolejowej służby zdrowia,
7. badania w trybie odwoławczym pracowników kolejowych,
8. prowadzenie rejestru czynników rakotwórczych występujących w jednostkach organizacyjnych PKP,
9. prowadzenie szkoleń lekarzy uprawnionych do przeprowadzania badań lekarskich pracowników w celu uzyskania przez nich dodatkowych uprawnień do badania

- pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz lekarzy okulistów i lekarzy laryngologów wykonujących badania specjalistyczne u tych pracowników,
10. prowadzenie przeszkoleń dla psychologów w zakresie czynników ryzyka zawodowego i szczególnych wymogów sprawności psychicznej w transporcie kolejowym oraz metodyki badań psychologicznych,
 11. badanie w trybie odwoławczym zdolności fizycznej i psychicznej dla służby funkcjonariuszy ochrony kolei,
 12. badanie w trybie odwoławczym od orzeczenia wojewódzkiego ośrodka medycyny pracy w celu stwierdzenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami,
 13. przeprowadzanie szkoleń lekarzy, mających na celu uzyskanie dodatkowych kwalifikacji do przeprowadzania badań kandydatów na kierowców i kierowców.

Powyższe zadania CNMK realizuje dzięki kadrze pracowników, posiadających wysokie kwalifikacje i wieloletnie doświadczenie, a także dzięki posiadanemu sprzętowi i aparaturze medycznej. W zakresie kształcenia kadr medycznych (lekarzy, psychologów, pielęgniarek) CNMK jest uprawnione do prowadzenia szkoleń, pozwalających szkolenym uzyskiwać kwalifikacje niezbędne do pełnienia zadań służby medycyny pracy w odniesieniu do pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

Jednostka jest także przygotowana do udzielania świadczeń zdrowotnych innym podmiotom, w drodze zawieranych umów. Szczególną rolę w tym względzie pełni CNMK w zakresie badań kierowców, gdzie posiadając bogate doświadczenie uczestniczy, jako jedna z 6 uprawnionych na mocy przepisów instytucji, w badaniach w trybie odwoławczym i w szkoleniu lekarzy, odbycie którego uprawnia ich do prowadzenia badań kierowców.

Obecnie CNMK zatrudnia 101 osób (stan na 15.09.1999 r.), w tym:

- profesorowie – 8 osób,
- decent- 1 osoba,
- doktorzy- 13 osób,
- lekarze - 15 osób,
- pielęgniarki- 19 osób,
- administracja- 27 osób,
- inni- 18 osób.

Jednostka zajmuje pomieszczenia w 3 budynkach (przy ul.Grójeckiej, Przyce, Chmielnej) o łącznej powierzchni 2016,34 m². Stan prawny tych nieruchomości jest następujący:

budynek przy ul.Grójeckiej – PKP ma prawo użytkowania wieczystego gruntu i własności budynku (CNMK zajmuje 511,03 m²).

budynek przy ul.Przyce- złożony wniosek uwłaszczeniowy (CNMK zajmuje 1435 m²).

budynek przy ul.Chmielnej – to budynek mieszkalny PKP – trwa proces uwłaszczeniowy, lecz ze względu na skomplikowany stan prawny może być to długotrwała procedura (CNMK ma tu tylko 70,31 m²).

Sytuacja ekonomiczno-finansowa jednostki:

Do końca 1998r. PKP ze środków własnych finansowało CNMK w ponad 90%.

Jednostka uzyskiwała też środki z Komitetu Badań Naukowych na:

- finansowanie projektów badawczych (np. w 1998 r. w wysokości 150 tys zł),
- dofinansowanie czasopism zagranicznych / przekazywanego z Komitetu Badań Naukowych przez Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej / (w 1998 r. w wysokości 12,3 tys zł).

W 1999 r. na poziomie lat ubiegłych zostały utrzymane środki finansowe KBN na prowadzenie projektów badawczych oraz dofinansowanie czasopism zagranicznych. Wzrósł natomiast udział własny CNMK w finansowaniu działalności usługowej zwłaszcza od września 1999r., głównie ze względu na rozszerzenie zakresu uprawnień CNMK do badania kierowców i szkolenia lekarzy uprawnionych do badań kierowców.

Plan kosztów i przychodów na tle dotychczasowego przedstawia się następująco:

w tys. zł

	Wyszczególnienie	Wykonanie za		Plan na		
		1997r.	1998r.	1999r.	2000r.	2001r.
A	Koszty dział. Bieżącej	2253,54	2489,30	2690,00	1820,00	2010,00
	z tego: wynagrodzenia	1378,20	1530,00	1771,09	1150,00	1200,00
	Pochodne wyn.+ ZFSS	662,20	717,45	-	-	-
	Świadc. dla pracown.	-	-	403,47	260,00	310,00
	Koszty pozapłacowe	213,14	241,85	160,00	315,00	360,00
	z tego: a/ materiały	53,17	90,82	34,70	35,00	40,00
	b/ energia	82,61	86,88	78,16	50,00	55,00
	c/ usługi	43,45	39,71	32,84	30,00	35,00
	d/ podatki i opłaty	-	-	-	180,00	200,00
	e/ inne	33,92	23,38	14,30	20,00	30,00
	Remonty	-	-	-	30,00	30,00
	Amortyzacja	103,53	55,62	70,00	65,00	60,00
	Inwestycje	-	-	-	-	50,00
	Koszty świadc. Wewn.	-	-	360,00	-	-
B	Przychody /własne/	31,22	88,72	200,00	1870,00	2060,00
C	Wynik finansowy	-	-	-	50,00	50,00

Plan przychodów jednostki na 2000 r. przedstawia załącznik nr 1.

Wzrost przychodów w 2000 r. spowodowany jest głównie uzyskaniem środków ze szkolenia lekarzy mających na celu uzyskanie dodatkowych kwalifikacji do przeprowadzania badań kandydatów na kierowców i kierowców (szkolenie rozpoczęte w tym roku we wrześniu). Ponadto niektóre z zadań wykonywanych przez jednostkę dla PKP nie były wykazywane dotychczas w przychodach CNMK, gdyż ze swoją jednostką wewnętrzną przedsiębiorstwo nie dokonywało rozliczeń. Te dotychczasowe świadczenia dla PKP będą natomiast źródłem dochodu dla odrębnego podmiotu jakim stanie się po wydzieleniu CNMK.

Ponadto w roku 2001 przewiduje się uzyskanie na działalność jednostki z KBN środków w wysokości ok.500,00 tys zł.

PRZYCZYNY, CEL I WARUNKI WYDZIELENIA JEDNOSTKI

Na podstawie art. 44 ustawy z dnia 6.07.1995 r. o przedsiębiorstwie państwowym Polskie Koleje Państwowe (Dz. U. Nr 95, poz.474) Minister Transportu i Gospodarki Morskiej ma prawo do wydzielenia z PKP w terminie do dnia 31 grudnia 1999 r. jednostki organizacyjnej bądź zorganizowanych części mienia w celu utworzenia odrębnego przedsiębiorstwa państwowego lub innej państwowej jednostki organizacyjnej.

