



**WICEPREZES
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI**
Marek Opiola

KIN.410.002.01.2020
P/20/028

Pan
dr Ignacy Góra
Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego

Urząd Transportu Kolejowego
Al. Jerozolimskie 134,
02-305 Warszawa

**WYSTĄPIENIE
POKONTROLNE**

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Transportu Kolejowego, Al. Jerozolimskie 134, 02-305 Warszawa (dalej: UTK)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Ignacy Góra, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (dalej: Prezes UTK) od dnia 30 marca 2017 r. (akta kontroli str. 10)
Zakres przedmiotowy kontroli	Wykonywanie zadań Prezesa UTK w zakresie nadzoru nad zapewnieniem bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego.
Okres objęty kontrolą	2018-2020 (I półrocze), z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed i po tym okresie.
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
Kontrolerzy	Anna Woźniakiewicz, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KIN/22/2020 z dnia 6 maja 2020 r. (akta kontroli str. 1)

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

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA	Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Prezesa UTK, w latach 2018–2020 (I półrocze), w zakresie realizacji zadań służących zapewnieniu bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego.
UZASADNIENIE OCENY OGÓLNEJ	Prezes UTK rzetelnie sprawował nadzór nad podmiotami, których działalność miała wpływ na bezpieczeństwo eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego w zakresie: – utrzymania i eksploatacji pasażerskich pojazdów kolejowych oraz urządzeń dSAT³ w stanie zapewniającym bezpieczeństwo ruchu kolejowego, – przestrzegania przez przewoźników praw pasażerów w trakcie realizacji przewozów kolejowych (zapewnienie komfortu podróży i bezpieczeństwa pasażerów), – spełniania warunków i wymagań zawartych w certyfikatach bezpieczeństwa, świadectwach bezpieczeństwa oraz autoryzacjach bezpieczeństwa, – prawidłowego funkcjonowania ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów oraz podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań niezbędnych do uzyskania licencji oraz świadectwa maszynisty. Prezes UTK rzetelnie przeprowadzał kontrole w ww. obszarach tematycznych oraz wydawał decyzje administracyjne mające na celu wyeliminowanie ustalonych nieprawidłowości. Wystąpił przy tym do Ministra Infrastruktury z inicjatywą w zakresie przyspieszenia trybu ich wydawania – w drodze decyzji ustnych, umożliwiających wyłączenie z eksploatacji lub ograniczenie eksploatacji pojazdu kolejowego w stanie technicznym zagrażającym bezpieczeństwu przewozów kolejowych. Stwierdzone przez NIK uchybienia w terminowości sporządzania protokołów z tych kontroli miały charakter formalny i nie wpływały na obniżenie jakości nadzoru Prezesa UTK nad wypełnianiem przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury obowiązków z zakresu bezpieczeństwa eksploatacji taboru pasażerskiego. Prezes UTK wykorzystywał przy tym uprawnienia dotyczące: – występowania z wnioskiem o nałożenie kary grzywny, na podstawie przepisów art. 65 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym⁴ (dalej: uotk), w przypadku stwierdzenia przesłanek wskazujących na popełnienie wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w ruchu kolejowym w obszarze utrzymania i eksploatacji pasażerskich pojazdów kolejowych, – nakładania kar pieniężnych, na podstawie art. 66 ust 1 uotk, na przedsiębiorców kolejowych, w związku z wynikami kontroli utrzymania i eksploatacji pasażerskich pojazdów kolejowych.
OBSZAR	1. Wykonywanie zadań Prezesa UTK w zakresie nadzoru nad zapewnieniem bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego
Opis stanu faktycznego	1.1. Planowanie i przeprowadzanie kontroli prawidłowości utrzymania i eksploatacji pasażerskich pojazdów kolejowych oraz urządzeń dSAT.

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

³ Tj. urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru kolejowego.

⁴ Dz. U. z 2020 r. poz. 1043.

W myśl wymogów określonych w art. 3 Rozporządzenia Komisji (UE) 1077/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do nadzoru sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa po wydaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa⁵, w UTK opracowano i przyjęto do realizacji:

- Plan Nadzoru Prezesa UTK na 2018 r.⁶ (dalej: PN na 2018 r.),
- Plan Nadzoru Prezesa UTK na 2019 r.⁷ (dalej: PN na 2019 r.),
- Plan Nadzoru Prezesa UTK na 2020 r.⁸ (dalej: PN na 2020 r.).

Corocznie, przed sporządzeniem ww. planów nadzoru, przeprowadzane były analizy ryzyka. Analizy sporządzano na podstawie danych zawartych m.in. w następujących rejestrach prowadzonych w UTK: Rejestrze działań nadzorczych, Rejestrze zdarzeń kolejowych, Rejestrze postępowań administracyjnych, Rejestrze zgłoszeń w zakresie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym.

W związku z przygotowaniem PN na 2019 r. UTK opracował indywidualne oceny ryzyka dla poszczególnych spółek kolejowych, kierując się:

- ogólnym wskaźnikiem nieprawidłowości, który był wyliczany dla podmiotu na podstawie danych zgromadzonych w rejestrze działań nadzorczych;
- Modelem Oceny Poziomu Systemów (MOPS) opracowanym przez Agencję Kolejową UE, który dotyczy aktualnego stanu systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) przedsiębiorstw kolejowych, w oparciu o 6 kategorii: przywództwo, planowanie, działalność operacyjna, wsparcie, ocena wyników, doskonalenie;
- wskaźnikiem wypadkowości⁹.

Do opracowania PN na 2020 r. ocena ryzyka została rozszerzona o określenie wagi poszczególnych nieprawidłowości, przypisanych do naruszeń stwierdzonych w toku prowadzonych działań nadzorczych. Ocena przyznawana była zgodnie z 5-cio stopniową skalą, w której wartość 1 oznaczała nieprawidłowość o charakterze krytycznym – bezpośrednio wpływającą na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, a wartość 5 nieprawidłowość o charakterze nieznaczającym dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Wyniki analiz ryzyka wskazywały na obszary wymagające podjęcia działań nadzorczych w kontekście całego systemu, jak i w odniesieniu do zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych oraz określały priorytety podejmowanych czynności kontrolnych.

W planach nadzoru na lata 2018-2020 uwzględnione zostały m.in. zagadnienia z zakresu:

- utrzymania i eksploatacji pasażerskich pojazdów kolejowych oraz urządzeń dSAT,
- przestrzegania przez przewoźników praw pasażerów w trakcie realizacji przewozów kolejowych (zapewnienia komfortu podróży i bezpieczeństwa pasażerów),
- spełniania przez przewoźników kolejowych oraz zarządców infrastruktury warunków i wymagań określonych w autoryzacjach bezpieczeństwa, certyfikatach bezpieczeństwa i świadectwach bezpieczeństwa,
- nadzoru nad ośrodkami szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów oraz podmiotami uprawnionymi do przeprowadzania badań niezbędnych do uzyskania licencji oraz świadectwa maszynisty.

⁵ Dz.U. UE. L. 2012.320 z dnia 17 listopada 2012 r.

⁶ PN na 2018 r. został zaakceptowany przez Prezesa UTK 29 grudnia 2017 r.

⁷ PN na 2019 r. został zaakceptowany przez Prezesa UTK 28 grudnia 2018 r.

⁸ PN na 2020 r. został zaakceptowany przez Prezesa UTK 30 grudnia 2019 r.

⁹ Stosunek liczby wypadków do pracy eksploatacyjnej.

Obszar tematyczny związany z utrzymaniem i eksploatacją pasażerskich pojazdów kolejowych wskazywany był w sporządzanych corocznie planach nadzoru jako priorytet działań Prezesa UTK.

(dowód: akta kontroli str. 13, 31-218)

1.1.1. W latach 2018-2020 (I kwartał) Prezes UTK przeprowadził łącznie 778 kontroli (w tym 546 kontroli doraźnych) w zakresie prawidłowości utrzymania oraz eksploatacji pasażerskich pojazdów kolejowych. Nieprawidłowości stwierdzono w wyniku 365 kontroli (tj. 47% ogólnej ich liczby). Dyrektor Departamentu Planowania i Nadzoru (dalej: Dyrektor DPiN) wyjaśnił m.in., że potrzeba wdrożenia w tym obszarze dużej liczby kontroli doraźnych związana była z otrzymywaniem przez Prezesa UTK informacji o potencjalnych zagrożeniach dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz wynikami analiz przyczyn i skutków zdarzeń kolejowych, które wystąpiły w badanym okresie.

(dowód: akta kontroli str. 15-17, 283-320, 385-397)

W ramach nadzoru nad wypełnianiem przez przewoźników kolejowych zadań związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa eksploatacji pojazdów kolejowych, realizowane były przez Prezesa UTK działania kontrolne w ramach następujących zakresów tematycznych:

- Przygotowanie i realizacja procesu przewozowego, w tym przygotowanie pociągów do jazdy (weryfikacji poddawano m.in. następujące zagadnienia: kwalifikacje drużyny trakcyjnej i konduktorskiej; dokumentację znajdującą się na pojeździe kolejowym; zestawienia składu pociągu; komfort podróżowania, w tym czystość składu, stan okien, klimatyzację, osygnalizowanie pociągu, oświetlenie; stan techniczny pojazdu, w tym blokady drzwi bocznych i czołowych, hamulców; oznakowanie pojazdów; zaplecze sanitarne; elementy bezpieczeństwa);
- Stan techniczny, proces utrzymania i oznakowania pojazdów kolejowych (weryfikacji poddawano m.in.: stan techniczny pojazdu, w tym drzwi boczne i czołowe; stan techniczny elementów podwozia; oznakowanie pojazdów oraz realizacja procesu utrzymania pojazdów kolejowych);
- Funkcjonowanie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (w tym w procesie recertyfikacji) oraz Spełnienie warunków wydania świadectwa bezpieczeństwa przez przewoźników kolejowych zwolnionych z obowiązku posiadania certyfikatów.

