



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Departament Infrastruktury

KIN.411.001.03.2019

Pan
Robert Stępień
Prezes Zarządu, Dyrektor Generalny
„Koleje Mazowieckie – KM” sp.z o.o.
ul. Lubelska 26, 03-802 Warszawa

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	„Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. (dalej: KM lub Spółka).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Robert Stępień Prezes Zarządu, Dyrektor Generalny, od 01 sierpnia 2017 r. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnił: Czesław Sulima p.o. Prezesa Zarządu, od 27 czerwca 2017 do dnia 01 sierpnia 2017 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	Zbadanie i dokonanie oceny sposobu wykorzystania przez Koleje Mazowieckie Sp. z o.o, wniosków pokontrolnych, skierowanych przez NIK po kontroli P/17/031 „Bezpieczeństwo przewozów kolejowych”.
Okres objęty kontrolą	2018-2019 (do 30 czerwca).
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art.2 ust.2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹ .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury.
Kontroler	Janusz Łęgowski gł. specjalista kp., upoważnienie do kontroli nr KIN/33/2019 z 07.05.2019 r.

(akta kontroli str.1)

¹ Dz. U. z 2019 r. poz. 489 ze zm., dalej: ustawa o NIK

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działalność KM w zbadanym zakresie.

Zarząd Spółki wdrożył do realizacji sformułowane przez NIK trzy wnioski pokontrolne dotyczące: przestrzegania terminów przeglądów utrzymania pojazdów kolejowych; przestrzegania terminów przy przeprowadzaniu egzaminów okresowych pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe; zapewnienia planowania i przeprowadzania kontroli czasu pracy drużyn konduktorskich, zgodnie z procedurą planowania i realizacji kontroli wewnętrznych.

Bieżące monitorowanie w KM harmonogramów przeglądów pojazdów kolejowych doprowadziło, w latach 2018-2019, do poprawy terminowości realizacji planowanych przeglądów w poziomie P1 i P2 oraz skutkowało spadkiem liczby przekroczeń interwałów międzyprzeglądowych. Liczba odnotowanych przypadków przekroczeń tych interwałów zmniejszyła się z 69 w 2017 r. do 52 w 2018 r. i do 9 w pierwszym półroczu 2019 r.

Najwyższa Izba Kontroli stwierdziła jednak, że pomimo tych działań Spółka całkowicie nie wyeliminowała nieprawidłowości związanych z nieterminowym przeprowadzaniem przeglądów technicznych pojazdów kolejowych w poziomie P1 i P2.

W Spółce przeprowadzane były, w obowiązujących terminach, egzaminy sprawdzające wiedzę dla pracowników wykonujących zadania związane z realizacją przewozów kolejowych oraz kontrole czasu pracy drużyn konduktorskich.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej³ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Mechanizmy zapewniające przestrzeganie terminów przeglądów utrzymania pojazdów kolejowych.

Opis stanu faktycznego

1.1. Przeprowadzona przez NIK kontrola nr P/17/031 „Bezpieczeństwo przewozów kolejowych” (dalej: kontrola nr P/17/031) wykazała m.in., że w działalności KM występowały nieprawidłowości, które polegały na nieterminowym wykonywaniu przeglądów technicznych pojazdów kolejowych (w poziomie P1 i P2).

W związku z tym NIK wnioskuje o przestrzeganie terminów przeglądów utrzymania pojazdów kolejowych, określonych w załączniku nr 3 do rozporządzenia z dnia 12 października 2005 r. Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych⁴.

W udzielonej odpowiedzi Prezes Zarządu KM poinformował NIK⁵ (dalej: odpowiedź), że w dniu 20 września 2017 r. odbyło się spotkanie przedstawicieli wszystkich Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru z Dyrektorem Biura Eksploatacyjno-Technicznego w celu wypracowania optymalnych rozwiązań w zakresie wyeliminowania przekroczeń interwałów przeglądowych taboru, podczas którego w ramach czynności zapobiegawczych zobowiązano dyspozytorów do:

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

³ 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.

⁴ Określonych w zał. nr 3 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2016 r. poz. 226 ze zm.)

