



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Departament Infrastruktury

KIN.410.002.03.2020

Pan Artur Martyniuk
Prezes Zarządu
POLREGIO sp. z o.o.
ul. Kolejowa 1, 01-217 Warszawa

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/20/028 - Bezpieczeństwo eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego.

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
ul. Filtrowa 57, 02-056 Warszawa
T +48 22 444 56 49, F +48 22 444 57 43
kin@nik.gov.pl
Adres korespondencyjny: Skr. poczt. P-14, 00-950 Warszawa 1

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	POLREGIO sp. z o.o. (dalej: Spółka) ul. Kolejowa 1, 01-217 Warszawa.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Artur Martyniuk, Prezes Zarządu od 22 maja 2020 r. W okresie od 3 kwietnia 2017 r. do 21 maja 2020 r. funkcję Prezesa Zarządu sprawował Krzysztof Zgorzelski. (akta kontroli str. 3-8)
Zakres przedmiotowy kontroli	Wypełnianie zadań w zakresie spełniania warunków technicznych i organizacyjnych, umożliwiających bezpieczną eksploatację pasażerskich pojazdów kolejowych, w tym: – utrzymanie taboru pasażerskiego w stanie techniczno-eksploatacyjnym gwarantującym bezpieczeństwo przewozów i ochronę środowiska; – wyposażenie taboru pasażerskiego w środki techniczne służące bezpieczeństwu i komfortowi przewoźu pasażerów; – zapewnienie właściwych kwalifikacji oraz prawidłowego wykonywanie zadań przez maszynistów pociągów pasażerskich i pracowników drużyn konduktorskich; – unowocześnienie i odnowa eksploatowanego taboru pasażerskiego, w tym pozyskiwanie dostępnych środków na dofinansowanie zakupów nowego lub modernizację posiadanych pojazdów kolejowych; – wykorzystywanie wskazań urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru (dSAT) w sposób zapewniający bezpieczne prowadzenie pasażerskich przewozów kolejowych.
Okres objęty kontrolą	Lata 2018-2020 (I półrocze), z możliwością wykorzystania dokumentów sporządzonych przed lub po tym okresie, jeżeli byłoby to niezbędne do prawidłowego przeprowadzenia kontroli
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	Robert Mecha, specjalista kp., upoważnienie do kontroli nr KIN/25/2020 z 6 maja 2020 r. (akta kontroli str. 1-2)

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 Spółki, w latach 2018-2020 (I półrocze), w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego.

Uzasadnienie oceny ogólnej Spółka w okresie objętym kontrolą prawidłowo wypełniała zadania polegające na zapewnieniu utrzymania taboru pasażerskiego w stanie technicznym gwarantującym bezpieczeństwo osób podróżujących koleją. Wykorzystywano w tym celu m.in. obowiązujący w POLREGIO sp. z o.o. System Zarządzania Bezpieczeństwem (dalej: SMS), których spełniał wymagania określone w § 2 i 4 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym³.

W okresie objętym kontrolą Spółka dysponowała taborom pasażerskim i środkami technicznymi służącymi bezpieczeństwu i komfortowi przewozu pasażerów, w tym urządzeniami wspomagającymi wsiadanie i wysiadanie osób o ograniczonej zdolności poruszania się. Podejmowano również działania mające na celu unowocześnienie posiadanego taboru kolejowego. W latach 2018 – 2020 (stan na 30 kwietnia) na zakup 18 pojazdów kolejowych oraz modernizację 82 pojazdów Spółka wydatkowała łącznie kwotę 286 985 tys. zł. Spółka w latach 2018-2020 (I półrocze) prawidłowo współpracowała z zarządcą infrastruktury (PKP PLK S.A.) w zakresie wykorzystywania wskazań urządzeń dSAT.