W toku czynności kontrolnych poddawano badaniu szeroko rozumiany proces przewozowy oraz utrzymaniowy, tzn. podczas jednego działania sprawdzano zarówno realizację praw pasażerów, jak i stan techniczny pojazdów kolejowych.

Do najczęściej stwierdzanych nieprawidłowości, podczas kontroli utrzymania i eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego, należały: niesprawne drzwi boczne/czołowe; niesprawna klimatyzacja/ogrzewanie; niesprawna toaleta; niesprawny system informacji pasażerskiej; nieprzestrzeganie procedur związanych z procesem utrzymania pojazdów; nierzetelne prowadzenie dokumentacji pociągowej; nieprawidłowe oznakowanie pojazdów.

(dowód: akta kontroli str. 283-320)

1.1.2. Kontrole przestrzegania przez przewoźników kolejowych praw pasażera w transporcie kolejowym prowadzone były przez Prezesa UTK, w latach 2018-2020 (I kwartał), przede wszystkim w trakcie realizacji procesu przewozowego, tj.:
- w odniesieniu do pociągów będących w ruchu, przeznaczonych do obsługi podróżnych, - utrzymania tych pojazdów oraz rzetelności wdrożenia i funkcjonowania Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (lub spełniania warunków wydania świadectwa bezpieczeństwa przez przewoźników kolejowych zwolnionych z obowiązku posiadania certyfikatów bezpieczeństwa).

Kontroli poddawano zakres realizacji procesu przewozowego i przygotowania pociągów do jazdy, a także systemowej regulacji i organizacji obsługi pasażerskiej oraz zapewnienia właściwej jakości i standardów przewozów kolejowych.

(dowód: akta kontroli, str. 291-292)

Kontrolą w zakresie prawidłowości utrzymania i eksploatacji pasażerskich pojazdów kolejowych oraz przestrzegania praw pasażerów objęci zostali, w latach 2018-2019, wszyscy przewoźnicy realizujący przewozy pasażerskie. W I kwartale 2020 r. kontrolami w ww. zakresie Prezes UTK objął 11 (spośród 15) przewoźników realizujących kolejowe przewozy pasażerskie.

(dowód: akta kontroli str. 283-320)

1.1.3. W latach 2018-2020 (I kwartał) Prezes UTK przeprowadził w PKP PLK S.A. łącznie 33 kontrole w zakresie prawidłowości utrzymania oraz eksploatacji urządzeń dSAT. Nieprawidłowości stwierdzono w wyniku 10 kontroli (tj. 30,3 % ogólnej ich liczby).

(dowód: akta kontroli str. 14)

Działania kontrolne dotyczące utrzymania oraz eksploatacji przez PKP PLK S.A. urządzeń dSAT realizowane były w zakresie stanu technicznego i procesu utrzymania urządzeń dSAT oraz funkcjonowania Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (w tym w procesie recertyfikacji). Jednym z podstawowych elementów poddawanych sprawdzeniu w ramach tych kontroli była sprawność działania urządzeń dSAT. Badania działalności zarządcy infrastruktury w tym zakresie realizowane były w toku każdej kontroli dotyczącej utrzymania oraz eksploatacji urządzeń dSAT.

Przeprowadzone kontrole nie wykazały nieprawidłowości polegających na niewłaściwym stanie technicznym urządzeń dSAT, które mogłyby skutkować zakłóceniami ich pracy, powodującymi obniżenie poziomu wykrywania stanów awaryjnych taboru.

Stwierdzone nieprawidłowości polegały na: niewłaściwym prowadzeniu przez PKP PLK S.A. książek kontroli urządzeń dSAT¹⁰, nierzetelnym nadzorze nad dostosowaniem przepisów regulaminów obsługi terminali urządzeń dSAT do stanu faktycznego oraz nieoznakowaniu miejsc ich lokalizacji¹¹.

(dowód: akta kontroli str. 283-320)

Badanie dokumentacji dotyczącej wybranych losowo 15 kontroli przeprowadzonych przez Prezesa UTK, w latach 2018 – 2020 (I kwartał), w zakresie: prawidłowości utrzymania i eksploatacji pasażerskich pojazdów kolejowych¹², praw pasażerów związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa i komfortu podróży w trakcie realizacji przewozów kolejowych¹³ oraz prawidłowości utrzymania i eksploatacji urządzeń dSAT¹⁴ wykazało, że w dwunastu z nich stwierdzone zostały nieprawidłowości polegające na:

¹⁰ Braku wpisów o usunięciu usterki występującej w pojeździe oraz o przeprowadzeniu analizy przyczyn sygnalizowania przez urządzenia stanów awaryjnych taboru niepotwierdzonych w drodze czynności sprawdzających przeprowadzonych przez przewoźnika kolejowego.

¹¹ Wskaźnikami torowymi W13, ostrzegającymi przed uszkodzeniem czujników tych urządzeń podczas robót torowych oraz prac związanych z odsnieżaniem linii kolejowych.

¹² W tym pięciu kontroli jednostkowych, przeprowadzonych u przewoźników kolejowych, ujętych: w PN na 2018 r. pod poz.: 73 (w Kolejach Dolnośląskich S.A.) i 381 (w PKP Intercity S.A.); w PN na 2019 r. pod poz.: 270 (w PKP SKM Trójmieście Sp. z o.o.) i 848 (w Kolejach Dolnośląskich S.A.) oraz w PN na 2020 r. pod poz. 5 (w Kolejach Mazowieckich sp. z o.o.).

¹³ W tym pięciu kontroli jednostkowych przeprowadzonych u przewoźników kolejowych, ujętych: w PN na 2018 r. pod poz.: 135 (w Kolejach Dolnośląskich S.A.) i 210 (w Kolejach Mazowieckich sp. z o.o.); w PN na 2019 r. pod poz.: 14 (w PKP Intercity S.A.) i 558 (w Przewozach Regionalnych Sp. z o.o.) oraz w PN na 2020 r. pod poz. 145 (w PKP Intercity S.A.).

¹⁴ W tym pięciu kontroli jednostkowych, przeprowadzonych w PKP PLK S.A., ujętych: w PN na 2018 r. pod poz.: 274 i 790; w PN na 2019 r. pod poz.: 357 i 358 oraz w PN na 2020 r. pod poz. 122.

- eksploatacji pojazdu kolejowego bez udokumentowania wykonania wymaganych czynności utrzymaniowych;
- nieprowadzeniu wymaganej dokumentacji ewidencyjnej pojazdów kolejowych;
- niewłaściwym stanie sanitarnym pojazdów kolejowych;
- nierzetelnym prowadzenia książki pokładowej pojazdu kolejowego;
- braku właściwego nadzoru przewoźnika nad oznakowaniem pojazdów kolejowych;
- niesprawnej blokadzie pneumatyki drzwi pojazdów kolejowych;
- nieprawidłowym utrzymywaniu przez zarządcę nawierzchni torowej;
- niewykonaniu zaleceń pokontrolnych sformułowanych po kontrolach okresowych obiektów inżynierskich i budowlanych;
- nieprawidłowym osygnalizowania przejazdu kolejowo-drogowego.

Prezes UTK każdorazowo, w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości, zobowiązał kontrolowane podmioty do ich usunięcia oraz do przekazania informacji o sposobie wykonaniu uwag i wniosków sformułowanych w wystąpieniu pokontrolnym a także do przedstawienia dowodów dokumentujących działania zrealizowane ww. zakresie. Kontrolowani (we wszystkich zbadanych przypadkach) wywiązali się z obowiązku poinformowania Prezesa UTK o wykonaniu uwag i wniosków, a także przedstawili dowody dokumentujące działania wdrożone w celu usunięcia nieprawidłowości. Badania dokumentacji przeprowadzonych przez Prezesa UTK, w latach 2018-2020 (I kwartał), kontroli eksploatacji i utrzymania pojazdów kolejowych wykazały, że w ich ramach poddawano weryfikacji zagadnienia dotyczące zapewnienia przez przewoźników kompletności i prawidłowości dokumentacji pociągowej¹⁵ oraz dokumentacji potwierdzającej przeprowadzenie wymaganych czynności utrzymania pojazdów kolejowych.

Na podstawie wyników ww. kontroli, Prezes UTK, podjął dwie decyzje o wyłączeniu pojazdu kolejowego z eksploatacji, a także decyzję o ograniczeniu eksploatacji pojazdu kolejowego, z uwagi na m.in.: uszkodzone drzwi boczne/czołowe; niesprawną blokadę drzwi bocznych oraz niesprawne drzwi czołowe. Po każdej z tych kontroli przewoźnicy poinformowali Prezesa UTK o usunięciu stwierdzonych nieprawidłowości, przedkładając stosowne dokumenty o tym świadczące i wystąpili o uchylenie ww. decyzji. W związku z ww. działaniami Prezes UTK uchylił zaskarżone decyzje i umorzył postępowanie w pierwszej instancji w całości.

(dowód: akta kontroli str. 29)

1.2. Przeprowadzanie kontroli prawidłowości utrzymania i eksploatacji pasażerskich pojazdów kolejowych oraz urządzeń dSAT zgodnie z obowiązującymi przepisami i uregulowaniami wewnętrznymi.

Badanie dokumentacji dotyczącej wybranych losowo 15 kontroli¹⁶ przeprowadzonych przez Prezesa UTK w latach 2018-2020 (I kwartał), wykazało, że:

1. Kontrole przeprowadzone zostały zgodnie z przepisami rozdziału 3 pt. „Protokół kontroli i wystąpienie pokontrolne”, rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 27 grudnia 2017 r. w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego¹⁷. Zgodnie z § 9 ust.1 ww. rozporządzenia, wyniki przeprowadzonych kontroli zostały przedstawione w protokołach kontroli. Protokoły zawierały elementy wymienione w § 9 ust 2 rozporządzenia w sprawie kontroli Prezesa UTK.

¹⁵ Tj. dokumentacji, która powinna znajdować się w pasażerskich pojazdach kolejowych w toku realizacji procesu przewozowego.

¹⁶ Wymienione w przypisie 11, 12, 13.

¹⁷ Dz. U. poz. 2488, dalej: rozporządzenie w sprawie kontroli Prezesa UTK.