⁵ Pismo KM o nr. MZO-092-14.4-2017 z dnia 25 października 2017 r.

- bezwzględnego nadzoru aktualizacji przebiegów i czasu pracy pojazdów w elektronicznym systemie zarządzania taborem pn. „Maximo” oraz wymagania od maszynistów podawania aktualnego stanu licznika pojazdu za każdą dobę,
- prowadzenia w wersji elektronicznej arkusza szczegółowej sytuacji taborowej. (sytuacja była aktualizowana za każdą dobę i każdego dnia do godziny 6:00 a następnie rozsyłana do kierownictwa Sekcji oraz osób funkcyjnych w KM),
- ścisłej kontroli i sprawdzania (zliczania) przebiegów oraz czasów pracy taboru (w przypadku stwierdzenia, że pozostały przebieg lub czas pracy będzie niewystarczający do planowego zjazdu do Sekcji macierzystej, dyspozytor zobowiązany został do podejmowania działań, polegających na sprowadzeniu pojazdu i wykonaniu przeglądu właściwego poziomu utrzymania),
- wyznaczania przez starszych dyspozytorów sumy kilometrów przebiegu, dla każdego obiegu na egzemplarzu użytkowym obiegów płaskich dla dyspozytorów zmianowych.

Ponadto, w związku z różnorodną specyfiką eksploatowanych przez KM pojazdów kolejowych, wypracowano indywidualne rozwiązania w zakresie zasad wykonywania napraw i przeprowadzania przeglądów dla każdej z Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru Spółki.

(akta kontroli str.5-6)

1.2. Ustalenia niniejszej kontroli wskazują, że działania zapewniające przestrzeganie terminów przeglądów poszczególnych poziomów utrzymania pojazdów kolejowych w KM prowadzone były w sposób ciągły. Polegały one w szczególności na:

- 1) weryfikacji przez Zastępców Naczelników Sekcji obiegów płaskich i identyfikowaniu ewentualnych zapisów, które mogłyby powodować przekroczenia interwałów międzyprzeglądowych już na etapie planowania obsługiwanych pociągów,
- 2) nadzorze i aktualizacji przebiegów oraz czasu pracy pojazdów przez Dyspozytorów Sekcji, a w szczególności na zbieraniu aktualnych informacji o stanie licznika pojazdu za każdą dobę,
- 3) prowadzeniu szczegółowej oceny sytuacji taborowej za każdą dobę,
- 4) obliczaniu przez Starszych Dyspozytorów sumy kilometrów (przebiegu) dla każdego obiegu na egzemplarzu użytkowym obiegów płaskich dla Dyspozytorów zmianowych,
- 5) ścisłej kontroli i sprawdzaniu (zliczaniu) przebiegów oraz czasu pracy taboru.

W przypadku stwierdzenia, że pozostały przebieg lub czas pracy pojazdu będzie niewystarczający do planowego zjazdu do sekcji macierzystej, Dyspozytor zobowiązany został podejmować działania w celu niezwłocznego sprowadzenia tego pojazdu do Sekcji i wykonania prac potrzebnych dla zapewnienia właściwego poziomu utrzymania.

W Spółce na bieżąco były monitorowane przekroczenia interwałów międzyprzeglądowych. Powyższe działania pracowników Spółki skutkowały spadkiem liczby przekroczeń interwałów międzyprzeglądowych z: 69 w 2017 r. do 52 w 2018 r. i 9 w pierwszym półroczu 2019 r.

(akta kontroli str.8-9)

Badania 9 przypadków przekroczenia interwałów międzyprzeglądowych⁶ w 2019 r. wykazała, że każdy przypadek był w KM poddawany szczegółowej analizie i były wyciągane konsekwencje służbowe w stosunku do pracowników naruszających obowiązujące w tym zakresie procedury.

⁶ Przekroczenia wynosiły od 24 do 784 km.

(akta kontroli str.10-151, 310)

W związku z przypadkami przekroczeń interwałów międzyprzegładowych w pierwszym półroczu 2019 r., Zastępca Dyrektora Biura Eksploatacyjno-Technicznego KM (podczas trwania niniejszej kontroli) skierował pismo⁷ do Naczelników Sekcji ds. Trakcji, w którym zobowiązał ich do analizowania obiegów płaskich i identyfikowania zapisów, wskazujących na możliwość przekroczenia na etapie planowania terminów przeprowadzania przeglądów technicznych.