Przesłanką do podjęcia prac nad wydzieleniem CNMK z PKP jest:

- przyjęty przez Radę Ministrów „Program restrukturyzacji PKP”, zakładający m.in. wydzielenie jednostek nie związanych z działalnością podstawową przedsiębiorstwa,
- funkcjonowanie na rynku przewozów kolejowych wielu przewoźników, co uzasadnia oddzielenie i uniezależnienie od jednego z nich jednostki, świadczącej usługi dla wszystkich przewoźników,
- przedmiot działania jednostki, który wskazuje na szerszy zakres działalności -nie tylko na rzecz transportu kolejowego ale również - samochodowego.

Uzupełniającym tylko argumentem jest art.10 Konwencji Nr 161 Międzynarodowej Organizacji Pracy z 26.06.1995 r. o służbach medycyny pracy, który określa pełną niezależność zawodową służb medycyny pracy dla pracodawców, pracowników i ich przedstawicieli. Ponieważ CNMK wypełnia szereg zadań służb medycyny pracy, w tym zadania kontrolne, więc wydaje się właściwe, aby funkcjonowało ono także jako jednostka niezależna organizacyjnie w realizowaniu swoich zadań. Dodać jednak należy, że Polska dotychczas nie ratyfikowała ww. Konwencji, ale wyraża gotowość stosowania jej zasad.

Celem wydzielenia jest:

- stworzenie możliwości powstania jednostki badawczej posiadającej kadre naukową, doświadczenie i umiejętności, aparaturę do prowadzenia badań, ekspertyz i prac badawczych dotyczących medycyny transportu,
- stworzenie niezależnej jednostki, która dzięki ekonomizacji działalności przyczyni się do rozszerzenia oferty w zakresie prac naukowo-badawczych, ugruntuje i wzmocni swoją pozycję.

Zespół przygotowawczy dokonał analizy różnych możliwości przyszłego funkcjonowania tego podmiotu:

- 1) utworzenie na bazie jednostki przedsiębiorstwa państwowego,
- 2) utworzenie państwowej jednostki organizacyjnej - jednostki badawczo-rozwojowej,
- 3) utworzenie samodzielnego publicznego zakładu opieki zdrowotnej,
- 4) włączenie wydzielonej jednostki do innej jednostki badawczo-rozwojowej.

Z analizy tej wynika, że ze względu na charakter i przedmiot działania a także warunki prawne, CNMK kwalifikuje się do formy organizacyjnej jednostki badawczo-rozwojowej.

Uzyskanie przez CNMK statusu jbr pozwoliłoby na utrzymanie jedynej w kraju placówki naukowo-badawczej, zajmującej się problemami medycyny, higieny i psychologii kolejowej. Umożliwiłoby także, przy braku w Polsce medycznej placówki naukowo-badawczej zajmującej się problemami medycyny i higieny w transporcie drogowym, na rozszerzenie w tym kierunku działalności i wypełnienie istniejącej luki. Wiąże się to z działaniami Ministerstwa Zdrowia i Opieki Społecznej, które w nowym systemie specjalizacji lekarskich wprowadziło specjalizację z medycyny transportu, przy rozwijaniu której CNMK mogłoby stać się jednostką wiodącą.

Zespół uznając zasadność utworzenia jednostki badawczo-rozwojowej **dostrzega jednak realne zagrożenia przyszłego funkcjonowania tego podmiotu:**

- **działalność w dużej mierze ukierunkowana na transport kolejowy będzie wiązała tę jednostkę z potrzebami i możliwościami PKP, które znajdując się obecnie w trudnej sytuacji finansowej, przeprowadzając proces restrukturyzacji, może ograniczyć zlecenia, bądź finansowanie kontynuowanych zadań,**
- **kategoryzacja CNMK jako jbr. może nastąpić dopiero za rok, więc do czasu otrzymania środków statutowych na działalność z KBN- przez rok lub dłużej- jednostka będzie musiała działać tylko w oparciu o zlecenia,**
- **obowiązkiem jednostki będzie dążenie do lepszego wykorzystania majątku i zapobieganie jego degradacji. W chwili obecnej jest to majątek w dużym stopniu zużyty. Pierwsze lata (rok ,dwa) samodzielnego funkcjonowania jednostki będą trudne finansowo i nie pozwolą na jego odtworzenie.**

Zespół stwierdza, że dla utworzenia jednostki badawczo- rozwojowej na podstawie art.6 ust.2 ustawy z dnia 25.07.1985 r. o jednostkach badawczo-rozwojowych powinny być spełnione następujące warunki:

- 1) **jednostka zostanie wyposażona w mienie niezbędne do prowadzenia działalności statutowej, w tym nieruchomości, tak aby nie zaszła konieczność najmu pomieszczeń od PKP,**
- 2) **zapotrzebowanie na działalność jednostki zapewni sfinansowanie jej działalności w 2000 r.- wobec przedstawionego zapotrzebowania przez PKP CNMK powinno pozyskać zlecenia na swoją działalność od innych podmiotów, a także podjąć starania o częściowe finansowanie z budżetu Ministerstwa Zdrowia w związku z zadaniami z zakresu medycyny pracy wynikającymi z kodeksu pracy i ustawy o służbie medycyny pracy.**

SKUTKI ORGANIZACYJNE, PRAWNE I EKONOMICZNE

W zarządzeniu o utworzeniu jednostki Minister Transportu i Gospodarki Morskiej – w uzgodnieniu z ministrem do spraw nauki, ministrem do spraw finansów – określi przedmiot i zakres działania tworzonej jednostki badawczo- rozwojowej oraz środki niezbędne do prowadzenia przez nią działalności.

Po uzyskaniu statusu jednostki badawczo-rozwojowej CNMK stałoby się osobą prawną, samodzielnie gospodarującą przydzieloną częścią mienia i prowadzącą samodzielną gospodarkę w ramach posiadanych środków, kierując się zasadami efektywności ich wykorzystania. Podstawowymi zadaniami CNMK byłyby:

- wykonywanie określonych przepisami prawa zadań na rzecz PKP,
- prowadzenie działalności naukowo- badawczej, usługowej i szkoleniowej działając na zlecenie PKP i innych przewoźników,
- prowadzenie działalności naukowo- badawczej w ramach projektów badawczych wykonywanych na rzecz Komitetu Badań Naukowych,
- prowadzenie działalności usługowej w zakresie świadczeń zdrowotnych, szkoleń i ekspertyz finansowanych z innych źródeł.