Spółka w okresie objętym kontrolą sprawowała skuteczny nadzór nad doskonaleniem zawodowym maszynistów pociągów pasażerskich i pracowników drużyn konduktorskich, zapewniając możliwość zdobywania wymaganych kwalifikacji w celu prawidłowego wykonywania zadań.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej⁴ kontrolowanej działalności

OBSZAR 1. Wykonywanie zadań w zakresie utrzymania taboru pasażerskiego w stanie techniczno-eksploatacyjnym gwarantującym bezpieczeństwo przewozów.

Opis stanu faktycznego 1.1. W Spółce obowiązywała dokumentacja SMS, spełniająca wymagania określone w § 2 i 4 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym. Systemy Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) wprowadzono w Spółce uchwałami Zarządu nr 428/2018 z 11 września 2018 r. oraz 272/2019 z 30 lipca 2019 r. Dokumentacja zawierała m.in.:

- politykę bezpieczeństwa,
- plany umożliwiające realizację celów przyjętych w programach poprawy bezpieczeństwa,
- procedury i metody dokonywania u przewoźnika oceny ryzyka powstałego z prowadzoną działalnością,
- opis sposobu sprawowania nadzoru nad oceną ryzyka prowadzonej działalności,

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

³ Dz. U. 2016 r., poz. 328, dalej rozporządzenie w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem

⁴ Oceny częściowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena częściowa może być sformułowana, jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

- systemy i programy szkolenia pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz obsługą i utrzymaniem urządzeń biorących udział w prowadzeniu pojazdów kolejowych,
- procedury zgłaszania i dokumentowania wszystkich zaistniałych wypadków i incydentów,
- stosowane u przewoźnika postanowienia o częstotliwości i trybie wewnętrznych audytów oraz kontroli bezpieczeństwa na różnych poziomach zarządzania w zakresie zagadnień związanych z bezpieczeństwem.

Nadzór nad Systemem Zarządzania Bezpieczeństwem sprawował Dyrektor Biura Bezpieczeństwa i Jakości (do 30 lipca 2019 r.), a następnie Dyrektor Biura Bezpieczeństwa Przewozów. Spółka w okresie objętym kontrolą zgodnie z § 5 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym przekazywała Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) programy poprawy bezpieczeństwa wraz z raportami w sprawie bezpieczeństwa, o których mowa w art. 17a ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym⁵.

(dowód: akta kontroli str. 9-513)

1.2. Według stanu na 31 grudnia 2018 r. liczba posiadanych i eksploatowanych przez Spółkę pojazdów kolejowych wynosiła 862; na dzień 31 grudnia 2019 r. 778 oraz na dzień 8 czerwca 2020 r. 777.

(dowód: akta kontroli str. 965)

1.3. Ogólna liczba kontroli wewnętrznych przeprowadzonych w latach 2018-2020 (do 30 czerwca), które dotyczyły utrzymania pojazdów kolejowych była następująca:

- w 2018 r. 16 kontroli,
- w 2019 r. 23 kontrole,
- w 2020 r. 3 kontrole.

Przeprowadzono również trzy audyty wewnętrzne SMS oraz 31 kontroli doraźnych.

(dowód: akta kontroli str. 380-382)

1.4. Analiza dziesięciu kontroli wewnętrznych i trzech audytów wewnętrznych dotyczących wykonywania zadań związanych z utrzymaniem pojazdów kolejowych w stanie zapewniającym bezpieczeństwo ich eksploatacji, wykazała, że Spółka każdorazowo podejmowała, a następnie oceniała działania wdrożone w celu wyeliminowania przyczyn niezgodności.

