



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Departament Infrastruktury

KIN.410.002.05.2020

Pan Marek Chraniuk
Prezes Zarządu
PKP Intercity S.A.
Al. Jerozolimskie 142 A
02-305 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	PKP Intercity S.A. (dalej: Przewoźnik lub Spółka)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Marek Chraniuk, Prezes Zarządu od 10 marca 2016 r.
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 przewozu pasażerów; • zapewnienie właściwych kwalifikacji oraz prawidłowego wykonywania zadań przez maszynistów pociągów pasażerskich i pracowników drużyn konduktorskich; • unowocześnienie i odnowa eksploatowanego taboru pasażerskiego, w tym pozyskiwanie dostępnych środków na dofinansowanie zakupów nowych pojazdów kolejowych lub modernizację pojazdów posiadanych przez Spółkę; • 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 dowodów, sporządzonych przed lub po tym okresie, niezbędnych do prawidłowego przeprowadzenia kontroli.
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
Kontroler	Iwona Zubrzycka-Wasil, st. inspektor kp., upoważnienie do kontroli nr 24/2020 z 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 pozytywnie ocenia działania Spółki w latach 2018–2020 (I półrocze), w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego.

Uzasadnienie
oceny ogólnej

Spółka prawidłowo wykonywała zadania w celu utrzymania taboru pasażerskiego w stanie technicznym zapewniającym bezpieczeństwo przewozów. Eksploatowany tabor pasażerski był wyposażony w środki techniczne służące bezpieczeństwu i komfortowi pasażerów, w tym osób z ograniczoną możliwością poruszania się. Przewoźnik podejmował działania w celu zwiększenia liczby pojazdów kolejowych dostosowanych do obsługi osób niepełnosprawnych i współpracował z zarządcą infrastruktury w celu rozwiązania problemu braku możliwości eksploatacji podnośników pociągowych na zbyt niskich peronach. W wyniku modernizacji taboru poprawiła się jakość świadczonych przez Spółkę usług przewozowych. Podczas dokonywania modernizacji uwzględniano wymogi ochrony środowiska, jakie powinny spełniać pojazdy kolejowe, w tym ograniczenie emisji hałasu, zanieczyszczeń z lokomotyw spalinowych oraz zanieczyszczeń z urządzeń sanitarnych. Pracownicy drużyn pociągowych odpowiednio reagowali na wykryte przez urządzenia dSAT stany awaryjne taboru. Przewoźnik zapewniał spełnienie wymagań przez osoby prowadzące pojazdy kolejowe, poprzez szkolenia zawodowe pracowników, weryfikowanie posiadanych przez nich kwalifikacji i nadzorowanie sposobu wykonywania zadań.

W związku z zagrożeniem epidemicznym, zaistniałym w pierwszej połowie 2020 r., w Spółce wdrożono szczególne zasady wykonywania przewozów pasażerskich, których celem było ograniczenie ryzyka rozprzestrzeniania się wirusa SARS-CoV-2 zarówno wśród pasażerów, jak i pracowników, a także zapewnienie ciągłości świadczenia usług przewozowych.

Obowiązujący w Spółce system zarządzania bezpieczeństwem (dalej: SMS) funkcjonował poprawnie i zawierał elementy określone w rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym³. SMS zabezpieczał realizację zadań w zakresie utrzymania pojazdów kolejowych przez Przewoźnika w sposób rzetelny, zapewniający bezpieczeństwo pasażerskich przewozów kolejowych.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częstkowej⁴ kontrolowanej działalności

OBSZAR

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

Opis stanu
faktycznego

W Spółce został wdrożony SMS, który określał podstawowe wymagania oraz procesy dotyczące zapewnienia bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego. Zarząd Spółki zatwierdził Księgę SMS uchwałą nr 37/2010 z 19 stycznia 2010 r. Ostatnia aktualizacja Księgi, do wersji 4.0, nastąpiła w maju

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

³ Dz. U. z 2016 r., poz. 328.

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

2019 r. W okresie objętym kontrolą Przewoźnik zgłosił Prezesowi UTK wprowadzone zmiany w dokumentacji SMS.

Za bezpieczeństwo w Spółce odpowiadał Prezes Zarządu a Pełnomocnik Zarządu ds. SMS koordynował całość przedsięwzięć w tym zakresie. Członek Zarządu ds. Operacyjnych nadzorował pracę osób i komórek organizacyjnych, które realizowały zadania z zakresu bezpieczeństwa. W Zakładach Spółki za bezpieczeństwo odpowiadali ich Dyrektorzy a zadania związane z zapewnieniem bezpieczeństwa realizowali Koordynatorzy ds. SMS.