Zespół analizował możliwość utworzenia tej jednostki zgodnie z wymaganiami określonymi w art. 3 ustawy z dnia 25 lipca 1985 r. o jednostkach badawczo-rozwojowych:

„Jednostka badawczo-rozwojowa może być utworzona, jeżeli:

- 1) *zaistnieje potrzeba prowadzenia w danej dziedzinie działalności, o której mowa w art. 2 ust. 2,*
- 2) *zostanie zapewniona niezbędna, odpowiadająca przedmiotowi i zakresowi jej działania;*
 - a) *liczba pracowników o odpowiednich kwalifikacjach,*
 - b) *aparatura badawcza, laboratoryjna, potencjał informacyjny oraz sprzęt techniczny i inne niezbędne warunki materialno-techniczne.”*

oraz w art. 2 ust. 2 ww. ustawy *„ do zadań jednostki badawczo-rozwojowej należy: prowadzenie badań i ich upowszechnianie, doskonalenie metodyki badań, szkolenie i informacja oraz opracowywanie analiz dotyczących stanu i rozwoju poszczególnych dziedzin nauki”.*

- CNMK prowadzi prace badawcze w ramach projektów badawczych finansowanych przez KBN dot. medycyny, psychologii i higieny transportu. W załączniku nr 2 przedstawiono prace naukowo- badawcze w latach 1997-1999 ukończone oraz kontynuowane.

CNMK wykonała szereg prac badawczych, dotyczących zarówno oceny zdrowotnej środowiska pracy kolejarzy, jak i wpływu tego środowiska na ich zdrowie. Prace te stały się podstawą do opracowania zasad orzecznictwa o przydatności zdrowotnej do pracy, zwłaszcza w zakresie oceny narządu wzroku oraz narządu słuchu i równowagi, a także charakterystyk higieniczno-zdrowotnych kolejowych stanowisk pracy.

CNMK prowadzi od szeregu lat prace związane z medycyną, higieną i psychologią transportu drogowego, w tym związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Rozwinięcie tej tematyki wydaje się jednym z istotnych elementów rozwoju CNMK.

Wyniki badań jednostka upowszechnia w wydawanym przez „siebie” czasopiśmie „Lekarz Kolejowy” oraz czynnie uczestnicząc w krajowych i zagranicznych zjazdach naukowych.

CNMK uczestniczy w naukowej współpracy zagranicznej dot. medycyny i psychologii kolejowej w ramach Międzynarodowej Unii Lekarzy Kolejowych (UIMC).

Szereg prac CNMK poświęconych było doskonaleniu metod badawczych, w szczególności metod badania: zaburzeń przemiany materii, układu nerwowego, psychiki, sprawności psychoruchowej, narządu wzroku, narządu słuchu i równowagi oraz skóry.

CNMK posiada bogate zbiory piśmiennictwa polskiego i zagranicznego z dziedziny medycyny i psychologii pracy, a także medycyny i psychologii transportu. CNMK prowadzi szeroką działalność informacyjną w zakresie nowych osiągnięć w tych dziedzinach w postaci wydawnictw periodycznych, seminariów i konferencji naukowych.

- CNMK od szeregu lat prowadzi działalność szkoleniową, dotyczącą różnych zawodów medycznych, a zwłaszcza lekarzy, psychologów i pielęgniarek. Intensywność tej działalności szkoleniowej wzrosła od 1993 r., kiedy CNMK rozpoczęło prowadzenie kursów atestacyjnych dla lekarzy prowadzących badania profilaktyczne pracowników, a od 1999 roku kursy atestacyjne dla lekarzy prowadzących badania kierowców.
Działalność szkoleniowa jest istotnym zadaniem jednostki badawczo-rozwojowej.
- CNMK posiada wysokokwalifikowaną kadrę w dziedzinach swojej działalności, w tym z zakresu: medycyna transportu, higiena pracy, fizjologia pracy, psychologia pracy, neurologia, psychiatria, okulistyka, laryngologia, dermatologia, chirurgia urazowa, fizyka medyczna.
Posiadaną kadrę, o powyższych kwalifikacjach, uznać można za niezbędną do prowadzenia działalności CNMK jako jednostki badawczo-rozwojowej.
- Aparatura naukowo-badawcza, będąca w dyspozycji CNMK, charakteryzuje się zróżnicowanym asortymentem w różnych dziedzinach działalności. Bardzo dobrze wyposażony jest zakład okulistyki (co odpowiada w skali kraju unikalnemu zestawowi aparatury) i zakład ochrony narządu słuchu i równowagi. Nieco słabiej, ale w zakresie umożliwiającym funkcjonowanie, wyposażona jest psychologia pracy i dermatologia, znacznie gorzej wygląda wyposażenie w sprzęt do badań układu nerwowego, a także higieny transportu.
Dodać w tym miejscu należy, że majątek obrotowy jest zamortyzowany w 94,66 %.

Zespół uważa, że dla wydzielenia CNMK z PKP i możliwości jej samodzielnego funkcjonowania wskazane jest dokonanie restrukturyzacji tej jednostki. Wiąże się to również ze zmianą jej zadań. Nowym zadaniom nie odpowiada aktualna struktura organizacyjna, która dostosowana była do szeroko rozumianych zadań kolejowej służby zdrowia, polegających na udzielaniu świadczeń zarówno o charakterze diagnostyczno-leczniczym jak i profilaktycznym. Proponowany nowy schemat organizacyjny przedstawia załącznik nr 3.

Planowana jest restrukturyzacja zatrudnienia poprzez dostosowanie jej do nowych zadań z obecnego stanu 86,5 etatu do 70 etatów na 31.12.1999 r. oraz 55 etatów (65-70 osób) do 30 czerwca 2000 r. Redukcja dotyczyłaby pracowników administracji i obsługi, a także osób, które nabyły uprawnienia emerytalne. Istotnym elementem będzie utrzymanie jak najwyższej liczby specjalistów z dziedziny medycyny i psychologii posiadających stopnie i tytuły naukowe. Zdaniem Zespołu stosownie do założeń „Programu restrukturyzacji PKP” koszty restrukturyzacji zatrudnienia powinny być sfinansowane przez PKP.

W pracy Zespołu zwrócono również uwagę, na konsekwencje dla jednostki faktu, że pracownicy zatrudnieni obecnie w CNMK staną się - w trybie art.23¹ Kodeksu Pracy - pracownikami nowej jednostki.

Plan restrukturyzacji jednostki zakłada, że ze względu na zmniejszenie zatrudnienia i zmianę struktury organizacyjnej powierzchnia użytkowa pomieszczeń jednostki może zostać ograniczona do ok.1000 m².

Z planowanej - na podstawie ww. założeń restrukturyzacji - struktury kosztów i przychodów na 2000 r. wynika, że przychody własne CNMK wyniosą około 1.870,6 tys. zł i zostaną przeznaczone na pokrycie kosztów bieżącej działalności nowopowstałej jednostki badawczo-rozwojowej, które wyniosą 1820,0 tys. zł Na 2001r. planuje się, że przychody z działalności własnej wyniosą 2.060,0 tys. zł a koszty 2.010,00 tys. zł.