(dowód: akta kontroli str. 380-382)

1.5. W kontrolowanym okresie UTK przeprowadził w Spółce łącznie 216 kontroli, które dotyczyły m.in.: nadzoru nad funkcjonowaniem SMS, stanu technicznego pojazdów kolejowych wykorzystywanych w przewozach pasażerskich, nadzoru nad prawidłowością wystawiania i prowadzenia dokumentacji pociągowej oraz przestrzegania praw pasażerów i jakości usług w transporcie kolejowym, przygotowania i realizacji procesu przewozowego. Analiza kontroli przeprowadzonych w latach 2018-2020 przez Prezesa UTK w zakresie bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego wykazała, że Spółka w odpowiedzi na wydane zalecenia każdorazowo informowała Prezesa UTK o usuniętych nieprawidłowościach, przedstawiając stosowne dokumenty potwierdzające wykonanie zaleceń.

(dowód: akta kontroli str. 380-382)

⁵ Dz. U. z 2020 r., poz. 1043, dalej: uotk.

1.6. W latach 2018-2019 Spółka otrzymała z Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (dalej: PKBWK) łącznie 7 rekomendacji (zaleceń), które zostały zrealizowane. Wydane w 2018 r. zalecenie dotyczyły m.in.:

- zapewnienia w ramach systemu bezpieczeństwa bieżącej i okresowej kontroli poprawności zapisów wszystkich parametrów na taśmach rejestratorów elektromechanicznych pojazdów kolejowych,
- weryfikacji poprawności wykonywanych przeglądów pojazdów trakcyjnych pod kątem zgodności z zapisami Dokumentacji Systemu Utrzymania (DSU) tej serii pojazdów i zwiększenia nadzoru nad wykonywaniem tych usług,
- usprawnienia komunikacji w zakresie wyłączonych wagonów pomiędzy Działem Dyspozytury a Działem Utrzymania Wagonów,
- wzmocnienia nadzoru nad prawidłową realizacją procesu utrzymania pojazdów kolejowych.

W 2019 r. PKBWK wydała jedno zalecenie dotyczące wprowadzenia ciągłego obowiązku sprawdzania, czy wymagane parametry jazdy pojazdu z napędem są zapisywane przez rejestratory w szczególności po przeglądach poziomu utrzymania P3, P4, P5. Spółka ww. zalecenie zrealizowała. W 2020 r. Komisja nie wydała żadnego zalecenia.

(dowód: akta kontroli str. 802-806)

1.7. W kontrolowanym okresie Spółka posiadała System Ewidencji Pojazdów Kolejowych „Alicja”, który pełnił funkcję rejestru pojazdów kolejowych. W systemie odnotowywano następujące informacje:

- status pojazdu (praca pociągowa, manewry, przeglądy, naprawy),
- stan licznika,
- opisy usterek i awarii,
- data i numer ważności świadectwa sprawności technicznej,
- ogólne informacje o pojeździe (rok produkcji, producent, numery i daty ważności świadectw dopuszczenia, przypisanie do zakładu, informacje o własności),
- DSU.

System „Alicja” pozwalał na ustalanie terminowości realizacji zadań związanych z utrzymaniem pojazdu kolejowego we właściwym stanie technicznym.

(dowód: akta kontroli str. 930-843)

1.8. Analiza dokumentacji diagnostycznej 10 pojazdów kolejowych z okresu 2018-2020, wykazała, że Spółka przeprowadzała badania diagnostyczne zgodnie z przepisami załącznika 3 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych⁶.

(dowód: akta kontroli str. 380-382)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie wykonywanie przez Spółkę zadań w zakresie utrzymania taboru pasażerskiego w stanie technicznym gwarantującym bezpieczeństwo przewozów.

⁶ Dz. U. z 2016 r. poz. 226.

2. Wykonywanie zadań w zakresie wyposażenia taboru pasażerskiego w środki techniczne służące bezpieczeństwu i komfortowi przewozu pasażerów.

Opis stanu faktycznego

2.1. Według stanu na 31 grudnia 2018 r. 444 z 862 pojazdów były wyposażone w urządzenia wspomagające wsiadanie i wysiadanie osób o ograniczonej zdolności poruszania się (51,5%). Na 31 grudnia 2019 r. na 778 pojazdów udogodnienia dla osób niepełnosprawnych posiadało 450 pojazdów (57,8%). Według stanu na 8 czerwca 2020 r. spośród 777 posiadanych przez Spółkę pojazdów kolejowych, 450 (57,9%) było wyposażonych w urządzenia wspomagające wsiadanie i wysiadanie osób o ograniczonej zdolności poruszania się.