Od marca 2016 r. obowiązuje decyzja⁸ Członka Zarządu KM (Dyrektora Eksploatacyjnego) w sprawie określania trybu postępowania pracowników związanych z obsługą i utrzymaniem pojazdów kolejowych w zakresie planowania przeglądów w poziomie utrzymania P1 i P2.

(akta kontroli str.152-156)

Badaniem objęto dokumentację w zakresie przeglądów taboru w różnych grupach i w każdej z czterech Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru⁹ (dalej: Sekcje).

Dokumentację pojazdów dotyczącą przeglądów w Sekcjach, wybranych losowo w każdej z nich i z uwzględnieniem grup pojazdów¹⁰.

Analiza dokumentacji dla 41 wybranych z 308 (13%) pojazdów kolejowych w zakresie przeprowadzania przeglądów w poziomie utrzymania P1 i P2¹¹, wykazała w dwóch przypadkach przekroczenie kilometrowe w poziomie utrzymania P1 odpowiednio o 24 i 82 km¹².

(akta kontroli str.157-226)

W trakcie trwania niniejszej kontroli Biuro Eksploatacyjno-Techniczne Spółki podjęło szereg działań w celu ograniczenia przypadków przekroczenia interwałów międzyprzegładowych pojazdów kolejowych. W ramach tych działań były realizowane kontrole wewnętrzne zgodnie z procedurą PJ9-KM-14¹³ i kontrole zespołowe (raz w roku na każdej z Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru) oraz kontrole bieżące realizowane przez Naczelników Sekcji.

W analizowanym okresie były przeprowadzane audyty wewnętrzne w zakresie procesu utrzymania pojazdów kolejowych. Były one przeprowadzone w ramach Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem i obejmowały ocenę wykonywania i dokumentowania czynności utrzymaniowych pojazdów¹⁴. Omawianie były z pracownikami Sekcji zagadnienia dotyczące konieczności dokładnej weryfikacji przebiegów pojazdów kolejowych podczas codziennych odpraw przedmianowych.

Wprowadzono nadzór Dyspozytorów Sekcji nad aktualizacją przebiegów i czasu pracy pojazdów oraz bieżący nadzór Zespołów Inżynierjno – Technicznych nad interwałami kilometrowymi wykonywanych przeglądów w poziomie utrzymania P2 i P3.

⁷ Nr MEN2A-5110-6-70-2017 r.

⁸ Nr 01/ME/2016 r.z dnia 31 marca 2016 r.

⁹ Warszawa Grochów, Warszawa Ochota, Tłuszcz, Sochaczew. Według stanu na dzień 27 maja 2019 r. ilostan taboru KM wynosił 308 sztuk.

¹⁰ Warszawa Grochów- 11 sztuk pojazdów, Warszawa Ochota - 10 sztuk, Tłuszcz- 10 sztuk, Sochaczew- 10 sztuk.pojazdów.

¹¹ w okresie styczeń – czerwiec 2019 r.

¹² w tym okresie w poziomie utrzymania P1 zostało wykonanych łącznie 1750 przeglądów oraz 200 przeglądów poziomu utrzymania P2.

¹³ Planowanie i realizacja kontroli wewnętrznych.

¹⁴ W trakcie audytów nie stwierdzono nieprawidłowości w zakresie przekroczenia interwałów pomiędzy poszczególnymi przeglądami.

Podczas cyklicznych spotkań z dyspozytorami Sekcji oraz Dyspozytury Spółki omawiane były sprawy dotyczące bieżącego weryfikowania przebiegu pojazdów, zwłaszcza w przypadku nieplanowanych zmian w kursowaniu pociągów.

W przypadku stwierdzenia, że pozostały przebieg lub czas pracy pojazdu będzie niewystarczający do planowego zjazdu do sekcji macierzystej, Dyspozytor zobowiązany został podejmować działania w celu niezwłocznego sprowadzenia tego pojazdu do Sekcji i wykonania prac potrzebnych dla zapewnienia właściwego poziomu utrzymania.