Wydzielenie CNMK z PKP nie powinno spowodować dodatkowych skutków finansowych dla budżetu państwa ani nie spowoduje ujemnych skutków finansowych dla PKP.

PODSUMOWANIE I WNIOSKI

1. Podstawą do wydzielenia CNMK z PKP jest art.44 ustawy z dnia 6 lipca 1995 r. o przedsiębiorstwie państwowym Polskie Koleje Państwowe
2. Pod względem organizacyjnym (organizacji zarządzania) CNMK jest przygotowana do samodzielnego funkcjonowania jako odrębny podmiot gospodarczy.
3. Dla umożliwienia właściwego funkcjonowania i samodzielnego utrzymania się jednostki niezbędne jest przeprowadzenie jej restrukturyzacji .
4. Dla możliwości samodzielnego funkcjonowania, jednostka powinna być wyposażona w mienie niezbędne do prowadzenia działalności, w tym prawa własności nieruchomości. Istotnym jest fakt, że jednostki badawczo-rozwojowe są zwolnione z podatków i opłat z tytułu prawa użytkowania wieczystego gruntów.
5. Warunkiem do utworzenia jednostki badawczo-rozwojowej jest – zgodnie z przepisami ustawy o jednostkach badawczo -rozwojowych- akceptacja tej propozycji i podpisanie zarządzenia o jej utworzeniu w porozumieniu z Ministrem Transportu i Gospodarki Morskiej ministrów: do spraw finansów i nauki.

PO DOKONANIU ANALIZY PRZYCZYN, POTRZEB I WARUNKÓW PODZIAŁU PKP ORAZ SKUTKÓW ORGANIZACYJNYCH PRAWNYCH I EKONOMICZNYCH WYNIKAJĄCYCH Z ZAMIERZONYCH ZMIAN ORGANIZACYJNYCH ZESPÓŁ PRZYGOTOWAWCZY STWIERDZA, ŻE ISTNIEJE MOŻLIWOŚĆ WYDZIELENIA Z PKP CENTRUM NAUKOWEGO MEDYCYNY PRACY W CELU UTWORZENIA JEDNOSTKI BADAWCZO-ROZWOJOWEJ.

Dla utworzenia – na bazie wydzielonego z PKP CNMK – samodzielnego podmiotu w formie jednostki badawczo-rozwojowej powinny być spełnione przede wszystkim następujące warunki:

1. Jednostka zostanie wyposażona w mienie niezbędne do prowadzenia działalności statutowej w tym nieruchomości.
2. CNMK przedstawi zbilansowane zapotrzebowanie na działalność jednostki w 2000 i 2001r. ze wskazaniem zleceńodawców lub innych realnych źródeł finansowania.
3. PKP, jako główny zleceńodawca, zagwarantuje, że będzie zapotrzebowanie na prace naukowo-badawcze i usługi CNMK w latach 2000-2001.

Do dnia podpisania opinii Zespołu tylko 2 związki zawodowe PKP (spośród 20 do których przesłano postanowienie o wszczęciu postępowania) przekazały swoje stanowisko – jeden z nich wstrzymał się z wypowiedzeniem na tym etapie prac opinii, drugi przekazał stanowisko negatywne nie uzasadniając go.

Przewodnicząca zespołu
Bożena Czubak.....

Członkowie Zespołu:

1. Genowefa Stęporowska (MTiGM – TK) -.....
2. Anna Jakubowska (MTiGM-TR) -.....
3. Roman Grochowski (MTiGM-TF) -.....
4. Jacek A. Piątkiewicz (PKP- CNMK) -.....
5. Andrzej Tucholski (PKP) -.....
6. Jerzy Borkowski (PKP) -.....
7. Michał Bartczak (MTiGM-TT) -.....
8. Andrzej Starzyński (MSP) -.....
9. Przemysław Biliński (Ministerstwo Zdrowia) -.....

Pomimo 3 –krotnego wystąpienia Ministerstwo Finansów nie przedstawiło swojego przedstawiciela do udziału w pracach zespołu.

uwaga PKP

PP PKP zgłasza wolę przekazania CNMK użytkowanego majątku w postaci środków trwałych, w tym sprzętu i aparatury medycznej. Brak jest możliwości wydzielenia i przekazania CNMK zajmowanych nieruchomości ze względu na fakt, że żadna z nieruchomości nie ma w pełni uregulowanych praw własności a jeden z budynków nie jest zajmowany w całości lub w części przez CNMK.

PLAN PRZYCHODÓW CNMK NA 2000 ROK

I. Zadania wykonywane dla PKP w oparciu o istniejące przepisy prawne:

A) CNMK jest wymienione w przepisach jako jednostka wykonująca zadanie:

- 1) § 5 ust. 2 rozporządzenia Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z dnia 30 maja 1996 r. w sprawie przeprowadzania badań lekarskich pracowników, zakresu profilaktycznej opieki zdrowotnej nad pracownikami oraz orzeczeń lekarskich wydawanych do celów przewidzianych w Kodeksie pracy:
- przeprowadzanie w trybie odwoławczym ponownych badań profilaktycznych pracowników PKP

20 badań komisyjnych w trybie odwoławczym x 1000,-zł

20.000 zł

- 2) § 7 ww. rozporządzenia:

- przeprowadzanie przeszkolenia lekarzy prowadzących badania profilaktyczne pracowników wykonujących pracę na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego

Średni koszt 2-tygodniowego przeszkolenia: 1300,-zł

a) przeszkolenie 20 lekarzy PKP : 26.000 zł

b) przeszkolenie 45 lekarzy badających pracowników kolejowych spoza PKP : 58.500,-zł

84.500 zł

- 3) § 15 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 18 sierpnia 1999 r. w sprawie warunków, jakim powinni odpowiadać funkcjonariusze straży ochrony kolei:

- badanie w trybie odwoławczym zdolności fizycznej i psychicznej do służby funkcjonariuszy straży ochrony kolei

6 badań trybie odwoławczym x 250,-zł

1.500 zł

B) CNMK jest jedną z jednostek wymienionych w przepisach mogących wykonać zadanie:

- 1) § 3 ust. 3 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 9 kwietnia 1999r. w sprawie szczegółowych zasad tworzenia i organizacji służb wykonujących zadania odpowiednie do zadań służby medycyny pracy w przedsiębiorstwie państwowym „Polskie Koleje Państwowe”, kwalifikacji zawodowych pracowników realizujących te zadania oraz szczegółowych zasad kontroli tych służb:

- prowadzenie przeszkolenia lekarzy okulistów i lekarzy laryngologów, wykonujących badania specjalistyczne u pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu na liniach kolejowych -

a) 20 lekarzy PKP x 200 zł = 4.000 zł

b) 30 lekarzy spoza PKP x 200 zł = 6.000 zł

10.000 zł

- 2) § 3 ust. 6 ww. rozporządzenia:

- prowadzenie przeszkoleń dla psychologów w zakresie czynników ryzyka zawodowego i szczególnych wymogów sprawności psychicznej w transporcie kolejowym oraz metodyki badań psychologicznych

a) przeszkolenia 2 psychologów z PKP x 300 zł = 600 zł

b) przeszkolenia psychologów spoza PKP : 30 psychologów x 300,-zł: 9.000zł

9.600 zł

(Uwaga : Zadania wymienione w obu punktach są adresowane do jednostek służby medycyny pracy PKP, ale jedyną taką jednostką przygotowaną do prowadzenia szkoleń jest CNMK.)