2. Jeden (spośród 15) protokołów kontroli¹⁸ sporządzony został w terminie przekraczającym 14 dni od dnia zakończenia kontroli, co było niezgodne z przepisem z § 9 ust. 5 rozporządzenia w sprawie kontroli Prezesa UTK.

Protokół sporządzono po upływie siedemnastu dni od daty zakończenia kontroli, tj. z trzydniowym opóźnieniem.

Dyrektor DPiN w sprawie opóźnienia w sporządzeniu protokołu wyjaśnił m.in., że bezpośrednią przyczyną sporządzenia z opóźnieniem protokołu kontroli był złożony charakter prowadzonej kontroli, obejmujący: bezpieczeństwo prowadzenia prac inwestycyjnych; wyroby stosowane w kolejnictwie – składniki interoperacyjności; stan techniczny i proces utrzymania urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru kolejowego; podsystem strukturalny dopuszczony do eksploatacji.

3. Kontrole przeprowadzone zostały zgodnie z wytycznymi ujętymi w planach nadzoru na lata 2018-2020.

4. Pięć¹⁹ (spośród piętnastu) kontroli zostało przeprowadzonych w innych terminach niż to było zaplanowane w planach nadzoru.

(dowód: akta kontroli str. 29)

Dyrektor DPiN w sprawie przeprowadzenia kontroli w innych terminach niż przyjętych w planach nadzoru wyjaśnił m.in., że pierwszoplanową rolę przy sporządzaniu tych planów odgrywał zakres tematyczny kontroli oraz (w niektórych przypadkach) podmiot poddawany czynnościom kontrolnym. Kwestia miesiąca realizacji czynności kontrolnych przez inspektorów UTK była natomiast sprawą drugorzędą, niewarunkującą wyników prowadzonych przez nich badań. Planowanie działań nadzorczych było przy tym ściśle powiązane z zasobami ludzkimi jakimi dysponował UTK, i opierało się na skierowaniu tego potencjału do obszarów szczególnie wymagających kontroli.

(dowód: akta kontroli str. 385-397)

1.3. Skargi i wnioski skierowane do Prezesa UTK, w latach 2018-2020 (I kwartał), w zakresie dotyczącym bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego.

W UTK umożliwiono osobom zainteresowanym przekazywanie zgłoszeń w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w tym skarg i wniosków dotyczących bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego. Skargi i wnioski w tym zakresie przekazywane były za pomocą: formularza kontaktowego zamieszczonego na stronie internetowej UTK, przez infolinię, pocztę elektroniczną i tradycyjną oraz przez platformę ePuap. Od stycznia 2020 r. uruchomiona została również aplikacja mobilna, którą można było pobrać na telefon komórkowy, umożliwiającą sprawne przekazywanie informacji o potencjalnych zagrożeniach bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

¹⁸ Kontrola w zakresie utrzymania i eksploatacji urządzeń dSAT przeprowadzona została w PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu w terminie od 30.05.2019 r. do 28.06.2019 r. (w PN na 2019 r. pod poz. 451). Protokół kontroli sporządzono 15.07.2019 r., tj. 17 dni od daty zakończenia kontroli.

¹⁹ Kontrole w zakresie nadzoru Prezesa UTK nad utrzymaniem pasażerskich pojazdów kolejowych: kontrola przeprowadzona w Kolejach Dońskich S.A. - kontrola w PN na 2019 r. pod poz. 848 zaplanowana na listopad 2019 r., faktycznie została przeprowadzona w dniach 17-25.06.2019 r.; kontrola przeprowadzona w PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. - kontrola w PN na 2019 r. pod poz. 270 zaplanowana na kwiecień 2019 r.; faktycznie została przeprowadzona w dniach 11.10.2019 r.-04.11.2019 r.

Kontrole w zakresie utrzymania i eksploatacji urządzeń dSAT: kontrola przeprowadzona w PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Warszawie - kontrola w PN na 2018 r. pod poz. 790 zaplanowana na listopad 2018 r., faktycznie została przeprowadzona w dniach 11-20.12.2018 r.; kontrola przeprowadzona w PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Opolu - kontrola w PN na 2019 r. pod poz. 358 zaplanowana na maj 2019 r., faktycznie została przeprowadzona w dniach 04.04.-09.04.2019 r.; kontrola przeprowadzona w PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy - kontrola w PN na 2018 r. pod poz. 274 zaplanowana na kwiecień 2018 r., faktycznie została przeprowadzona w dniach 07.03-14.03.2018 r.

Kwestie rozpatrywania skarg i wniosków w zakresie dotyczącym bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego, w tym przestrzegania praw pasażerów związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa i komfortu podróży zostały uregulowane w dokumentach pn.: „Procedura obsługi zgłoszeń w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego”²⁰ oraz „Procedura wewnętrzna Departamentu Nadzoru w zakresie obsługi zgłoszeń, skarg i wniosków dotyczących bezpieczeństwa ruchu kolejowego DN 01.4.1/2015” z dnia 29 grudnia 2015 r.

W UTK prowadzone były rejestry: „Rejestr zgłoszeń w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego” i „Rejestr zgłoszeń w zakresie praw pasażera”.

W latach 2018-2020 (I kwartał) do Prezesa UTK wpłynęło łącznie 91 zgłoszeń dotyczących nieprawidłowości w obszarze utrzymania i eksploatacji pojazdów kolejowych²¹. Najczęściej poruszonymi w nich zagadnieniami były: uszkodzenia drzwi bocznych/czołowych, awarie klimatyzacji i ogrzewania, awarie Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej, nieprawidłowe oznakowanie pojazdów kolejowych oraz hałas emitowany przez pojazdy kolejowe.

W obszarze utrzymania i eksploatacji urządzeń dSAT do Prezesa UTK w 2018 r. wpłynęły dwa zgłoszenia, które dotyczyły niewłaściwych wskazań urządzeń dSAT.

W obszarze przestrzegania praw pasażerów w zakresie dotyczącym zapewnienia komfortu i bezpieczeństwa osób podróżujących koleją (tj. z wyłączeniem skarg związanych ze sprzedażą biletów, błędnymi informacjami na temat rozkładu jazdy pociągów itp. oraz sprawami nie związanymi bezpośrednio ze stanem techniczno-eksploatacyjnym pociągów i innych pasażerskich pojazdów kolejowych) do Prezesa UTK wpłynęło w latach 2018 – 2020 (I kwartał) łącznie 1009 zgłoszeń. Zgłoszenia te, tj. skargi/wnioski związane były m.in. z: uszkodzeniami drzwi, ogólnym stanem technicznym pojazdów, stanem sanitarnym pociągów, temperaturą w pociągach, obsługą osób z niepełnosprawnością, przewozem rowerów, bezpieczeństwem osobistym (kradzieże, bójki, poczucie zagrożenia) i systemowym (uszkodzona lub źle zbudowana infrastruktura), naruszeniami zakazu palenia tytoniu i spożywania alkoholu w pociągu i na terenie kolejowym.

(dowód: akta kontroli str. 18-28)

Analiza dokumentacji wybranych losowo pięciu skarg dotyczących prawidłowości utrzymania i eksploatacji pasażerskich pojazdów kolejowych oraz urządzeń dSAT oraz pięciu skarg/wniosków związanych z przestrzeganiem praw pasażerów, w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i komfortu podróży²² wykazała, że skargi dotyczyły: nieprawidłowych wskazań urządzeń dSAT; jazdy pociągu z otwartymi drzwiami wagonu (dwa zgłoszenia); jazdy pociągu ze zbitą szybą; niesprawnych drzwi w pojeździe kolejowym; braku odpowiedniej komunikacji z drużyną konduktorską; nieodpowiedniego komfortu podróżowania pociągiem z uwagi na niedziałającą klimatyzację; odmowy udzielenia asysty osobie niepełnosprawnej przy wsiadaniu do pociągu; niezapewnienia odpowiednich warunków podróży, w tym: nieczystych toalet; zmniejszenia liczby połączeń oraz ograniczenia liczby składów pociągów.

Stwierdzono, że ww. skargi rozpatrzone zostały w sposób zgodny z przepisami rozdziałów 2 pn. „Skargi” i 3 „Wnioski” działu VIII ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego²³ oraz uregulowaniami wewnętrznymi obowiązującymi w UTK.

²⁰ Wprowadzona zarządzeniem nr P.021.21.2019 Prezesa UTK z 29 sierpnia 2019 r.

²¹ W tym: w 2018 r. – 39, w 2019 r. – 44 i I kwartale 2020 r. – 8.

²² Skargi ujęte w Rejestrze zgłoszeń w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego: pod poz. 126 i 281 – w 2018 r.; pod poz. 9 i 174 – w 2019 r.; pod poz. 38- w 2020 r. i skargi ujęte w Rejestrze zgłoszeń w zakresie praw pasażera: pod poz. 320 i 330 – w 2018 r.; pod poz. 62 i 459 – w 2019 r. i pod poz. 58 – w 2020 r.

²³ Dz. U. z 2020 r. poz. 256.

(dowód: akta kontroli str. 30)

1.4. Wykorzystywanie przez Prezesa UTK wyników kontroli, przeprowadzonych w latach 2018-2020 (I kwartał) w zakresie utrzymania i eksploatacji taboru pasażerskiego oraz urządzeń dSAT, a także związanych z przestrzeganiem praw pasażerów w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i komfortu podróży.

Prezes UTK w latach 2018-2020 (I kwartał) przeprowadził łącznie 762 kontrole u 11 przewoźników kolejowych²⁴ w zakresie dotyczącym prawidłowości utrzymania i eksploatacji pasażerskich pojazdów kolejowych²⁵. Nieprawidłowości stwierdzone zostały w wyniku 448 kontroli przeprowadzonych u 10 pasażerskich przewoźników kolejowych²⁶.