(akta kontroli str.227-271)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Pomimo podejmowanych działań w celu realizacji wniosków pokontrolnych NIK, w 2019 r. wystąpiło 9 przypadków nieterminowego przeprowadzenia przeglądów technicznych pojazdów kolejowych eksploatowanych przez KM. Analiza dokumentacji dla 41 wybranych z 308 (13%) pojazdów kolejowych wykazała w dwóch przypadkach przekroczenie kilometrowe w poziomie utrzymania P1, odpowiednio o 24 i 82 km.

(akta kontroli str.157-226)

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działania Spółki mające na celu eliminowanie przekroczeń interwałów międzyprzeglądowych taboru. Działania te doprowadziły, w badanym okresie, do obniżenia ich liczby. Zdaniem NIK Spółka powinna jednak dalej podejmować działania w celu całkowitego wyeliminowania przypadków przekroczeń interwałów międzyprzeglądowych pojazdów kolejowych.

W wyjaśnieniach Członek Zarządu KM stwierdził, że: (...) „zdarzenia te spowodowane były zmianami w obiegach pociągów, jak również nieprzewidzianymi incydentami w postaci awarii składów, wypadków kolejowych lub innych zdarzeń, gdzie zaszła konieczność doprowadzenia pojazdu do stacji końcowej, pomimo braku wystarczającej liczby kilometrów do przeglądu. Niewątpliwie także czynnik ludzki był przyczyną powstania przekroczeń wskutek błędnego liczenia przez obsługę pociągu czy dyspozytora sekcji liczby przejechanych kilometrów, jak również błędnego czytania harmonogramów planowych wyłączeń pojazdów na wykonanie obsługi poszczególnych poziomów utrzymania.

Na okoliczność przekroczeń interwałów międzyprzeglądowych w Sekcjach Napraw i Eksploatacji Taboru zostały przeprowadzone postępowania wyjaśniające w wyniku których w stosunku do osób odpowiedzialnych zostały wyciągnięte konsekwencje służbowe oraz przeprowadzone rozmowy pouczające dotyczące zaistniałych zdarzeń”.

(...)” Spółka podejmie kolejne, dodatkowe działania mające na celu wyeliminowania ww. zjawiska. Działania te będą polegać na: modyfikacji systemu MAXIMO w celu wcześniejszego informowania osób odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów kolejowych o zbliżającym się terminie przeglądu, omawianiu podczas comiesięcznych narad pionu eksploatacyjnego zagadnień związanych z cyklem przeglądowo-naprawczym pojazdów kolejowych, wysłaniu kwartalnych przypomnień informujących o konieczności prawidłowego wpisywania liczby przejechanych kilometrów w książkach pokładowych pojazdu z napędem, włączeniu do programu odpraw dyspozytorskich zagadnień związanych z terminowością wykonywania przeglądów”.

(akta kontroli str. 310-312)

OBSZAR

2. Mechanizmy zapewniające przestrzeganie terminów, określonych w Instrukcji KMa-5a z 2015 r., przy przeprowadzaniu egzaminów okresowych pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe KM.

Opis stanu faktycznego

2.1. Przeprowadzona przez NIK kontrola P/17/031 wykazała m.in., że w działalności KM występowały nieprawidłowości, które polegały na nieterminowym przeprowadzaniu egzaminów sprawdzających wiedzę pracowników wykonujących zadania związane z realizacją przewozów kolejowych.

W związku z tym NIK wniosowała o przestrzeganie terminów, określonych w Instrukcji KMa-5a z 2015 r., przy przeprowadzaniu egzaminów okresowych pracownikom związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe Spółki.

W udzielonej odpowiedzi Prezes KM poinformował NIK, że egzaminy okresowe dla poszczególnych pracowników drużyn trakcyjnych są przeprowadzane systematycznie od sierpnia 2017 r. Jednak ze względu na występujące braki kadrowe oraz dążenie do zapewnienia realizacji planowanej pracy przewozowej, KM nie ma możliwości przeprowadzenia egzaminów okresowych dla wszystkich pracowników w jednym terminie.