3) § 17 rozporządzenia Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z dnia 30 czerwca 1999 r. w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców:

- przeprowadzenie szkoleń lekarzy, mających na celu uzyskanie dodatkowych kwalifikacji do
- przeprowadzania badań kandydatów na kierowców i kierowców

średni koszt szkolenia jednego lekarza: 1.300 x
20 lekarzy x 1.300 zł : 26.000zł

26.000 zł

(Uwaga: CNMK jest jedną z 6 jednostek badawczo-rozwojowych w Polsce uprawnionych do prowadzenia tych szkoleń, jednakże ma szczególnie dobre przygotowanie ze względu na wieloletnie zaangażowanie w problematyce. Warunki finansowe szkoleń we wszystkich jednostkach są porównywalne.)

II. Zadania wykonywane w oparciu o przepisy prawne dla Ministerstwa Zdrowia i Opieki Społecznej:

1) § 9 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 listopada 1983 r. w sprawie chorób zawodowych: badanie w trybie odwoławczym pracowników kolejowych

140 badań w trybie odwoławczym u kolejarzy i emerytów kolejowych dotyczących chorób zawodowych x 350 zł

49.000 zł

2) § 10 rozporządzenia Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z dnia 30 maja 1996 r. w sprawie przeprowadzania badań lekarskich pracowników, zakresu profilaktycznej opieki zdrowotnej nad pracownikami oraz orzeczeń lekarskich wydawanych do celów przewidzianych w Kodeksie pracy:

- kontrola badań profilaktycznych pracowników PKP przeprowadzanych przez uprawnionych lekarzy
- Przeprowadzenie 8 kontroli całościowych + 5 kontroli doraźnych

90.000 zł

3) § 2 ww rozporządzenia:

- ustalenie zaleceń dotyczących postępowania lekarskiego w stosunku do pracowników poddanych określonym narażeniom

narażenie na wibrację: 100.000 zł

100.000 zł

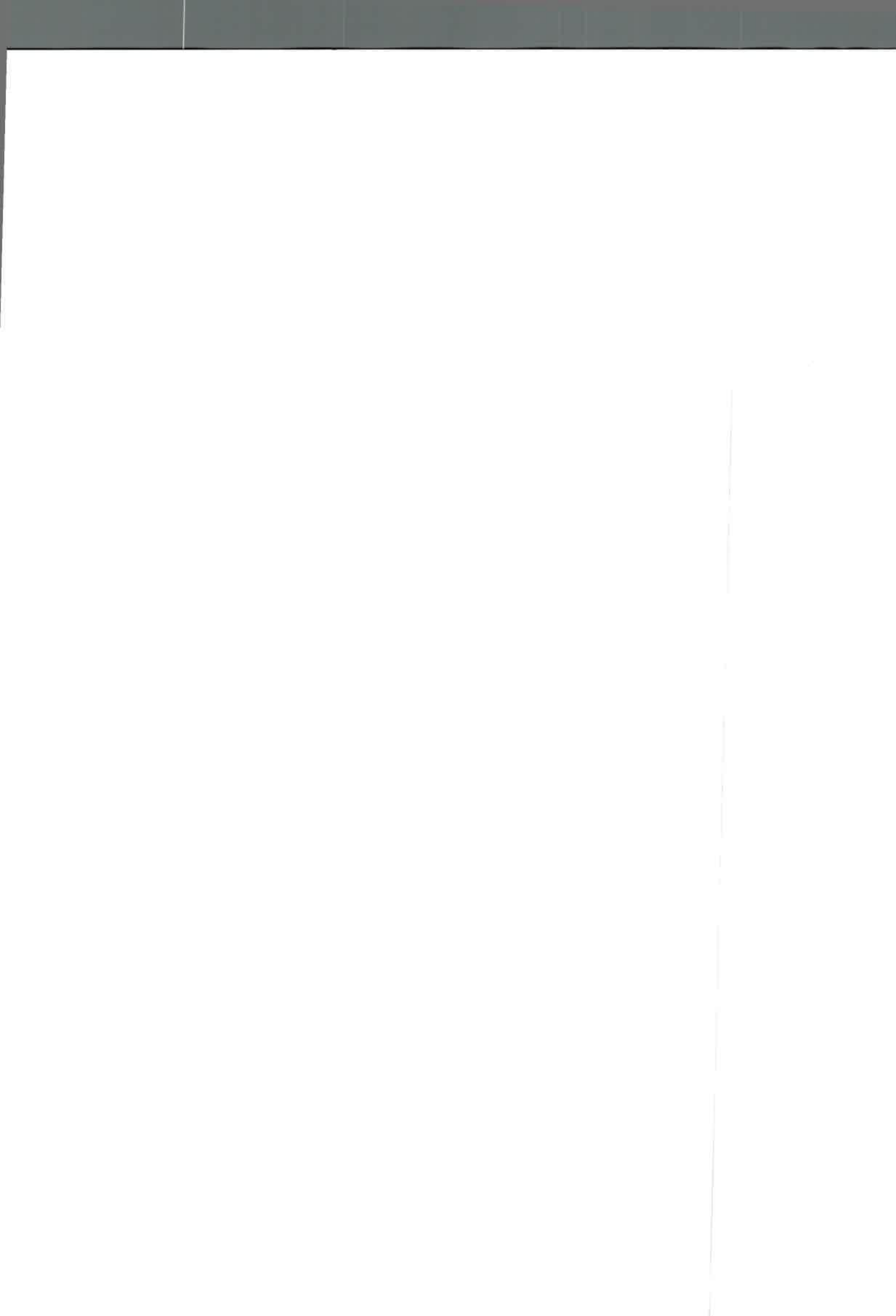
(Uwaga: Zadanie powyższe ma charakter prac naukowo-badawczych i byłoby częścią planu naukowo-badawczego CNMK. Spośród jednostek badawczo-rozwojowych w dziedzinie medycyny pracy w Polsce jedynie CNMK jest przygotowane do realizacji takich zadań.)