(dowód: akta kontroli str. 965)

2.2. Liczba uruchomionych pociągów pasażerskich Spółki, w których skład wchodziły wagony wyposażone w środki techniczne służące do obsługi osób o ograniczonej zdolności poruszania się przedstawiała się następująco:

- na 31 grudnia 2018 r. w skład 1 148 pociągów wchodziło 716 takich wagonów,
- na 31 grudnia 2019 r. w skład 1 180 pociągów wchodziły 823 wagony wyposażone w środki techniczne służące osobom niepełnosprawnym,
- na 31 marca 2020 r. w składzie 1 254 pociągów znajdowało się 930 wagonów wyposażonych w ww. środki.

(dowód: akta kontroli str. 965, 973)

2.3. Analiza danych dotyczących 777 pociągów eksploatowanych przez Spółkę wykazała m.in., iż:

- w 453 pojazdach zainstalowany był monitoring przestrzeni pasażerskiej,
- w 7 pojazdach umieszczono defibrylatory serca,
- w 450 pojazdach zainstalowano urządzenia do wsiadania i wysiadania osób niepełnosprawnych,
- w 396 pojazdach była klimatyzacja,
- w 418 pojazdach było WC w układzie zamkniętym,
- w gaśnice przeciwpożarowe były wyposażone wszystkie pojazdy,
- w 293 zainstalowano czujki przeciwpożarowe.

Ponadto ustalono, iż żadnego pociągu nie objęto ochroną fizyczną.

(dowód: akta kontroli str. 973)

2.4. W kontrolowanym okresie do Spółki wpłynęło:

- w 2018 r. 1 633 skargi i 442 wnioski,
- w 2019 r. 1 870 skarg i 647 wniosków,
- w 2020 r. 656 skarg i 426 wniosków.

Analiza siedmiu losowo wybranych skarg wykazała, że Spółka odpowiedziała na każdą skargę, a 5 skarg uznała za zasadne.

(dowód: akta kontroli str. 901-925)

2.5. W okresie objętym, kontrolą Biuro Kontroli i Audytu Wewnętrznego Spółki oraz organy zewnętrzne przeprowadzały kontrole w zakresie związanym z poprawą bezpieczeństwa oraz warunków eksploatacji pojazdów kolejowych. Analiza dokumentacji trzech kontroli wewnętrznych i trzech kontroli zewnętrznych, które stwierdziły nieprawidłowości wykazała, że Spółka informowała każdorazowo podmioty kontrolujące o podjętych działaniach i przekazywała dokumenty potwierdzającymi ich wykonanie. W latach 2018–2020 Biuro Kontroli i Audytu

Wewnętrzne przeprowadziło łącznie 36 kontroli (planowanych i doraźnych) oraz zrealizowało 7 zadań audytowych.

(dowód: akta kontroli str. 807-900, 926-929)

2.6. Od 28 lutego 2020 r. Spółka stosownie do zaleceń Głównego Inspektora Sanitarnego oraz rozporządzeń wydanych w sprawie ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii koronawirusa, podjęła m.in. następujące działania:

- wyposażono pracowników drużyn pociągowych i kas biletowych w środki ochrony osobistej i nałożono na nich obowiązek stosowania przekazanych środków w trakcie obsługi podróżnych,
- opracowano i przekazano do stosowania wytyczne dotyczące postępowania w przypadku podejrzenia wystąpienia przypadków choroby u pasażerów,
- przekazano ulotki Głównego Inspektora Sanitarnego do dystrybucji w pociągach transgranicznych oraz w połączeniach z lotniskami,
- wprowadzono procedury uproszczonej kontroli biletów polegające na wzrokowej ocenie prawidłowości posiadanego przez podróżnego biletu na przejazd.
- doprecyzowano procedury sprzątania składów w ramach codziennych czynności sprzątających o takie elementy, jak: poręcze, klamki, przyciski,
- wprowadzono obowiązek dezynfekcji składów w przypadku stwierdzenia chorego na pokładzie pociągu,
- wprowadzono zakaz wstępu do kabiny maszynisty,
- wyznaczono w pojazdach strefy bezpieczeństwa dla drużyn konduktorskich,
- wprowadzono procedury automatycznego otwierania drzwi, bez konieczności użycia przycisku,
- wprowadzono ograniczenia w liczbie podróżnych jednocześnie przewożonych na pokładzie pociągu.

(dowód: akta kontroli str. 944-945)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie wykonywanie przez Spółkę zadań w zakresie wyposażenia taboru pasażerskiego w środki techniczne służące bezpieczeństwu i komfortowi przewozu pasażerów.

OBSZAR

3. Wykonywanie zadań w zakresie pozyskiwania środków na dofinansowanie zakupów nowego lub modernizację posiadanego taboru pasażerskiego.

Opis stanu
faktycznego

W 2018 r. Spółka zaplanowała na zakup i modernizację pojazdów kolejowych, umożliwiających bezpieczne wsiadanie osób o ograniczonej zdolności poruszania kwotę 216 226 tys. zł. Wydatkowała 261 249 tys. zł, tj. 121% planowanej kwoty. W 2019 r. na ten sam cel Spółka zaplanowała kwotę 20 000 tys. zł, których nie wydatkowała. W dwóch ogłoszonych przetargach wpłynęły oferty przekraczające zaplanowaną kwotę zakupu. W 2018 r. Spółka zakupiła 12 pojazdów kolejowych wydatkując 117 792 tys. zł. Modernizacji poddano 54 pojazdy za kwotę 147 638 tys. zł. W 2019 r. zmodernizowano 22 pojazdy za kwotę 2 483 tys. zł. W 2020 r. Spółka zakupiła 4 pojazdy wydatkując 18 782 tys. zł i zmodernizowała 3 pojazdy za kwotę 281 tys. zł.

Wydatkowane w okresie objętym kontrolą środki finansowe na zakup lub modernizację pojazdów kolejowych eksploatowanych przez Spółkę pochodziły w całości ze środków własnych.

(dowód: akta kontroli str. 961-964)

Stwierdzone nieprawidłowości	W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.
OCENA CZĄSTKOWA	Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia wykonywanie przez Spółkę zadań w zakresie pozyskiwania środków na dofinansowanie zakupów nowego taboru pasażerskiego.
OBSZAR	4. Wykonywanie zadań w zakresie wykorzystywania wskazań urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru w sposób zapewniający bezpieczne prowadzenie pasażerskich przewozów kolejowych.
Opis stanu faktycznego	4.1. W latach 2018-2020 (I półrocze) Spółka współpracowała z zarządcą infrastruktury (PKP PLK S.A.) w zakresie wykorzystywania wskazań urządzeń dSAT. Podstawowe założenia tej współpracy zostały określone w wydanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wytycznych techniczno-eksploatacyjnych urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru. Zasady współpracy Spółki z PKP PLK S.A. w tym zakresie, określała umowa Nr 60/012/0113/19 o <i>wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2019/2020</i> z 20 listopada 2019 r. Pracownicy Spółki realizujący proces przewozowy, zobowiązani zostali do znajomości i stosowania regulacji wewnętrznych zarządcy infrastruktury, przywołanych w załączniku nr 3.2 do <i>Regulaminu sieci 2019/2020</i>. W 2018 r. urządzenia dSAT wykazały w stosunku do pojazdów eksploatowanych przez Spółkę 183 nieprawidłowości, w 2019 r. 337 nieprawidłowości, w 2020 r. (do 7 czerwca 2020 r.) odnotowano 163 nieprawidłowości. PKP PLK S.A. w okresie 2018 – 2020 r. odnotowała przekroczenia wartości progowych stanów ostrzegawczych, alarmowych oraz granicznych taboru kolejowego w trakcie 2 067 przejazdów pojazdów Spółki przez strefy pomiarowe urządzeń dSAT. W 2018 r. dokonano 417 865 pomiarów, w wyniku których wykryto 705 niesprawności, w 2019 r. pomiarów było 435 887 i 1 061 niesprawności, natomiast w 2020 r. wykonano 186 663 pomiarów, w trakcie których wykryto 315 niesprawności. Działania Spółki prowadzone w związku ze wskazaniami niesprawności na urządzeniach dSAT były zgodne z przyjętymi procedurami. (dowód: akta kontroli str. 724-802)
Stwierdzone nieprawidłowości	W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.
OCENA CZĄSTKOWA	Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie wykonywanie zadań przez Spółkę w zakresie wykorzystywania wskazań urządzeń dSAT w sposób zapewniający bezpieczne prowadzenie pasażerskich przewozów kolejowych.