(dowód: akta kontroli str. 298-299)

Badaniem rzetelności i legalności działania Prezesa UTK w zakresie wykorzystywania wyników kontroli przeprowadzonych, w latach 2018-2020 (I kwartał), w obszarze utrzymania i eksploatacji taboru pasażerskiego oraz urządzeń dSAT, a także zapewnienia pasażerom bezpieczeństwa i komfortu podróży, objęto dokumentację wybranych losowo 20 kontroli²⁷, w tym 18 kontroli planowych i dwóch kontroli doraźnych²⁸.

Analiza dokumentacji wskazanych kontroli wykazała, że:

1. Nieprawidłowości stwierdzone w wyniku przeprowadzonych czynności kontrolnych dotyczyły m.in.: braku należytego nadzoru nad procesem utrzymania pojazdów kolejowych i prowadzeniem przez pracowników dokumentacji pociągowej; niezgodnego z wymaganiami prowadzenia dokumentacji pracowniczej; nieprzeprowadzenia audytów wewnętrznych w planowanym terminie; niesprawnego systemu informacji pasażerskiej; niesprawnego systemu automatycznego otwierania drzwi w toalecie; niewłaściwego stanu sanitarnego pociągów, niezgodnego z wymaganiami prowadzenia książki pokładowej pojazdu; niewłaściwego oznakowania pojazdów kolejowych; niesprawnych drzwi czołowych; uszkodzonej blokady drzwi bocznych.
2. Prezes UTK każdorazowo, w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości, zobowiązał kontrolowane podmioty do ich usunięcia oraz do przekazania informacji o sposobie wykonaniu uwag i wniosków sformułowanych w wystąpieniu pokontrolnym, a także do przedstawienia dowodów dokumentujących działania zrealizowane ww. zakresie.

²⁴ Objętych badaniem ze strony NIK, w ramach kontroli P/20/028 „Bezpieczeństwo eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego”: PKP Intercity S.A., PKP SKM Sp. z o.o., Przewozy Regionalne sp. z o.o. (obecnie POLREGIO sp. z o.o.), Koleje Mazowieckie KM Sp. z o.o., Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o., Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o., Koleje Dolnośląskie S.A., Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o., Koleje Śląskie Sp. z o.o., Koleje Małopolskie Sp. z o.o., Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o.

²⁵ W tym w: 2018 r. – 355 kontroli, w 2019 r. – 341 kontroli i w I kwartale 2020 r. – 66 kontroli.

²⁶ Kontrole w Warszawskiej Kolei Dojazdowej Sp. z o.o. nie wykazały nieprawidłowości.

²⁷ Tj. kontroli, które wykazały nieprawidłowości, przeprowadzonych u 10 następujących przewoźników pasażerskich: Koleje Dolnośląskie S.A. (kontrole ujęte: w PN na 2019 r. – pod poz. 728 i w PN na 2020 r. pod poz. 161); Koleje Małopolskie Sp. z o.o. (kontrole ujęte: w PN na 2018 r. – pod poz. 72 i w PN na 2019 r. pod poz. 475); Koleje Mazowieckie sp. z o.o. (kontrola ujęta w PN na 2018 r. – pod poz. 51 i kontrola doraźna przeprowadzona w okresie wakacji letnich w 2019 r.); Koleje Śląskie Sp. z o.o. (kontrole ujęte w PN na 2018 r. – pod poz. 740 i w PN na 2019 r. pod poz. 423); Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o. (kontrole ujęte w PN na 2018 r. – pod poz. 517 i w PN na 2019 r. – pod poz. 729); Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o. (kontrole ujęte w PN na 2019 r. pod poz. 502 i w PN na 2020 r. pod poz. 172); PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. (kontrole ujęte w PN na 2019 r. pod poz. 64 i 270); PKP Intercity S.A. (kontrola ujęta w PN na 2018 r. – pod poz. 806 i kontrola doraźna prowadzona w okresie ferii zimowych – 2020 r.); POLREGIO sp. z o.o. (kontrole ujęte w PN na 2018 r. – pod poz. 573 i w PN na 2019 r. pod poz. 233); SKM w Warszawie Sp. z o.o. (kontrole ujęte w PN na 2018 r. – pod poz. 226 i w PN na 2019 r. pod poz. 419).

²⁸ Z ww. 448 kontroli, w wyniku których stwierdzone zostały nieprawidłowości.

3. Wszyscy kontrolowani wywiązali się z obowiązku poinformowania Prezesa UTK o wykonaniu uwag i wniosków, a także przedstawili dowody dokumentujące działania wdrożone w celu usunięcia nieprawidłowości.

4. W wyniku trzech kontroli, w których stwierdzono nieprawidłowości polegające m.in. na: niesprawnych drzwiach czołowych, rozbitej szybie bocznej, uszkodzonej blokadzie wszystkich drzwi bocznych, Prezes UTK wydał decyzje: o wyłączeniu pasażerskiego pojazdu kolejowego z eksploatacji oraz ograniczeniu eksploatacji pojazdu kolejowego.

Kontrola dokumentacji pięciu wybranych losowo jednostkowych postępowań kontrolnych, przeprowadzonych w Zakładach Linii Kolejowych PKP PLK S.A., w wyniku których stwierdzono nieprawidłowości w zakresie utrzymania i eksploatacji urządzeń dSAT²⁹ wykazała, że:

1. Nieprawidłowości polegały m.in. na: niewłaściwym prowadzeniu przez Zakłady Linii Kolejowych PKP PLK S.A. książek kontroli urządzeń dSAT³⁰, nierzetelnym nadzorze nad dostosowaniem przepisów regulaminów obsługi terminali urządzeń dSAT do stanu faktycznego oraz nieoznakowaniu miejsc ich lokalizacji³¹.

2. Wszystkie (objęte niniejszym badaniem) Zakłady Linii Kolejowych PKP PLK S.A., w działalności których stwierdzono nieprawidłowości, zostały zobowiązane do ich usunięcia oraz poinformowania Prezesa UTK o sposobie wykonania uwag i wniosków, a także do przedstawienia dowodów dokumentujących działania zrealizowane ww. zakresie.

3. Wszystkie (objęte niniejszym badaniem) Zakłady Linii Kolejowych PKP PLK S.A., w działalności których stwierdzono nieprawidłowości, wywiązały się z obowiązku poinformowania Prezesa UTK o wykonaniu uwag i wniosków, a także przedstawiły dowody dokumentujące działania wdrożone w celu usunięcia nieprawidłowości.

4. W innych terminach niż przyjęte w planach nadzoru przeprowadzono siedem spośród 18 kontroli planowych, objętych niniejszym badaniem wykorzystywania przez Prezesa UTK wyników kontroli przeprowadzonych, w latach 2018-2020 (I kwartał), w obszarze utrzymania i eksploatacji taboru pasażerskiego oraz urządzeń dSAT, a także zapewnienia pasażerom bezpieczeństwa i komfortu podróży.

(dowód: akta kontroli str. 29)

1.5. Kontrole w obszarze utrzymania i eksploatacji linii kolejowych zarządzanych przez przewoźników kolejowych (PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. i WKD Sp. z o.o.).

W latach 2018-2020 (I kwartał) Prezes UTK przeprowadził łącznie siedem kontroli w PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o., w tym: dwie kontrole w zakresie funkcjonowania Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem; kontrolę w zakresie stanu technicznego i procesu utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym; kontrolę w zakresie stanu technicznego i procesu utrzymania infrastruktury kolejowej, w tym obiektów inżynierskich; kontrolę stanu technicznego, utrzymania i klasyfikacji skrzyżowań linii kolejowych z drogami; kontrolę dotyczącą stopnia przygotowania zarządców infrastruktury do pracy w warunkach zimowych; a także kontrolę dotyczącą bezpieczeństwa prowadzenia prac inwestycyjnych.

Nieprawidłowości stwierdzono w wyniku kontroli: Bezpieczeństwo prowadzenia prac inwestycyjnych (12 nieprawidłowości) i Funkcjonowanie Systemu Zarządzania

²⁹ Kontrole zaplanowane w PN na 2018 r. pod poz.: 348; 499 i 843; kontrole zaplanowane w PN na 2019 r. pod poz. 449; kontrola zaplanowana w PN na 2020 r. pod poz. 121.

³⁰ Braku wpisów o usunięciu usterki występującej w pojeździe oraz o przeprowadzeniu analizy przyczyn sygnalizowania przez urządzenia stanów awaryjnych taboru niepotwierdzonych w drodze czynności sprawdzających przeprowadzonych przez przewoźnika kolejowego.

³¹ Wskaźnikami torowymi W13, ostrzegającymi przed uszkodzeniem czujników tych urządzeń podczas robót torowych oraz prac związanych z odśnieżaniem linii kolejowych.

Bezpieczeństwem (2 nieprawidłowości). Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły m.in.: utrzymania infrastruktury torowej i przyległych gruntów, w tym m.in. nieprawidłowego utrzymania nawierzchni kolejowej i nieprawidłowego stanu rozjazdów; nieprawidłowego oznakowania przejazdów kolejowo-drogowych; nieprawidłowego utrzymania infrastruktury energetycznej, w tym nieprawidłowego stanu przewodów elektrycznych; niewłaściwego prowadzenia dokumentacji, w tym nieprawidłowego prowadzenia dziennika oględzin i badań technicznych rozjazdów, skrzyżowań torów.

W WKD Sp. z o.o. w latach 2018-2020 (I kwartał) Prezes UTK przeprowadził dwie kontrole dotyczące spełnienia warunków wydania świadectwa bezpieczeństwa przez zarządców kolejowych zwolnionych z obowiązku posiadania autoryzacji. W wyniku tych kontroli stwierdzono łącznie 13 nieprawidłowości, które dotyczyły m.in.: utrzymania infrastruktury torowej i przyległych gruntów, w tym przekroczonego terminu zalecanego terminu badania defektoskopowego; niewłaściwego utrzymania infrastruktury w obrębie przejazdów kolejowo-drogowych; utrzymania pojazdów, w tym niezgodnej z wymaganiami struktury cyklu przeglądowo-naprawczego; niezgodnego z wymaganiami oznakowania pojazdów kolejowych; nieprawidłowo prowadzonej dokumentacji techniczno-eksploatacyjnej przejazdów kolejowo-drogowych; niezgodnego z wymaganiami wystawienia świadectw sprawności technicznej pojazdu kolejowego.