4) § 10 rozporządzenia Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z dnia 11 września 1996 r. w sprawie czynników rakotwórczych w środowisku pracy oraz nadzoru nad stanem zdrowia pracowników zawodowo narażonych na te czynniki:

- prowadzenie rejestru czynników rakotwórczych występujących w PKP

1 etat osoby prowadzącej rejestr : 24.000,-zł + koszt prowadzenia rejestru : 26.000 zł

50.000 zł



III. Inne zadania wykonywane dotychczas i mogące być wykonywane dla PKP:

- 1) prowadzenie innych prac badawczo-rozwojowych poza wymienionymi w punkcie I.B.1:
prowadzenie na zlecenie PKP 6 prac naukowo-badawczych

500.000 zł

- 2) wykonywanie lekarskich badań specjalistycznych

20.000 zł

- 3) wykonywanie ekspertyz w zakresie medycyny, higieny i psychologii pracy

5 ekspertyz x 5.000 zł

25.000 zł

- 4) prowadzenie szkoleń pracowników PKP, w tym obowiązkowych szkoleń pielęgniarek, zatrudnionych w służbach medycyny pracy

5 tygodni szkoleń 20 pielęgniarek

50.000 zł

- 5) prowadzenie badań psychologicznych

50 badań psychologicznych x 100 zł

5.000 zł

IV. Dofinansowanie czasopism zagranicznych przekazywane z KBN przez Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej

pozycja finansowania stała

15.000 zł

V. Finansowanie projektów badawczych przez KBN

przygotowywany 3-letni projekt badawczy dotyczący badań kierowców - koszt w 2000 r.

100.000 zł

VI. Inne świadczenia zewnętrzne:

- 1) szkolenie lekarzy, mających na celu uzyskanie dodatkowych kwalifikacji do przeprowadzania badań kandydatów na kierowców i kierowców
średni koszt szkolenia 2-tygodniowego : 1.300 zł
14 dwutygodniowych szkoleń po 25 lekarzy

455,000 zł

- 2) badania specjalistyczne lekarskie i psychologiczne, w tym badania kierowców
średni koszt badania lekarskiego 200 zł

700 badań kierowców x 200 zł : 140.000 zł

Badania psychologiczne kierowców - brak dotychczas rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej

260.000 zł

R a z e m 1.870,600 zł

Realizacja prac naukowo-badawczych przez CNMK w latach 1997 – 1999

Rok 1997

Prace ukończone:

1. Prospektywna ocena występowania czynników ryzyka choroby niedokrwiennej serca u kolejarzy oraz ich wpływ na zachorowalność i śmiertelność z powodu chorób układu krążenia.
2. Pseudofakia a funkcje wzroku.
3. Obrażenia pracowników PKP w służbie, w wyniku czynów chuligańskich.
4. Zdolność i cechy temperamentu dyżurnych ruchu w wieku 41 i 51 lat.
5. Cechy psychologiczne zwrotniczego, manewrowego i ustawiacza jako kryterium przewidywania powodzenia zawodowego.
6. Losy chorych z rozpoznaną chorobą zawodową układu oddechowego.
7. Prospektywne badania mikroalbuminurii jako prodromalnego objawu nefropatii cukrzycowej w populacji pacjentów w Poradni Diabetologicznej Szpitala Kolejowego w Warszawie.

Prace rozpoczęte i kontynuowane

1. Zastosowanie obiektywnych metod badania słuchu w diagnostyce zawodowych uszkodzeń słuchu.
2. Wczesna diagnostyka zmian w układzie wzrokowym w cukrzycy przy wykorzystaniu nieinwazyjnych metod badania.
3. Badanie przepływu krwi w chorobie wibracyjnej przy użyciu aparatu Periflux-Perimed.
4. Nowotwory złośliwe w wybranej grupie pracowników PKP.
5. Ocena stanu zdrowia, sposobu i nawyków żywieniowych wybranych grup pracowników PKP służby ruchu i służby trakcji.
6. Badanie psychologicznej przydatności zawodowej dróżników przejazdowych ze szczególnym uwzględnieniem 41 i 51 roku życia.
7. Opracowanie zestawu metod do psychologicznego orzekania o przydatności do pracy w SOK na stanowiskach strażnika – przewodnika – komendanta.
8. Zdrowotno-ekonomiczne aspekty domowego leczenia tlenem u kolejarzy z chorobą obturacyjną układu oddechowego.
9. Występowanie flory bakteryjnej u chorych Oddziału Pulmonologicznego Okręgowego Szpitala Kolejowego w Lublinie w latach 1980-1981 i 1995-1996.
10. Wpływ czynników psychofizjologicznych młodych kierowców na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Rok 1998

Prace zakończone:

1. Wczesna diagnostyka zmian w układzie wzrokowym w cukrzycy przy wykorzystaniu nieinwazyjnych metod badania.
2. Badanie przepływu krwi w chorobie wibracyjnej przy użyciu aparatu Periflux-Perimed.
3. Nowotwory złośliwe w wybranej grupie pracowników PKP.
4. Ocena stanu zdrowia, sposobu i nawyków żywieniowych wybranych grup pracowników PKP służby ruchu i służby trakcji.
5. Badanie psychologicznej przydatności zawodowej dróżników przejazdowych ze szczególnym uwzględnieniem 41 i 51 roku życia.
6. Opracowanie zestawu metod do psychologicznego orzekania o przydatności do pracy w SOK na stanowiskach strażnika – przewodnika – komendanta.

7. Zdrowotno-ekonomiczne aspekty domowego leczenia tlenem u kolejarzy z chorobą obturacyjną układu oddechowego.
8. Występowanie flory bakteryjnej u chorych Oddziału Pulmonologicznego Okręgowego Szpitala Kolejowego w Lublinie w latach 1980-1981 i 1995-1996.

Prace rozpoczęte i kontynuowane:

1. Zastosowanie obiektywnych metod badania słuchu w diagnostyce zawodowych uszkodzeń słuchu.
2. Badanie przepływu krwi w drobnych naczyniach odwodowych, przy użyciu aparatu Periflux-Perimed, w chorobach przemiany materii i miażdżycy.
3. Wpływ czynników psychofizjologicznych młodych kierowców na bezpieczeństwo ruchu drogowego.
4. Metodyka badania wybranych cech psychicznych kierowców jako czynników związanych z przyczynami wypadków drogowych.
5. Badanie wydatku energetycznego na niektórych stanowiskach pracy w PKP.

Rok 1999

Prace zakończone:

1. Badanie przepływu krwi w drobnych naczyniach odwodowych, przy użyciu aparatu Periflux-Perimed, w chorobach przemiany materii i miażdżycy.
2. Wpływ czynników psychofizjologicznych młodych kierowców na bezpieczeństwo ruchu drogowego.
3. Metodyka badania wybranych cech psychicznych kierowców jako czynników związanych z przyczynami wypadków drogowych.

Prace rozpoczęte i kontynuowane:

1. Zastosowanie obiektywnych metod badania słuchu w diagnostyce zawodowych uszkodzeń słuchu.
2. Badanie wydatku energetycznego na niektórych stanowiskach pracy w PKP.
3. Badanie efektów zdrowotnych działania pól elektromagnetycznych u pracowników PKP, którzy pracują w warunkach obecności pola elektromagnetycznego.

Plan prac naukowo-badawczych CNMK na 2000 r.