Dokumentacja SMS składała się z Księgi SMS i 18 procedur oraz 5 załączników, w tym polityki bezpieczeństwa.

Każda z procedur SMS podlegała audytowi przynajmniej raz w roku, na poziomie Centrali i/lub Zakładu. W 2018 r. w Centrali i Zakładach Spółki zaplanowano łącznie 43 audyty wewnętrzne procedur SMS, a wykonano 42 audyty. Niezrealizowany z poziomu Centrali Spółki audyt dotyczył procedury P-05 *Realizacja procesu przewozu*. Audyt w zakresie tej procedury został natomiast przeprowadzony w każdym z czterech Zakładów Spółki. W 2019 r. przeprowadzono 49 audytów, zgodnie z przyjętym na ten rok planem. Na podstawie wyników audytów Przewoźnik podejmował działania korygująco-zapobiegawcze (w 2018 r. – 177; w 2019 r. – 108), w tym odnotował w rejestrze zagrożeń stwierdzone niezgodności oraz opracował programy poprawy bezpieczeństwa na kolejny rok.

(akta kontroli str. 1583-1695)

Na lata 2018, 2019 i 2020 opracowano *Ramowe programy i plany działań PKP Intercity S.A. na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego*, które zostały zatwierdzone uchwałami Zarządu Spółki. W *Ramowych programach* wskazano działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa oraz określono ich cele ilościowe i jakościowe, komórki odpowiedzialne za realizację, a także terminy wykonania poszczególnych zadań i osoby odpowiedzialne za nadzór nad ich wdrożeniem.

Sprawozdania z realizacji *Ramowych programów i planów działań Spółki PKP Intercity na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego* w latach 2017, 2018 i 2019 stanowiły część *Raportów w sprawie bezpieczeństwa certyfikowanego przewoźnika kolejowego*, które, zgodnie z art. 17 a ust 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym⁵, Przewoźnik przedstawiał Prezesowi UTK.

(akta kontroli str. 101-180, 330, 872, 1416-1441, 1605-1695)

Przewoźnik realizował procesy utrzymania pasażerskich pojazdów kolejowych według procedury SMS P-03 *Utrzymanie pojazdów kolejowych*, która dotyczyła bieżącego oraz wieloletniego utrzymania pojazdów. Dla eksploatowanych pojazdów kolejowych Spółka posiadała zatwierdzone dokumentacje systemu utrzymania (dalej: DSU).

Czynności określone w DSU dla każdego typu eksploatowanych pojazdów wykonywano na pięciu poziomach utrzymania, obejmujących: przeglądy (P1, P2 i P3) oraz naprawy (P4 i P5), zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych⁶. Wagony po naprawach P4 i P5 poddawane były dodatkowym przeglądom zerowym (PZ) w celu dodatkowego monitorowania stanu technicznego. Podczas napraw okresowych P4 i P5 wykonywano jazdy próbne, w trakcie których zwracano uwagę na poprawność działania blokad drzwi.

⁵ Dz. U. z 2020 r., poz. 1043, dalej ustawa o transporcie kolejowym.

⁶ Dz. U. z 2016 r., poz. 226.

W 2018 r. wykonano przeglądy i naprawy na poziomie: P5 – 50 pojazdów; P4 – 554 pojazdy, w tym 12 elektrycznych zespołów trakcyjnych (dalej: EZT); P3 – 99 pojazdów. Po naprawach poawaryjnych odebrano 32 pojazdy.

W roku 2019 wykonano przeglądy i naprawy na poziomie: P5 – 101 wagonów; P4 – 514 pojazdów, w tym 89 trakcyjnych i 13 EZT; P3 – 240 pojazdów, w tym 24 trakcyjnych. Po naprawach poawaryjnych odebrano 34 pojazdy, w tym 7 trakcyjnych i 8 EZT.

Analiza przedstawionej do kontroli dokumentacji utrzymania 10 pojazdów kolejowych (5 lokomotyw i 5 wagonów osobowych) nie wykazała nieprawidłowości.

(akta kontroli str. 868, 1192-1194, 1416-1425, 1442-1455)

Wg stanu na 30 czerwca 2020 r. tabor Spółki składał się z 2086 wagonów osobowych, 315 lokomotyw elektrycznych, 60 lokomotyw spalinowych i 74 EZT. Ważne świadectwa sprawności technicznej miało 1369 wagonów, 226 lokomotyw elektrycznych, 46 lokomotyw spalinowych i 57 EZT. Pojazdy bez świadectw były wyłączone z eksploatacji i oczekiwały na wykonanie napraw lub były w trakcie ich przeprowadzania.