Linie kolejowe zarządzane przez: PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. i WKD Sp. z o.o. w latach 2018-2020 (I półrocze) nie były wyposażone w urządzenia dSAT. Urządzenia dSAT są obecnie zlokalizowane wyłącznie na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A.

W latach 2018-2020 (I kwartał) na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. i WKD Sp. z o.o. doszło do 22 incydentów³² i 25 wypadków³³. Na liniach tych nie odnotowano poważnych wypadków³⁴.

Najczęściej powtarzającą się przyczyną zaistniałych zdarzeń kolejowych było: najechanie pociągu na osobę przebywającą na torze kolejowym, a także próba wsiadania przez pasażerów do pociągu będącego w ruchu. Przyczyną dwóch z trzydziestu zdarzeń na sieci PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. były błędy w obsłudze układu hamulcowego: jedno zdarzenie podczas jazdy pociągu, drugie podczas pracy manewrowej. Żadne zdarzenie nie było spowodowane niewłaściwym stanem technicznym pojazdu kolejowego.

(dowód: akta kontroli str. 31-32, 214-218, 329-331)

1.6. Decyzje Prezesa UTK nakazujące usunięcie nieprawidłowości w wypełnianiu przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury obowiązków z zakresu bezpieczeństwa eksploatacji taboru pasażerskiego. Występowanie do sądu z wnioskiem o nałożenie kary grzywny, na podstawie art. 65 uotk, w przypadku stwierdzenia przestępstw wskazujących na popełnianie wykroczeń przeciwko

³² Incydent – to każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.

³³ Wypadek – to niezamierzone nagle zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska. Do wypadków zalicza się w szczególności: kolizje, wykolejenia, zdarzenia na przejazdach, zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu, pożar pojazdu kolejowego.

³⁴ Poważny wypadek – to wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym wpływ na regulację bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem: z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub pięcioma rannymi osobami albo powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej czy środowiska (szacowane na co najmniej 2 miliony euro).

bezpieczeństwu w ruchu kolejowym. Nakładanie przez Prezesa UTK kar pieniężnych na przedsiębiorców kolejowych, na podstawie art. 66 ust. 1 uotk.

1.6.1. Na podstawie wyników kontroli utrzymania i eksploatacji pasażerskich pojazdów kolejowych oraz przestrzegania praw pasażerów w trakcie realizacji przewozów kolejowych, przeprowadzonych w latach 2018-2020 (I kwartał), Prezes UTK wydał – w trybie art. 13 b ustawy o transporcie kolejowym, 782 decyzje administracyjne, w tym:

- w 2018 r. – 188 decyzji, z których: 10 dotyczyło naruszenia przepisów z zakresu bezpieczeństwa transportu kolejowego; 126 – ograniczenia eksploatacji pojazdu kolejowego; 52 – wyłączenia z eksploatacji pojazdu kolejowego;
- w 2019 r. – 463 decyzje, z których: 1 dotyczyła naruszenia przepisów z zakresu bezpieczeństwa transportu kolejowego; 323 – ograniczenia eksploatacji pojazdu kolejowego; 139 – wyłączenia z eksploatacji pojazdu kolejowego;
- w 2020 r. (I kwartał) – 131 decyzji, z których: 83 dotyczyły ograniczenia eksploatacji pojazdu kolejowego i 48 – wyłączenia z eksploatacji pojazdu kolejowego.

Spośród ww. 782 decyzji: 54 dotyczyły zapewnienia komfortu i jakości podróży, w tym: 25 – wydanych zostało w związku z: niesprawnym ogrzewaniem; 16 – niesprawną klimatyzacją; 10 – niesprawnym oświetleniem; 2 – usterkami technicznymi toalet; 1 – nieszczelnym dachem wagonu.

Wydając decyzje administracyjne, w zakresie ograniczenia eksploatacji lub wyłączenia z eksploatacji pojazdu kolejowego, Prezes UTK stosował przepisy art. 14 ust. 2 pkt 2 i ust. 3 uotk, nadając im (z mocy prawa) rygor natychmiastowej wykonalności. W latach 2018-2020 (I kwartał), Prezes UTK wydał 265 decyzji w pierwszej instancji, w tym:

- w 2018 r. – 64 decyzje ograniczające eksploatację pojazdu kolejowego oraz 26 decyzji wyłączających pojazd kolejowy z eksploatacji;
- w 2019 r. – 165 decyzji ograniczających eksploatację pojazdu kolejowego oraz 69 decyzji wyłączających pojazd kolejowy z eksploatacji;
- w pierwszym kwartale 2020 r. – 36 decyzji ograniczających eksploatację pojazdu kolejowego oraz 21 decyzji wyłączających pojazd kolejowy z eksploatacji.

Do powtarzających się nieprawidłowości, stanowiących przyczynę ograniczenia lub wyłączenia pojazdu kolejowego, należały: uszkodzone drzwi boczne, uszkodzone drzwi czołowe, uszkodzone ogrzewanie. Pozostałymi nieprawidłowościami stanowiącymi podstawy do wydania wskazanych decyzji były: uszkodzenia klimatyzacji, oświetlenia, drzwi (innych niż czołowe lub boczne), inne usterki techniczne, brak gaśnicy oraz niewykonanie w terminie przeglądu stosownie do dokumentacji systemu utrzymania.

Według wyjaśnienia Dyrektora DPiN, jakkolwiek decyzje o ograniczeniu lub wyłączeniu z eksploatacji pojazdu kolejowego wydawane były przez Prezesa UTK w dniu dokonania czynności kontrolnych lub następnym, to doręczenie ich przewoźnikom następowało nawet po upływie 14 dni od wydania.

Pismem z dnia 21 stycznia 2019 r. Prezes UTK skierował do Ministra Infrastruktury wniosek w sprawie rozważenia propozycji zmiany przepisów uotk w sposób umożliwiający wyłączania z eksploatacji lub ograniczenia eksploatacji pojazdu kolejowego w drodze decyzji ustnej, kierowanej przez przeprowadzającego kontrolę inspektora UTK³⁵ bezpośrednio do kierownika pociągu, maszynisty lub dyżurnego ruchu.

Propozycje Prezesa UTK nie zostały uwzględnione przez Ministra Infrastruktury,

³⁵ Działającego z upoważnienia Prezesa UTK.

ze względu na konieczność przestrzegania przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego przy podejmowaniu takich decyzji.

W dniu 17 maja 2019 r. Prezes UTK ponownie wystąpił do Ministra Infrastruktury, podtrzymujący wniosek w zakresie zmiany przepisów umożliwiających wyłączenia z eksploatacji pojazdu kolejowego lub ograniczenia jego eksploatacji w drodze decyzji ustnej. Według wyjaśnienia Dyrektora DPIŃ na powyższe pismo Prezes UTK nie otrzymał odpowiedzi.

(dowód: akta kontroli str.15-17, 226,266-270, 283-320 i 400)

Na podstawie analizy dokumentacji dziesięciu wybranych losowo kontroli jednostkowych, przeprowadzonych w latach 2018-2020 (I kwartał), dotyczących utrzymania i eksploatacji taboru pasażerskiego oraz przestrzegania praw i obowiązków pasażerów)³⁶ stwierdzono, że Prezesa UTK wydał:

1. Pięć decyzji dotyczących wyłączenia pojazdu kolejowego z eksploatacji (m.in. z uwagi na: niesprawną blokadę zamykania drzwi bocznych, rozbity szybę boczną, niewykonanie w wymaganym czasie czynności utrzymaniowych pojazdu kolejowego),
2. Pięć decyzji dotyczących ograniczenia eksploatacji pojazdu kolejowego (m.in. z uwagi na: niesprawne drzwi czołowe, niesprawny system klimatyzacji, niesprawne oświetlenie, niesprawny układ ogrzewania).

Decyzje wydawane były: w trakcie trwania kontroli (cztery decyzje), następnego dnia po zakończeniu kontroli (cztery decyzje), dwa dni po zakończeniu kontroli (jedna decyzja) i pięć dni po zakończeniu kontroli (jedna decyzja);

We wszystkich badanych przypadkach przewoźnicy kolejowi poinformowali Prezesa UTK o usunięciu stwierdzonych w ramach kontroli nieprawidłowości, przedkładając stosowne dokumenty i wystąpili o uchylenie wydanych decyzji. W wyniku analizy tych wniosków, Prezes UTK wydał: dziewięć decyzji uchylających zaskarżone decyzje i umorzył postępowanie w pierwszej instancji w całości oraz jedną decyzję stwierdzającą wygaśnięcie uprzednio wydanej decyzji.

(dowód: akta kontroli str. 377)

Na podstawie wyników kontroli utrzymania infrastruktury kolejowej WKD Sp. o.o. przeprowadzonych, w latach 2018-2020 (I kwartał), Prezes UTK wydał jedną decyzję administracyjną. Decyzja dotyczyła zmiany uprzednio wydanej przez Prezesa UTK decyzji nakazującej usunięcie stwierdzonych nieprawidłowości w procesie utrzymania i eksploatacji linii kolejowej. Zmieniana decyzja dotyczyła nieprawidłowego usytuowania drzew i krzewów w sąsiedztwie linii kolejowej, powodującego zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Nowa decyzja (wydana 16 lutego 2018 r.) wydłużyła termin usunięcia stwierdzonych przez Prezesa UTK nieprawidłowości z 1 marca 2018 r. do 1 marca 2021 r.

Wobec PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o. Prezes UTK nie wydawał, w latach 2018-2020 (I kwartał) decyzji administracyjnych dotyczących zarządzanej przez tę Spółkę infrastruktury kolejowej.