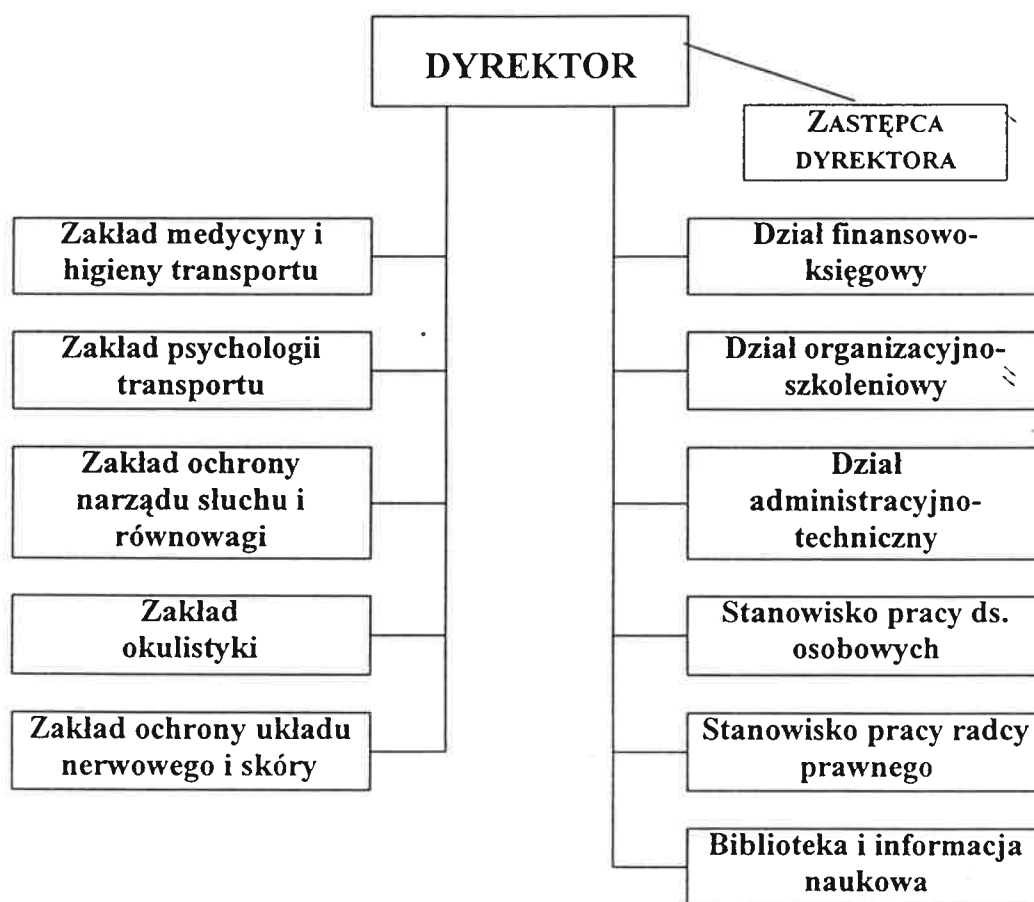
Prace wykonywane na zlecenie PKP:

1. Badanie wydatku energetycznego na niektórych stanowiskach pracy.
2. Badanie efektów zdrowotnych działania pól elektromagnetycznych u pracowników PKP, którzy pracują w warunkach obecności pola elektromagnetycznego.
3. Zespół stresu powypadkowego.
4. Badania nad stanem czujności pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.
5. Standardy kwalifikacji zdrowotnych na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.
6. Problemy alkoholu i narkomanii u pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

Prace dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego:

1. Cechy psychiki kierowcy usposabiające do wypadków drogowych.
2. Stan zdrowia kierowców w wieku ponad 64 lat jako przyczyna wypadków drogowych.

Planowana struktura organizacyjna przedstawiona jest na poniższym schemacie:



Decyzja Nr

Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej

z dnia listopada 1999 r.

**w sprawie wydzielenia z przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje
Państwowe” wykonawczej jednostki organizacyjnej Centrum Naukowe
Medycyny Kolejowej w Warszawie**

Na podstawie art. 44 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 lipca 1995r. o przedsiębiorstwie państwowym „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 95, poz. 474, z 1996r. Nr 147, poz. 687, z 1997r. Nr 28, poz. 153, Nr 96, poz. 591, Nr 104, poz. 661, Nr 121, poz. 770, z 1998r. Nr 106, poz. 668, Nr 117, poz. 756, Nr 162, poz. 1118 i poz. 1120) i art. 18 ustawy z dnia 25 września 1981r. o przedsiębiorstwach państwowych (Dz. U. z 1991r. Nr 75, poz. 329 Nr 101, poz. 444, Nr 107, poz. 464, z 1993r. Nr 18, poz. 82, Nr 60, poz. 280, z 1994r. Nr 1, poz. 3, Nr 80, poz. 368, Nr 113, poz. 547, z 1995r. Nr 1, poz. 2, Nr 95, poz. 474, Nr 154, poz. 791, z 1996r. Nr 90, poz. 405, Nr 118, poz. 561, Nr 106, poz. 496, Nr 156, poz. 775, z 1997r. Nr 43, poz. 272, Nr 106, poz. 675, Nr 121, poz. 770, nr 123, poz. 777) zarządza się, co następuje:

§ 1

Wszczyna się postępowanie w sprawie wydzielenia z przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, zwanego dalej „PKP”, wykonawczej jednostki organizacyjnej Centrum Naukowe Medycyny Kolejowej w Warszawie.

§ 2

Z PKP wydziela się wykonawczą jednostkę organizacyjną Centrum Naukowe Medycyny Kolejowej w Warszawie w celu utworzenia państwowej jednostki organizacyjnej - jednostki badawczo – rozwojowej.

§ 3

Wydzielenie wymienionej w § 2 jednostki organizacyjnej nastąpi w trybie przepisów § 41 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 30 listopada 1981r. w sprawie wykonania ustawy o przedsiębiorstwach państwowych (Dz. U. Nr 31, poz. 170, z 1987r. Nr 37, poz. 213, z 1988r. Nr 6, poz. 51, Nr 12, poz. 95, z 1989r. Nr 6, poz. 42, Nr 10, poz. 57, z 1990r. Nr 17, poz.99, Nr 51, poz. 298 i z 1991r. Nr 2, poz. 6).

§ 4

Minister Transportu i Gospodarki Morskiej, odrębną decyzją powoła, Komisję do przeprowadzenia inwentaryzacji i podziału mienia PKP ulegającemu podziałowi w celu wydzielenia wykonawczej jednostki organizacyjnej Centrum Naukowe Medycyny Kolejowej w Warszawie.

§ 5

Inwentaryzacji i podziału mienia oraz zobowiązań i wierzytelności dokona się według stanu na dzień 30 listopada 1999r.

§ 6

Przydzielenie mienia utworzonej jednostce badawczo – rozwojowej nastąpi na podstawie zarządzenia o jej utworzeniu.