(akta kontroli str.5-6)

2.2. W komórkach organizacyjnych zatrudniających pracowników podlegających egzaminom okresowym zostały wyznaczone osoby nadzorujące przestrzeganie wskazanych w Instrukcji KMa-5a terminów. W związku z wprowadzeniem elektronicznych rejestrów świadectw maszynistów¹⁵, wyznaczonym pracownikom zostały nadane uprawnienia w systemie Place-Kadry, umożliwiające podgląd (weryfikację), modyfikację oraz wpisywanie m.in. terminów egzaminów okresowych w zespołach drużyn trakcyjnych.

Według założeń KM weryfikacja przestrzegania terminów egzaminów okresowych w zakresie drużyn konduktorskich będzie możliwa, zgodnie z obowiązującym trzyletnim terminem ich ważności, w 2020 r. Natomiast w stosunku do pracowników posiadających licencję i świadectwo maszynisty, sprawdziany wiedzy i umiejętności były przeprowadzane na bieżąco, przed upływem trzech lat, w zależności od posiadanej znajomości typów pojazdów kolejowych i infrastruktury kolejowej oraz pojazdów aktualnie obsługiwanych.

(akta kontroli str.8-9)

Analizie kontroli poddano dokumentację dotyczącą szkoleń i egzaminów wybranych losowo w poszczególnych grupach zatrudnienia zajmujących się bezpieczeństwem przewozów (maszyniści i kierownicy pociągów)¹⁶.

Z grupy maszynistów (603 osoby) wybrano losowo co 20 pracownika - razem 31 osób, a z grupy kierowników pociągu (526 osób) wybrano losowo co 15 pracownika - razem 36 osób.

Analiza dokumentacji dla wybranych maszynistów (drużyn trakcyjnych) wykazała m.in., że 9 pracowników (z 31 osób) odbyło szkolenia w innym terminie, niż

¹⁵ Zgodnie z wymogami § 17 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. poz. 212 ze zm.).

¹⁶ Według stanu na dzień 26 czerwca 2019 r. zatrudnienie ogółem wynosiło 2894 osoby, w tym na stanowiskach związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego zatrudnienie wynosiło 1256 osób (największą grupą byli maszyniści-603 osoby oraz kierownicy pociągu-526 osób).

planowano. Egzaminy kwalifikacyjne w celu uzyskania uprawnień odbyli wszyscy pracownicy - 31 osób.

Z analizowanej grupy jedna osoba nie odbyła pouczeń okresowych, ze względu na przebywanie na zwolnieniu lekarskim.

Analiza dokumentacji dla kierowników pociągu (drużyn konduktorskich) wykazała m.in., że wszystkie osoby objęte badaniem odbyły egzamin kwalifikacyjny w celu uzyskania uprawnień. Dla 18 osób (z 36) nie było jednak możliwości podania daty ich szkolenia. Sytuacja ta wynikała np. z nabycia przez pracownika uprawnień przed wielu laty w innym podmiocie gospodarczym.

Datę egzaminu okresowego ustalono dla 27 osób z 36 poddanych analizie. Osoby te odbyły egzaminy okresowe. Dla 9 osób, dla których obowiązek przystąpienia do egzaminów okresowych przypada na lata 2020-2022, nie było ustalonej daty egzaminu okresowego.

W 2018 r. pouczenia odbyły się w styczniu i wzięło w nich udział 28 osób, w kwietniu oraz maju - 31 osób, we wrześniu oraz październiku - 33 osoby spośród badanych 36 osób. Pozostałe 2 osoby odbyły konsultacje w listopadzie oraz grudniu 2018 r., jedna osoba nie podlegała pouczeniom ze względu na zatrudnienie od lutego 2019 r.

W pierwszym cyklu pouczeń okresowych w styczniu 2019 r. udział wzięło 35 badanych osób, a w drugim cyklu w kwietniu i maju uczestniczyły wszystkie osoby poddane analizie.

(akta kontroli str.272-277)

Stwierdzone
nieprawidłowości
OCENA CZĄSTKOWA

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

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia podejmowane w Spółce działania w zakresie szkoleń i egzaminów pracowników zajmujących się bezpieczeństwem przewozów.