Średni wiek wagonów pasażerskich oraz lokomotyw Spółki na koniec 2019 r. wynosił 31 lat. Wiek eksploatowanych lokomotyw elektrycznych wynosił od 11 do 59 lat (EP05), spalinowych od 5 lat do 50 lat, a EZT od 5 lat do 13 lat.

Przewoźnik realizował zadania związane z utrzymaniem pojazdów w stanie technicznym zapewniającym bezpieczeństwo eksploatacji na podstawie przyjętej w październiku 2017 r. *Strategii taborowej PKP Intercity do roku 2020 z perspektywą do 2023 r.*, zawierającej wieloletni plan modernizacji i utrzymania taboru, na podstawie którego tworzone były roczne plany nakładów inwestycyjnych.

W roku 2018 na utrzymanie, przeglądy oraz naprawy bieżące, awaryjne, podewastacyjne i rewizyjne taboru zaplanowano 324,4 mln zł, a wydano 329,2 mln zł; w 2019 r. plan wyniósł 374,2 mln zł, a wykonanie 346,9 mln zł; do połowy 2020 r. plan wynosił 195,9 mln zł, a wydano 126,7 mln zł.

(akta kontroli str. 868, 1193, 1416, 1729-1820, 1864-1879, 1880-2040)

Plan audytów Biura Kontroli Wewnętrznej i Audytu Spółki (dalej: BAK) na 2018 r. obejmował siedem zadań, z których zrealizowano sześć. BAK zrealizowało ponadto jedno zadanie doraźne. Plan kontroli wewnętrznych na 2018 r. zawierał 12 tematów kontroli, z których: zrealizowano sześć; trzy tematy były w trakcie realizacji, a trzy oczekiwały na wykonanie. W 2018 r. przeprowadzono również 7 kontroli doraźnych. W planie audytu wewnętrznego i kontroli na 2019 r. ujęto 8 zadań audytowych i 18 tematów kontroli wewnętrznych, które zrealizowano. Ponadto przeprowadzono 6 kontroli doraźnych. Na 2020 r. zaplanowano 12 audytów wewnętrznych oraz 12 tematów kontroli wewnętrznych, w tym m.in. kontrolę doboru wagonów do modernizacji i zasadności przypadków rezygnacji z jej przeprowadzenia ze względu na zły stan techniczny pojazdów kolejowych. Przyjęte do rocznych planów audyty i kontrole były poprzedzone analizą ryzyka. Roczne plany kontroli i audytu wewnętrznego na lata 2018-2020 zostały przyjęte na podstawie uchwał Zarządu Spółki. Raporty z kontroli i audytów oraz informacje o wdrożeniu rekomendacji były przekazywane Zarządowi Spółki.

(akta kontroli str. 2304-2479)

W 2018 r. Prezes UTK przeprowadził w Spółce 157 kontroli, z których w 102 stwierdzono nieprawidłowości (ogółem 477 nieprawidłowości). W 2019 r. przeprowadził 185 kontroli, z których w 132 stwierdzono nieprawidłowości (ogółem 610 nieprawidłowości). W wyniku przeprowadzonych przez Prezesa UTK kontroli

ujawniono m.in. wykonywanie przez Spółkę przewozów pasażerskich pomiędzy państwami UE składami pociągów nieprzystosowanymi do transportu osób z niepełnosprawnością. Spółka poinformowała Prezesa UTK o prowadzonej na podstawie *Strategii taborowej do 2020 roku z perspektywą do roku 2023* modernizacji taboru, zakładającej dostosowanie wagonów do potrzeb osób z ograniczoną możliwością poruszania się oraz trwającymi pracami nad nową procedurą organizacji pomocy osobom z niepełnosprawnościami⁷. Na polecenie Prezesa Zarządu Spółki w styczniu 2019 r. kontrolerzy BAK przeprowadzili doraźną kontrolę stosowania procedury organizowania pomocy osobom z niepełnosprawnością i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w podróży koleją⁸.

Analiza wystąpień pokontrolnych skierowanych do Spółki przez Prezesa UTK, w latach 2018-2020 (I półrocze), wykazała, że do najczęściej stwierdzanych nieprawidłowości należały awarie drzwi czołowych i bocznych, a także niewłaściwe upoważnienie do prowadzenia lub obsługi danego typu pojazdu kolejowego oraz brak takiego upoważnienia. Usterki taboru wskazane w protokołach z kontroli UTK były przedmiotem analiz ryzyka przeprowadzanych wg procedury SMS P-07 *Identyfikacja zagrożeń i ocena ryzyka technicznego i operacyjnego*, a na podstawie wyników tych analiz podejmowano działania korygujące i zapobiegawcze.