§ 7

Decyzja wchodzi w życie z dniem ogłoszenia, z tym że § 2 wchodzi w życie z dniem utworzenia jednostki badawczo – rozwojowej.

Minister Transportu
i Gospodarki Morskiej

Decyzja Nr
Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej
z dnia listopada 1999 r.

**w sprawie wydzielenia z przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje
Państwowe” zorganizowanej części mienia Warszawskiej Kolei Dojazdowej**

Na podstawie art. 44 ust. 1 pkt. 1 ustawy z dnia 6 lipca 1995r. o przedsiębiorstwie państwowym „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 95, poz. 474, z 1996r. Nr 147, poz. 687, z 1997r. Nr 28, poz. 153, Nr 96, poz. 591, Nr 104, poz. 661, Nr 121, poz. 770, z 1998r. Nr 106, poz. 668, Nr 117, poz. 756, Nr 162, poz. 1118 i poz. 1120) i art. 18 ustawy z dnia 25 września 1981r. o przedsiębiorstwach państwowych (Dz. U. z 1991r. Nr 75, poz. 329, Nr 101, poz. 444, Nr 107, poz. 464, z 1993r. Nr 18, poz. 82, Nr 60, poz. 280, z 1994r. Nr 1, poz. 3, Nr 80, poz. 368, Nr 113, poz. 547, z 1995r. Nr 1, poz. 2, Nr 95, poz. 474, Nr 154, poz. 791, z 1996r. Nr 90, poz. 405, Nr 118, poz. 561, Nr 106, poz. 496, Nr 156, poz. 775, z 1997r. Nr 43, poz. 272, Nr 106, poz. 675, Nr 121, poz. 770, nr 123, poz. 777) zarządza się, co następuje:

§ 1

Wszczyzna się postępowanie w sprawie wydzielenia z przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, zwanego dalej „PKP”, zorganizowanej części mienia Warszawskiej Kolei Dojazdowej.

§ 2

Z PKP wydziela się zorganizowaną część mienia Warszawską Kolej Dojazdową w celu utworzenia państwowej jednostki organizacyjnej.

§ 3

Wydzielenie wymienionej w § 2 jednostki organizacyjnej nastąpi w trybie przepisów § 41 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 30 listopada 1981r. w sprawie wykonania ustawy o przedsiębiorstwach państwowych (Dz. U. Nr 31, poz. 170, z 1987r. Nr 37, poz. 213, z 1988r. Nr 6, poz. 51, Nr 12, poz. 95, z 1989r. Nr 6, poz. 42, Nr 10, poz. 57, z 1990r. Nr 17, poz.99, Nr 51, poz. 298 i z 1991r. Nr 2, poz. 6).

§ 4

Minister Transportu i Gospodarki Morskiej, odrębną decyzją powoła, Komisję do przeprowadzenia inwentaryzacji i podziału mienia PKP ulegającemu podziałowi w celu wydzielenia zorganizowanej części mienia Warszawskiej Kolei Dojazdowej.

§ 5

Inwentaryzacji i podziału mienia oraz zobowiązań i wierzytelności dokona się według stanu na dzień 30 listopada 1999r.

§ 6

Przydzielenie mienia powstałemu przedsiębiorstwu państwowemu nastąpi na podstawie zarządzenia o jej utworzeniu.

§ 7

Decyzja wchodzi w życie z dniem ogłoszenia, z tym że § 2 wchodzi w życie z dniem utworzenia odrębnego przedsiębiorstwa państwowego.

Minister Transportu
i Gospodarki Morskiej

Decyzja Nr
Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej
z dnia listopada 1999 r.

**w sprawie wydzielenia z przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje
Państwowe” jednostki organizacyjnej Centrum Naukowo – Techniczne
Kolejnictwa w Warszawie**

Na podstawie art. 44 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 lipca 1995r. o przedsiębiorstwie państwowym „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 95, poz. 474, z 1996r. Nr 147, poz. 687, z 1997r. Nr 28, poz. 153, Nr 96, poz. 591, Nr 104, poz. 661, Nr 121, poz. 770, z 1998r. Nr 106, poz. 668, Nr 117, poz. 756, Nr 162, poz. 1118 i poz. 1120) i art. 18 ustawy z dnia 25 września 1981r. o przedsiębiorstwach państwowych (Dz. U. z 1991r. Nr 75, poz. 329, Nr 101, poz. 444, Nr 107, poz. 464, z 1993r. Nr 18, poz. 82, Nr 60, poz. 280, z 1994r. Nr 1, poz. 3, Nr 80, poz. 368, Nr 113, poz. 547, z 1995r. Nr 1, poz. 2, Nr 95, poz. 474, Nr 154, poz. 791, z 1996r. Nr 90, poz. 405, Nr 118, poz. 561, Nr 106, poz. 496, Nr 156, poz. 775, z 1997r. Nr 43, poz. 272, Nr 106, poz. 675, Nr 121, poz. 770, nr 123, poz. 777) zarządza się, co następuje:

§ 1

Wszczyzna się postępowanie w sprawie wydzielenia z przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, zwanego dalej „PKP”, jednostki organizacyjnej Centrum Naukowo – Techniczne Kolejnictwa w Warszawie.

§ 2

Z PKP wydziela się jednostkę organizacyjną Centrum Naukowo – Techniczne Kolejnictwa w Warszawie w celu utworzenia państwowej jednostki organizacyjnej – jednostki badawczo – rozwojowej.

§ 3

Wydzielenie wymienionej w § 2 jednostki organizacyjnej nastąpi w trybie przepisów § 41 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 30 listopada 1981r. w sprawie wykonania ustawy o przedsiębiorstwach państwowych (Dz. U. Nr 31, poz. 170, z 1987r. Nr 37, poz. 213, z 1988r. Nr 6, poz. 51, Nr 12, poz. 95, z 1989r. Nr 6, poz. 42, Nr 10, poz. 57, z 1990r. Nr 17, poz.99, Nr 51, poz. 298 i z 1991r. Nr 2, poz. 6).

§ 4

Minister Transportu i Gospodarki Morskiej, odrębną decyzją powoła, Komisję do przeprowadzenia inwentaryzacji i podziału mienia PKP ulegającemu podziałowi, w celu wydzielenia jednostki organizacyjnej Centrum Naukowo – Techniczne Kolejnictwa w Warszawie.

§ 5

Inwentaryzacji i podziału mienia oraz zobowiązań i wierzytelności dokona się według stanu na dzień 30 listopada 1999r.

§ 6

Przydzielenie mienia utworzonej jednostce badawczo – rozwojowej nastąpi na podstawie zarządzenia o jej utworzeniu.

§ 7

Decyzja wchodzi w życie z dniem ogłoszenia, z tym że § 2 wchodzi w życie z dniem utworzenia jednostki badawczo – rozwojowej.

Minister Transportu
i Gospodarki Morskiej