3. Planowanie i przeprowadzanie kontroli wewnętrznych czasu pracy drużyn konduktorskich, zgodnie z obowiązującą w KM procedurą planowania i realizacji kontroli wewnętrznych.

Opis stanu
faktycznego

3.1. Kontrola P/17/031 wykazała m.in., że w działalności Spółki występowały nieprawidłowości, które polegały na nieplanowaniu i nieprzeprowadzaniu w ramach kontroli wewnętrznych badań w zakresie przestrzegania czasu pracy drużyn konduktorskich.

W związku z tym NIK wniosowała o planowanie i przeprowadzanie kontroli wewnętrznych czasu pracy drużyn konduktorskich, zgodnie z procedurą planowania i realizacji kontroli wewnętrznych

W udzielonej odpowiedzi Prezes KM poinformował NIK, że zgodnie z zapisami procedury PJ9-KM-14 „Planowanie i realizacja kontroli wewnętrznych”, corocznie przygotowywane są plany kontroli zespołowych. W rocznym planie kontroli wewnętrznych, zachowując dotychczasową chronologię, uwzględniono kontrolę zespołową w zakresie czasu pracy oraz terminowego wykonywania badań profilaktycznych pracowników zespołu drużyn konduktorskich. Kontrola pracowników drużyn konduktorskich miała odbyć się w okresie listopad - grudzień 2017 r. Ponadto kontrola ta miała zostać włączona do programu kontroli zespołowej

w Sekcji Drużyn Konduktorskich na 2018 r. i przeprowadzona przez pracownika wyznaczonego przez Dyrektora Biura Spraw Pracowniczych.

(akta kontroli str.5-6)

3.2. Kontrole z zakresu czasu pracy pracowników zajmujących się bezpieczeństwem przewozów w KM przeprowadzane były zgodnie z rocznym planem kontroli wewnętrznych¹⁷. Odbyły się (zgodnie z planem) dwie kontrole zespołowe z zakresu czasu pracy drużyn konduktorskich- w dniach 2 stycznia do 27 lutego 2018 r. oraz w dniach 26-28 marca 2019 r. Z tych kontroli zostały sporządzone protokoły. Kontrole nie wykazały nieprawidłowości.

(akta kontroli str.8-9, 278-308)

Za prawidłowe sporządzenie harmonogramów pracy w KM odpowiadali wyznaczeni pracownicy, a kontrolę przeprowadzał kierownik komórki organizacyjnej. Harmonogramy przygotowywane były z wykorzystaniem programu pn. „DPK Railways”, w którym był rozliczany czas pracy poszczególnych pracowników na podstawie kart pracy drużyny konduktorskiej. Zmiany w harmonogramie mogły nastąpić w wyniku zmiany rozkładu jazdy, absencji chorobowej, nieplanowanej nieobecności (np. urlopu na żądanie), awarii i opóźnienia pojazdów trakcyjnych.

Stwierdzone
nieprawidłowości
|
OCENA CZĄSTKOWA

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

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocena działania podejmowane w KM dotyczące zarówno planowania jak i przeprowadzania kontroli przestrzegania czasu pracy drużyn konduktorskich.

IV. Uwagi i wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następujący wniosek:

Wnioski

1. Wprowadzenie skutecznego nadzoru nad zapewnieniem terminowości przeglądów w poziomie P1 i P2 w celu wyeliminowania przekroczeń interwałów międzyprzeglądowych taboru eksploatowanego w KM.

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.

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.

¹⁷ opracowywany był na podstawie procedury numer PJ9-KM-14 z dnia 26 września 2018 r.

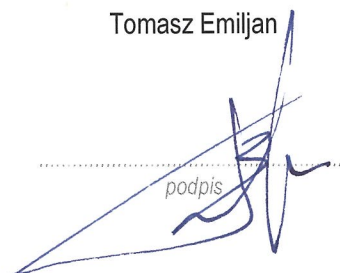
W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Warszawa, 10 września 2019 r

Kontroler
Janusz Łęgowski
gł. specjalista kp.


.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Infrastruktury
Dyrektor
Tomasz Emiljan


.....
podpis