(dowód: akta kontroli str. 305,332-365)

1.6.2. W latach 2018-2020 (I kwartał) Prezes UTK, na podstawie art. 65 uoŃ, skierował do sądów łącznie 40 wniosków o ukaranie za wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w ruchu kolejowym, w tym w 2018 r. – 23 wnioski, w 2019 r. – 14 wniosków, w 2020 r. (I kwartał) – 3 wnioski. Z tej liczby 29 wniosków dotyczyło braku

³⁶ Decyzje administracyjne ujęte w „Wykazie decyzji za rok 2018”: poz. 13, 18, 56 i 77; decyzje administracyjne ujęte w „Wykazie decyzji za rok 2019”: poz. 127, 188, 234 i 315; decyzje administracyjne ujęte w „Wykazie decyzji za rok 2020”: poz. 368 i 370.

złożenia przez maszynistę odpowiedniego oświadczenia pracodawcy przed rozpoczęciem świadczenia pracy lub usług.

Jedenaście wniosków o ukaranie związanych było z wykonywaniem czynności na stanowisku maszynisty bez posiadania wymaganych do tego kwalifikacji (np. pomimo nieposiadania znajomości odcinków linii kolejowych).

W latach 2018-2020 (I kwartał) Prezes UTK skierował do sądów, na podstawie art. 65 uotk, 40 wniosków o ukaranie sprawców wykroczeń. Na podstawie tych zawiadomień sądy wydały: 29 wyroków w sprawach niezłożenia przez maszynistów oświadczeń, o których mowa w art. 22ca ust. 1 uotk albo zawarcia w nich informacji niezgodnych ze stanem faktycznym oraz siedem wyroków w sprawach wykonywania czynności na stanowisku maszynisty bez posiadania wymaganych do tego kwalifikacji. Do zakończenia niniejszej kontroli, w trzech sprawach wyroki nie zapadły, a w jednej sąd odmówił wszczęcia postępowania.

Łączna kwota kar grzywny nałożonych, w latach 2018-2020, na podstawie przepisów art. 65 ust 1 i art. 65 ust. 1a uotk wyniosła 17,3 tys. zł, w tym w 2018 r. - 11,1 tys. zł, w 2019 r. - 5,0 tys. zł, w I kwartale 2020 r. – 1,2 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 220 i 283-320)

1.6.3. W latach 2018- 2020 (I kwartał) Prezes UTK działając na podstawie art. 66 ust. 1 i 2 uotk nałożył na przewoźników kolejowych 15 kar pieniężnych.

Przedmiotem 14 spośród ww. 15 postępowań było nałożenie kary pieniężnej z tytułu nieterminowego przedłożenia Prezesowi UTK przez maszynistów oświadczeń, o których mowa w art. 22ca ust. 1 pkt 1 uotk, a jedno – przeprowadzone w 2018 r. – dotyczyło nałożenia kary pieniężnej na przewoźnika Koleje Małopolskie sp. z o.o. za niezgłoszenie zdarzenia kolejowego.

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, o których mowa w art. 66 ust.1 uotk, Prezes UTK nałożył, w latach 2018-2020 (I kwartał), kary pieniężne na następujących przewoźników kolejowych:

- Przewozy Regionalne sp. z o.o. - jedna decyzja nakładająca karę w 2018 r.;
- Koleje Dolnośląskie S.A. - jedna decyzja nakładająca karę w 2018 r. oraz jedenaście decyzji nakładających kary w 2019 r.;
- PKP Intercity S.A. - jedna decyzja nakładająca karę w 2019 r.

Wysokość kar pieniężnych nałożonych i wyegzekwowanych od przewoźników kolejowych, w latach 2018 – 2020 (I kwartał), wyniosła 59,2 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 221 i 283-320)

1.7. Kontrole spełniania przez przewoźników kolejowych oraz zarządców infrastruktury warunków i wymagań określonych w: autoryzacjach bezpieczeństwa, certyfikatach bezpieczeństwa i świadectwach bezpieczeństwa.

1.7.1. W latach 2018 – 2020 (I kwartał) Prezes UTK przeprowadził łącznie 81 kontroli spełniania przez zarządców infrastruktury warunków i wymagań określonych w autoryzacjach bezpieczeństwa, związanych ze stanem techniczno-eksploatacyjnym pasażerskich pojazdów kolejowych oraz urządzeń dSAT. Kontrole przeprowadzone zostały w PKP PLK S.A. (jedna kontrola w 2018 r.) oraz PKP PLK S.A. Zakładach Linii Kolejowych (osiemdziesiąt kontroli) w ramach następujących zakresów tematycznych: System Zarządzania Bezpieczeństwem oraz Stan techniczny i proces utrzymania infrastruktury kolejowej. Liczba kontroli ze stwierdzonymi nieprawidłowościami wynosiła pięćdziesiąt jeden. Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły m.in.: braku adnotacji o usunięciu nieprawidłowości w działaniu urządzeń dSAT; niestosowania procedur mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa eksploatacji infrastruktury kolejowej; niewyłączenia z pociągu

uszkodzonych pojazdów kolejowych; niepodjęcia działań po stwierdzeniu błędnych wskazań urządzenia DSAT.

1.7.2. W latach 2018 – 2020 (I kwartał) Prezes UTK przeprowadził łącznie 772 kontrole, które dotyczyły spełniania przez pasażerskich przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury warunków i wymagań określonych w certyfikatach bezpieczeństwa, a związanych ze stanem techniczno-eksploatacyjnym pasażerskich pojazdów kolejowych oraz urządzeń dSAT, z tego:

- w 2018 r. – 357 kontroli (w tym 192 kontrole wykazały nieprawidłowości),
- w 2019 r. – 348 kontroli (w tym 214 kontrole wykazały nieprawidłowości),
- w 2020 r. (I kwartał) – 67 kontroli (w tym 53 kontrole wykazały nieprawidłowości).

Kontrole prowadzone były ramach tematu „Przygotowanie i realizacja procesu przewozowego oraz System Zarządzania Bezpieczeństwem”.

Najczęściej powtarzające się nieprawidłowości stwierdzane w wyniku tych kontroli dotyczyły: kwalifikacji i czasu pracy pracowników; stanu technicznego i oznakowania pojazdów kolejowych; utrzymania pojazdów kolejowych; stanu technicznego, utrzymania i oznakowania infrastruktury kolejowej oraz prowadzenia ruchu kolejowego.

1.7.3. W latach 2018 – 2020 (I kwartał) Prezes UTK przeprowadził łącznie sześć kontroli dotyczących spełniania wymagań określonych w świadectwach bezpieczeństwa, związanych ze stanem techniczno-eksploatacyjnym pasażerskich pojazdów kolejowych. Kontrole zostały przeprowadzone w WKD Sp. z o.o. w ramach następujących zakresów tematycznych:

- Przygotowanie i realizacja procesu przewozowego, w tym przygotowanie pociągów do jazdy;
- Spełnienie warunków wydania świadectwa bezpieczeństwa przez przewoźników kolejowych zwolnionych z obowiązku posiadania certyfikatów;
- Stan techniczny i proces utrzymania pojazdów kolejowych.

W ich wyniku nie stwierdzono nieprawidłowości.

(dowód: akta kontroli str. 279-282)

Na podstawie wyników omówionych wyżej w pkt 1.7.1.-1.7.3. kontroli Prezes UTK wydał, w latach 2018-2020 (I kwartał), w trybie art. 13b uotk, 27 decyzji administracyjnych wobec PKP PLK S.A., nakazujących usunięcie nieprawidłowości w zakresie spełniania warunków i wymagań określonych w: certyfikatach bezpieczeństwa i autoryzacjach bezpieczeństwa.

Wskazane decyzje zostały wydane w związku ze stwierdzeniem nieprawidłowości w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej, polegających m.in. na: niewłaściwym stanie technicznym toru i podtorza; niewłaściwym stanie technicznym rozjazdów; niewłaściwym stanie technicznym urządzeń sterowania ruchem kolejowym; niewłaściwym usytuowaniu drzew i krzewów w sąsiedztwie linii kolejowej; nieprawidłowym stanie nawierzchni drogowej w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego; nieprawidłowym stanie nawierzchni torowej w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego; braku zapewnienia widoczności przejazdu kolejowo-drogowego z miejsca obsługi przez dróżnika przejazdowego.

Na podstawie wyników ww. kontroli zostało wszczętych 16 postępowań administracyjnych, które zakończyły się wydaniem decyzji umarzającej postępowanie. Dyrektor DPiN wyjaśnił, że takie rozstrzygnięcie zapadło na skutek działania ze strony zarządcy infrastruktury, polegającego na usunięciu nieprawidłowości przed zakończeniem wdrożonego postępowania administracyjnego.

Prezes UTK wydał, w latach 2018-2020 (I kwartał), cztery decyzje nakazujące kolejowym przewoźnikom pasażerskim usunięcie stwierdzonych nieprawidłowości. Trzy decyzje dotyczyły PKP Intercity S.A. a jedna Przewozów Regionalnych

sp. z o.o.³⁷ Stwierdzone nieprawidłowości polegały na niewłaściwym utrzymaniu pojazdów kolejowych (uszkodzone ogrzewanie, uszkodzona klimatyzacja, a także eksploataowanie elektrycznego zespołu trakcyjnego przy braku sprzęgu Scharfenberga).

(dowód: akta kontroli str. 287-320)

Badanie dokumentacji dotyczącej wybranych losowo dziesięciu kontroli w zakresie spełniania warunków i wymagań określonych w certyfikatach bezpieczeństwa, świadectwach bezpieczeństwa i autoryzacjach bezpieczeństwa przeprowadzonych przez Prezesa UTK, w latach 2018-2020 (I kwartał) u przewoźników kolejowych³⁸ oraz w PKP PLK S.A.³⁹, wykazało nieprawidłowości w przypadku: - trzech kontroli przewoźników kolejowych i czterech kontroli PKP PLK S.A.