5. Wykonywanie zadań w zakresie zapewnienia właściwych kwalifikacji oraz prawidłowego wykonywania zadań przez maszynistów pociągów pasażerskich i pracowników drużyn konduktorskich.

Opis stanu faktycznego

5.1. Funkcjonujący w Spółce SMS określał wymagania w zakresie kwalifikacji, obowiązków i uprawnień pracowników zatrudnionych na stanowiskach maszynistów pociągów pasażerskich i pracowników drużyn konduktorskich. W SMS wyodrębniono podsystem nr 2 – Podsystem zarządzania kompetencjami pracowników, który zawierał procesy dotyczące:

- nabywania i utrzymania kwalifikacji przez pracowników na stanowiskach bezpośrednio i pośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem pojazdu kolejowego,
- nabywania i utrzymania kwalifikacji przez pracownika zatrudnionego na stanowisku maszynisty,
- zarządzania kompetencjami pracowników odpowiedzialnych za realizację zadań określonych w systemie zarządzania bezpieczeństwem.

W kartach procesów zawarto opis działań zapewniających, aby wszyscy pracownicy odpowiadający za prawidłowe funkcjonowanie SMS posiadali odpowiednie kompetencje, mieli zapewnioną aktualizację wymaganej wiedzy oraz spełniali określone wymogi zdrowotne do bezpiecznego wykonywania przydzielonych im zadań.

(dowód: akta kontroli str.170-513)

5.2. Komórki organizacyjne Spółki odpowiedzialne merytorycznie za nadzór nad wymaganymi kwalifikacjami maszynistów i drużyn konduktorskich na bieżąco realizowały swoje zadania w tym zakresie. Szkolenia i egzaminowanie maszynistów i kandydatów na maszynistów odbywały się w Ośrodkach wpisanych do rejestru prowadzonego przez Prezesa UTK. Ramowy program doskonalenia zawodowego dla osób zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio i pośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, w tym maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe realizował pouczenia okresowe. Program obejmował wytyczne w sprawie organizacji pouczeń okresowych oraz okresowych sprawdzianów wiedzy i umiejętności a także ramową tematykę pouczeń.

Spółka realizowała szkolenia dla maszynistów przy użyciu symulatora. Szkolenia prowadzone były zgodnie z załącznikiem nr 9 do *Instrukcji nabywania i utrzymania kwalifikacji zawodowych pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio i pośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem, ruchu kolejowego oraz maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe*.

Spółka organizowała i przeprowadzała również inne szkolenia dla maszynistów i pracowników drużyn konduktorskich w zakresie bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskich pojazdów kolejowych oraz obsługi pasażerów, w tym osób o ograniczonej zdolności poruszania się i udzielania pomocy przedlekarskiej.