1. Nieprawidłowości dotyczyły m.in.: dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych po czynnościach utrzymaniowych przez osoby nieposiadające w tym zakresie stosownego upoważnienia; niezgodnego z wymaganiami dokumentowania pomiarów i badań diagnostycznych pojazdów kolejowych, braku nadzoru nad przyrządami pomiarowymi wykorzystywanymi w procesie utrzymania pojazdów kolejowych oraz nad znajomością szlaków kolejowych przez pracowników drużyn pociągowych; niedostatecznego zakresu audytów wewnętrznych Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem; niesprawnego Systemu Informacji Pasażerskiej; błędów w „Rejestrze zagrożeń”; nierzetelnego prowadzenia rejestrów pojazdów kolejowych; nieprawidłowego utrzymania nawierzchni linii kolejowych;

2. Kontrole przeprowadzone zostały zgodnie z przepisami rozdziału 3 pt. „Protokół kontroli i wystąpienie pokontrolne”, rozporządzenia w sprawie kontroli Prezesa UTK. Zgodnie z § 9 ust 1 ww. rozporządzenia wyniki przeprowadzonych kontroli zostały przedstawione w protokołach kontroli. Protokoły zawierały elementy wymienione w § 9 ust 2 rozporządzenia. Na podstawie ustaleń przedstawionych w protokołach kontroli, sporządzone zostały wystąpienia pokontrolne, zawierające ocenę kontrolowanej działalności.

3. W przypadkach stwierdzenia nieprawidłowości kontrolowani zobowiązani zostali w wystąpieniach pokontrolnych do usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości oraz poinformowania Prezesa UTK o wykonaniu uwag i wniosków, a także do przedstawienia dowodów dokumentujących zrealizowane w tym zakresie działania.

4. Kontrolowani wywiązali się z obowiązku poinformowania Prezesa UTK o sposobie wykonania uwag i wniosków, a także przedstawili dowody potwierdzające usunięcie nieprawidłowości.

5. Kontrole przeprowadzone zostały zgodnie z terminami przyjętymi w planach nadzoru i obowiązującymi w UTK listami kontrolnymi oraz wytycznymi Prezesa UTK na lata 2018-2020⁴⁰.

(dowód: akta kontroli str. 376, 441-449)

1.8. Kontrole dotyczące nadzoru sprawowanego przez przewoźników pasażerskich nad spełnianiem przez maszynistów wymagań, uprawniających do prowadzenia pociągów lub innych pasażerskich pojazdów kolejowych.

Nadzór nad spełnianiem przez maszynistów wymagań określonych w art. 22 uotk, realizowany był w ramach kontroli dotyczących:

- funkcjonowania systemów zarządzania bezpieczeństwem, zgodnie z wymogami

³⁷ Obecnie POLREGIO sp. z o.o.

³⁸ Kontrole zaplanowane w PN na 2018 r. pod poz. 101 i 172; kontrole zaplanowane w PN na 2019 r. pod poz. 15 i 582; kontrola zaplanowana w PN na 2020 r. pod poz. 170.

³⁹ Kontrole zaplanowane w PN na 2018 r. pod poz. 183 i 834; kontrole zaplanowane w PN na 2019 r. pod poz. 118 i 255; kontrola zaplanowana w PN na 2020 r. pod poz. 95.

⁴⁰ Średni czas trwania kontroli planowej wynosił: w 2018 r. – 15 dni, w 2019 r. – 13 dni, w I kwartale 2020 r. – 12 dni. Średni czas trwania kontroli pozaplanowych (doraźnych) wynosił: w 2018 r. – 6 dni, w 2019 r. – 4 dni, w I kwartale 2020 r. – 8 dni.

wynikającymi z kryterium N załącznika II do Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa (Dz. Urz. L 326/11-24 z 10 grudnia 2010 r.);

- spełniania warunków wydania świadectwa bezpieczeństwa (dot. WKD sp. z o.o.);
- kwalifikacji pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego;
- czasu pracy maszynistów, w tym składania i przekazywania do Prezesa UTK oświadczeń maszynistów.

W latach 2018-2020 (I kwartał) Prezes UTK przeprowadził łącznie 93 kontrole w zakresie prawidłowości nadzoru pasażerskich przewoźników kolejowych nad spełnianiem przez maszynistów wymagań określonych w art. 22 uotk⁴¹.

Kontrole te zostały przeprowadzone w następujących zakresach tematycznych:

- funkcjonowanie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem – 26 kontroli,
- kwalifikacje pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego – 33 kontrole,
- czas pracy maszynistów, w tym składania i przekazywania do Prezesa UTK oświadczeń maszynistów – 20 kontroli,
- spełnianie warunków wydawania świadectwa bezpieczeństwa (dot. WKD sp. z o.o. – 2 kontrole).

Badaniem objęto dokumentację wybranych losowo 11 kontroli jednostkowych, przeprowadzonych u przewoźników pasażerskich⁴², w latach 2018-2020 (I kwartał), w powyższych zakresach tematycznych. Stwierdzono, że:

1. Kontrole przeprowadzone zostały zgodnie z przepisami rozdziału 3 pt. „Protokół kontroli i wystąpienie pokontrolne” rozporządzenia w sprawie kontroli Prezesa UTK.

Zgodnie z § 9 ust. 1 ww. rozporządzenia wyniki przeprowadzonych kontroli zostały przedstawione w protokołach kontroli. Protokoły zawierały elementy wymienione w § 9 ust. 2 rozporządzenia. Ponadto sporządzone zostały wystąpienia pokontrolne, zawierające ocenę kontrolowanej działalności.

2. Dwa (spośród 11) protokoły kontroli⁴³ sporządzone zostały w terminie przekraczającym 14 dni od daty zakończenia kontroli, co było niezgodne z § 9 ust. 5 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 27 grudnia 2017 r. w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, tj.: jeden sporządzono 16 dni od daty zakończenia kontroli, drugi 20 dni od daty zakończenia kontroli.

Dyrektor DPiN wyjaśnił, że bezpośrednią przyczyną sporządzenia protokołów kontroli po terminie był złożony charakter prowadzonych kontroli:

- kontrola w PKP Intercity S.A. dotyczyła pięciu kryteriów określonych w - załączniku II do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie

⁴¹ W tym 81 kontroli u 11 pasażerskich przewoźników kolejowych objętych badaniem ze strony NIK (por. przypis nr 24).

⁴² Kontrola przeprowadzona w Kolejach Śląskich sp. z o.o. (ujęta w PN na 2018 r. pod poz. 101), kontrola przeprowadzona w Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o. (ujęta w PN na 2018 r. pod poz. 172), kontrola przeprowadzona w PKP Intercity S.A. (ujęta w PN na 2018 r. pod poz. 253), kontrola przeprowadzona w WKD Sp. z o.o. (ujęta w PN na 2018 r. pod poz. 289), kontrola przeprowadzona w Kolejach Wielkopolskich sp. z o.o. (ujęta w PN na 2018 r. pod poz. 532), kontrola przeprowadzona w Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej sp. z o.o. (ujęta w PN na 2019 r. pod poz. 20), kontrola przeprowadzona w Kolejach Małopolskich sp. z o.o. (ujęta w PN na 2019 r. pod poz. 475), kontrola w Przewozach Regionalnych Sp. z o.o. (ujęta w PN na 2019 r. pod poz. 519), kontrola przeprowadzona w PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o. (ujęta w PN na 2019 r. pod poz. 536), kontrola przeprowadzona w Kolejach Dolnośląskich Sp. z o.o. (ujęta w PN na 2019 r. pod poz. 854), kontrola przeprowadzona w Kolejach Mazowieckich sp. z o.o. (ujęta w PN na 2020 r. pod poz. 5).

⁴³ Dot. kontroli przeprowadzonych w: PKP Intercity S.A. (ujętej w PN na 2018 r. pod poz. 253) oraz Kolejach Wielkopolskich sp. z o.o. (ujętej w PN na 2018 r. pod poz. 532).

wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa (Dz. Urz. z 2010 r. L 326/11 z dnia 10 grudnia 2010 r.): Kryterium A - środków kontroli ryzyka dla wszystkich czynników ryzyka związanych z działalnością przedsiębiorstwa kolejowego; Kryterium B - kontroli ryzyka związanego ze świadczonymi usługami utrzymania i dostarczaniem materiałami; Kryterium I - zapewnienia ciągłego doskonalenia; Kryterium N - zapewnienia programu szkolenia pracowników i systemów zapewniających utrzymanie kompetencji pracowników i prawidłowe wykonanie zadań; Kryterium Q - procedur zapewniających, aby wypadki, incydenty, zdarzenia potencjalnie wypadkowe oraz inne niebezpieczne zdarzenia były zgłaszane i badane.

- kontrola w Kolejach Wielkopolskich sp. z o.o. w zakresie nadzoru nad kwalifikacjami pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego została przeprowadzona w związku z otrzymaniem dwóch zgłoszeń dotyczących nieprawidłowości przy zatrudnianiu i dopuszczaniu do pracy maszynisty oraz przeprowadzania prób hamulca. Skomplikowany charakter tej sprawy polegał na konieczności wnikliwej analizy zebranego materiału dowodowego pod kątem problematycznych zagadnień podniesionych w skargach.

Badania kontrolne wykazały ponadto, że:

3. Kontrole przeprowadzone zostały zgodnie z wytycznymi ujętymi w planach nadzoru na lata 2018-2020, tj. badaniami objęto działania, które wymieniono w planach nadzoru, jako niezbędne do zrealizowania.

4. Siedem (spośród 11) kontroli zostało przeprowadzonych w innych terminach niż to było zaplanowane w Planach Nadzoru.

5. W wyniku sześciu kontroli stwierdzono nieprawidłowości w zakresie sprawowanego przez przewoźników nadzoru nad zapewnieniem znajomości szlaków kolejowych przez pracowników drużyn pociągowych, nieprzeprowadzeniu jazd szkoleniowych zaleconych przez Prezesa UTK po zdarzeniu kategorii D-70⁴⁴; nieprowadzeniu wymaganej dokumentacji ewidencyjnej pojazdów kolejowych; nieskutecznym nadzorze nad utrzymaniem pojazdów kolejowych; prowadzeniu pociągu bez wymaganych dokumentów, tj. wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu.

6. W przypadkach stwierdzenia nieprawidłowości kontrolowany zobowiązany został do ich usunięcia oraz poinformowania Prezesa UTK o wykonaniu uwag i wniosków, a także do przedstawienia dowodów dokumentujących zrealizowane działania/ usunięte nieprawidłowości;

7. Kontrolowani we wszystkich zbadanych przypadkach wywiązali się z obowiązku poinformowania Prezesa UTK o wykonaniu uwag i wniosków, a także przedstawienia stosownych dowodów dokumentujących sposób usunięcia nieprawidłowości.

(dowód: akta kontroli str. 366,385-397)

1.9. Nadzór Prezesa UTK nad ośrodkami szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów i podmiotami uprawnionymi do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty, a także zachowania ich ważności.

Liczba ośrodków szkolenia wpisanych do rejestru podmiotów uprawnionych do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencję i świadectwo maszynisty w badanym okresie przedstawiała się następująco: 35 (wg stanu na 31 grudnia 2018 r., 42 (wg stanu na dzień 31 grudnia 2019 r.) i 44 (wg stanu na dzień

⁴⁴ Wjazd elektrycznego pojazdu kolejowego na tor nieelektryfikowany lub tor z planowo bądź długotrwale wyłączonym napięciem na sieci trakcyjnej.

31 marca 2020 r.)

Liczba podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania, w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych niezbędnych do uzyskania licencji oraz świadectwa maszynisty kształtowała się następująco: stan na 31 grudnia 2018 r. - 4; stan na 31 grudnia 2019 r. - 4; stan na 31 marca 2020 r. - 4.

(dowód: akta kontroli str. 325-338)

W latach 2018-2020 (I kwartał) Prezes UTK przeprowadził łącznie 69 kontroli ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów w tym: w 2018 r.- 30 kontroli, w 2019 – 36 kontroli i w 2020 r. (do 31 marca) - 3 kontrole. Nieprawidłowości zostały stwierdzone łącznie w przypadku 30 kontroli; z tego w 2018 r. – w 11 kontrolach; w 2019 r. – w 18 kontrolach i w 2020 r. (do 31 marca) – w 1 kontroli.

Kontrole ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów dotyczyły m.in.: warunków lokalowych; wyposażenia dydaktycznego; zajęć praktycznych; wymagań dokumentacyjnych; wymagań dla symulatorów; kwalifikacji instruktorów prowadzących szkolenia; kwalifikacji egzaminatorów prowadzących egzaminy; szkoleń i egzaminów na licencję oraz na świadectwo maszynisty; szkoleń maszynistów oraz sprawdzianów wiedzy i umiejętności.

Stwierdzone nieprawidłowości w kontrolach ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów dotyczyły m.in.:

- braku aktualizacji programu szkolenia, braku aktualizacji obowiązujących aktów prawnych, niekompletnych wpisów potwierdzających zakończenie realizacji programu przygotowania zawodowego, nieprawidłowo wypełnionego dziennika zajęć;
- niezapewnienia możliwości prowadzenia szkolenia w warsztatach utrzymaniowych, braku materiałów dydaktycznych/szkoleniowych, braku wyposażenia sali szkoleniowej w makiety i tablice poglądowe, braku dostępu do symulatora;
- nieuczestniczenia w konsultacjach wszystkich instruktorów i egzaminatorów wpisanych do wykazów instruktorów i egzaminatorów;
- przekazania do Prezesa UTK nierzetelnych informacji na temat zakresu szkolenia;
- niespełniania przez instruktorów wymagań do prowadzenia szkoleń, w tym przeprowadzenia pouczeń okresowych dla maszynistów przez osoby niewpisane do wykazu instruktorów.

W latach 2018-2020 (I kwartał) Prezes UTK przeprowadził 9 kontroli podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania o spełnianiu wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych niezbędnych do uzyskania licencji oraz świadectwa maszynisty. Nieprawidłowości stwierdzono w wyniku pięciu kontroli (dwóch - w 2018 r. i trzech - w 2019 r.).

Podczas kontroli sprawdzane były następujące zagadnienia: spełnianie przez lekarzy warunków wskazanych w przepisach prawa⁴⁵; rzetelność wystawianych orzeczeń lekarskich; organizacja konsultacji przez lekarzy specjalistów; organizacja badań laboratoryjnych i innych; warunki lokalowe i sanitarne w ośrodkach przeprowadzających badania.

Ustalone w ramach ww. kontroli nieprawidłowości dotyczyły m.in.: niepoprawnego wypełniania lub wystawiania orzeczeń lekarskich; nieprawidłowej numeracji

⁴⁵ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 kwietnia 2015 r. w sprawie wymagań zdrowotnych, badań lekarskich i psychologicznych oraz oceny zdolności fizycznej i psychicznej osób ubiegających się o świadectwo maszynisty albo o zachowanie jego ważności (Dz. U. z 2019 r. poz. 340).

orzeczeń lekarskich oraz nieprawidłowego prowadzenia rejestru wydanych orzeczeń.

(dowód: akta kontroli str. 325-338)

Badanie dokumentacji dotyczącej wybranych losowo pięciu kontroli jednostkowych, przeprowadzonych w latach 2018-2020 (I kwartał), w tym: trzech w ośrodkach szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów⁴⁶ oraz dwóch w podmiotach uprawnionych do przeprowadzania badań niezbędnych do uzyskania licencji oraz świadectwa maszynisty (lub potwierdzenia ważności tych badań)⁴⁷, wykazało, że:

1. Kontrole przeprowadzone zostały zgodnie z przepisami rozdziału 3 pt. „Protokół kontroli i wystąpienie pokontrolne”, rozporządzenia w sprawie kontroli Prezesa UTK.

Zgodnie z § 9 ust 1 ww. rozporządzenia wyniki przeprowadzonych kontroli zostały przedstawione w protokołach kontroli. Protokoły zawierały elementy wymienione w § 9 ust 2 rozporządzenia w sprawie kontroli Prezesa UTK.

Na podstawie ustaleń przedstawionych w protokołach kontroli, sporządzone zostały wystąpienia pokontrolne, zawierające ocenę kontrolowanej działalności. W przypadkach stwierdzenia nieprawidłowości, kontrolowani zobowiązani zostali do ich usunięcia oraz poinformowania Prezesa UTK o wykonaniu uwag i wniosków oraz przedstawienia stosownych dowodów dokumentujących zrealizowane działania/usunięte nieprawidłowości,

2. Kontrolowani we wszystkich zbadanych przypadkach wywiązali się z obowiązku poinformowania Prezesa UTK o wykonaniu uwag i wniosków, a także przedstawienia stosownych dowodów dokumentujących zrealizowane działania/usunięte nieprawidłowości,

3. Dwie (spośród pięciu) kontrole dotyczące ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów zostały przeprowadzone w innych terminach niż zaplanowane w planach nadzoru:

- kontrola ujęta w PN na 2018 r. pod poz. 712 zaplanowana do wdrożenia w październiku 2018 r., przeprowadzona została w okresie od 26 do 30 listopada 2018 r.,

- kontrola ujęta w PN na 2019 r. pod poz. 582 zaplanowana do wdrożenia w sierpniu 2019 r., przeprowadzona została w okresie od 28 do 29 stycznia 2019 r.

4. W wyniku dwóch (z trzech) kontroli ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów stwierdzono nieprawidłowości polegające m.in. na: nieprawidłowym prowadzeniu rejestrów wydanych dokumentów; sporządzeniu protokołów z egzaminów na licencję maszynisty niezawierających wszystkich wymaganych danych; ujęciu w programach szkoleń nieaktualnych przepisów.

5. Kontrole podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych niezbędnych do uzyskania licencji oraz świadectwa maszynisty nie wykazały nieprawidłowości.

(dowód: akta kontroli str. 366)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

Trzy spośród 26 objętych badaniem NIK protokołów kontroli⁴⁸, przeprowadzonych przez Prezesa UTK u pasażerskich przewoźników kolejowych, sporządzone zostały

⁴⁶ Kontrola zaplanowana w PN na 2018 r. pod poz. 386; kontrola zaplanowana w PN na 2019 r. pod poz. 617; kontrola zaplanowana w PN na 2020 r. pod poz. 48.

⁴⁷ Kontrola zaplanowana w PN na 2018 r. pod poz. 712; kontrola zaplanowana w PN na 2019 r. pod poz. 58.

⁴⁸ Ujętych w PN na 2018 r. pod poz. 253 i 532 oraz w PN na 2019 r. pod poz. 451.

w terminach przekraczających 14 dni od dnia zakończenia kontroli, co było niezgodne z przepisem § 9 ust. 5 rozporządzenia w sprawie kontroli Prezesa UTK.

Dyrektor DPIŃ wyjaśnił, że bezpośrednią przyczyną sporządzenia wskazanych protokołów kontroli po terminie był złożony charakter zagadnień badanych w ramach tych kontroli.

Zdaniem NIK złożony charakter badanych zagadnień nie usprawiedliwia przekroczenia terminu sporządzenia przez inspektorów UTK protokołów kontroli, określonego w przepisie § 9 ust. 5 rozporządzenia w sprawie kontroli Prezesa UTK.

(dowód: akta kontroli str. 29, 366, 385-397)

OCENA OGÓLNA

NIK pozytywnie ocenia działalność Prezesa UTK w zakresie nadzoru nad zapewnieniem bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego, w tym nad wykonywaniem zadań mających na celu:

- utrzymanie i eksploatację pasażerskich pojazdów kolejowych oraz urządzeń dSAT w stanie zapewniającym bezpieczeństwo ruchu kolejowego,
- przestrzeganie przez przewoźników praw pasażerów w trakcie realizacji przewozów kolejowych,
- spełnianie warunków i wymagań zawartych w certyfikatach bezpieczeństwa, świadectwach bezpieczeństwa oraz autoryzacjach bezpieczeństwa,
- prawidłowe funkcjonowanie ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów oraz podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań niezbędnych do uzyskania licencji oraz świadectwa maszynisty.

III. 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:

1. Zapewnienie terminowego sporządzania przez pracowników UTK protokołów kontroli.

IV. 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 Prezesa 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 14 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, 4 września 2020 r.

Wiceprezes
Najwyższej Izby Kontroli

Marek Opiola


.....

Podpis