W latach 2018 r. – 2020 (30 czerwca) przeprowadzono łącznie:

- 15 szkoleń z zakresu zagadnień taborowych (przeszkolono 8 705 pracowników),
- 9 szkoleń z profesjonalnej obsługi klienta oraz pozytywnego wizerunku Spółki (przeszkolono 4 108 pracowników),
- 9 szkoleń dotyczących wsparcia udzielane osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej (przeszkolono 3 392 pracowników),

- 510 szkoleń z udzielania pomocy przedlekarskiej (przeszkolono 3 701 pracowników).

(dowód: akta kontroli str. 966-967)

5.3. W latach 2018-2020 w Spółce przeprowadzono testy na obecność alkoholu w organizmie pracowników przed przystąpieniem do pracy na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego i pojazdów kolejowych oraz obsługą pasażerów. Wg wyjaśnienia Dyrektora Biura Eksploatacji wskazane testy przeprowadzane były w związku z nałożeniem na pracodawcę, przepisem art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi⁷ obowiązku niedopuszczania do pracy, osoby co do której istnieje „uzasadnione podejrzenie” nietrzeźwości⁸.

W wyniku przeprowadzonych, w latach 2018-2020 (I półrocze), 325 765 kontroli maszynistów i 260 138 kontroli pracowników drużyn konduktorskich⁹, stwierdzono nietrzeźwość 2 maszynistów i 4 pracowników drużyn konduktorskich.

(dowód: akta kontroli str. 976-978)

5.4. Na podstawie próby 10 osób zatrudnionych w Spółce na stanowiskach maszynistów i kierowników pociągu, zbadano spełnianie przez te osoby warunków niezbędnych do wykonywania pracy na powierzonych im stanowiskach. Zakres badania obejmował:

- szkolenia i egzaminy: okresowe, kwalifikacyjne i weryfikacyjne,
- badania lekarskie potwierdzające spełnianie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do pracy na stanowiskach kolejowych, uzyskania licencji maszynisty, świadectwa maszynisty oraz zachowania ich ważności,
- inne wymagania określone w art. 22 ca¹⁰ i 22d¹¹ uotk.

W wyniku kontroli nie stwierdzono nieprawidłowości. Osoby zatrudnione na stanowiskach maszynistów i kierowników pociągu spełniały warunki niezbędne do wykonywania tej pracy.

(dowód: akta kontroli str. 380-382)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie wykonywanie zadań w zakresie zapewnienia właściwych kwalifikacji oraz prawidłowego wykonywania zadań przez maszynistów pociągów pasażerskich i pracowników drużyn konduktorskich.

IV. Uwagi i wnioski

W związku z niestwierdzeniem nieprawidłowości, Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag i wniosków.

⁷ Dz. U. z 2019 r. poz. 2277 ze zm.

⁸ Zgodnie z art. 17 ust. 1 przywołanej ustawy: „1. Kierownik zakładu pracy lub osoba przez niego upoważniona mają obowiązek niedopuszczenia do pracy pracownika, jeżeli zachodzi uzasadnione podejrzenie, że stawiał się on do pracy w stanie po użyciu alkoholu albo spożywał alkohol w czasie pracy. Okoliczności stanowiące podstawę decyzji powinny być podane pracownikowi do wiadomości”.

⁹ W zakresie obecność alkoholu w organizmie pracowników przed przystąpieniem do pracy na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego i pojazdów kolejowych oraz obsługą pasażerów.

¹⁰ Oświadczenia związane z czasem pracy maszynistów.

¹¹ Zasady uznawania kwalifikacji zawodowych personelu kolejowego.

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.

Warszawa, **28** sierpnia 2020 r.

Kontroler
Robert Mecha
Specjalista k.p.

Robert Mecha
.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Infrastruktury
Dyrektor

p.o. WICEDYREKTORA
Departamentu Infrastruktury
2 up. M. Stolarczyk
Marcin Stolarczyk
.....
podpis