(akta kontroli str.1654-1655, 1804, 2084)

W 2018 r. Spółka w całości zrealizowała zalecenie Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (dalej: PKBWK) dotyczące dokonania analizy i wyceny ryzyka dla przypadków prowadzenia pojazdów z wyłączonym urządzeniem czułości SHP (samoczynne hamowanie pociągu). Biuro Taboru przeprowadziło kontrolę książek pokładowych pojazdów z napędem pod kątem przestrzegania dokonywania zapisów związanych z włączaniem i wyłączaniem urządzeń czułości i poprawnością ich działania. W trakcie (ciągłej) realizacji było zalecenie PKBWK dotyczące zwiększenia nadzoru nad pracą maszynistów pod kątem bezpieczeństwa, w tym nad zapobieganiem przypadkom prowadzenia pojazdów z wyłączonymi urządzeniami SHP i CA (czuwak aktywny). Sukcesywnie wdrażano zalecenie dotyczące zapewnienia możliwości odczytu danych z rejestratorów pokładowych, w tym oprogramowania do analizy parametrów jazdy po zdarzeniach i zapewnienia bieżącej analizy w celu kontroli pracy maszynistów. W celu poprawnej interpretacji i reagowania na nietypowe sygnały od osób postronnych, zgłaszających potrzebę zatrzymania pociągu, wdrożono zalecenie PKBWK dotyczące potrzeby omówienia, podczas pouczeń okresowych, tematu obserwacji rejonu w obrębie toru przez maszynistów.

W 2019 r. Spółka zrealizowała w całości rekomendacje PKBWK, dotyczące omówienia podczas pouczeń okresowych: doraźnych zasad użycia hamulca bezpieczeństwa maszynisty, wykonywania szczegółowej próby hamulca i dokonywania zapisów w książce pokładowej, po zdarzeniach oraz obowiązku bieżącego zgłaszania sytuacji niebezpiecznych zarządcom infrastruktury. Podczas pouczeń, zgodnie z zaleceniem PKBWK, omawiano zabezpieczanie pojazdów przed zbiegnięciem⁹, przypominano zasady prowadzenia pojazdów w sytuacji zauważenia otwartych rogatki oraz wdrożono ćwiczenie na symulatorze jazdy jako działanie ciągłe. Zrealizowano zalecenie dotyczące określenia sposobu archiwizacji taśm

⁷ Obowiązuje od 20 maja 2020 r.

⁸ Wyniki kontroli i wdrożenie zaleceń przedstawione w obszarze nr 2. Wykonywanie zadań w zakresie wyposażenia taboru pasażerskiego w środki techniczne służące bezpieczeństwu i komfortowi pasażerów.

⁹ Tj. samoczynnym uruchomieniem i przemieszczaniem się pojazdu kolejowego w wyniku bezwładności, nachylenia torów, itp. czynników.

prędkościomierzy, w tym zasad ich przechowywania, opisywania i obowiązku sprawdzenia przez maszynistę poprawności rejestracji parametrów po każdej jeździe oraz weryfikacji zasad okresowych kontroli taśm pod kątem prawidłowości pracy maszynistów.

Do realizacji (w terminie do 2026 r.) pozostawało zalecenie PKBWK dotyczące wyposażenia pojazdów trakcyjnych w kamery cyfrowe lub wideorejestratory. Kamer nie posiadało 30 lokomotyw manewrowych SM-42 (spośród 60 posiadanych przez Przewoźnika lokomotyw spalinowych) oraz 20 EZT. W sprawie montażu kamer w EZT prowadzono proces zamówienia na zakup kamer szlakowych i wystąpiono do producenta o wykonanie analizy technicznej usytuowania i montażu kamer na lokomotywach składów.

(akta kontroli str. 1696-1716)

Od 2017 r. w Spółce wdrożono system zarządzania jakością QMS, który dostarczał informacji o jakości technicznej utrzymania pojazdów kolejowych oraz przygotowania pociągów do drogi. Kontrole w stacjach wyprawiania pociągów przeprowadzano na reprezentatywnych próbach wagonów, w celu oceny jakości pracy rewidentów taboru oraz wyegzekwowania właściwego stanu technicznego podzespołów pojazdów po naprawach i przeglądach. Protokoły z kontroli przeprowadzanych przez Wydział Kontroli Technicznych w Biurze Taboru były przysyłane do komórek zajmujących się eksploatacją i naprawami w Intercity, a nieprawidłowości omawiano podczas narad i pouczeń. Przeprowadzano także kontrole doraźne przygotowania składów pociągów do drogi w celu poprawy jakości usług. Stwierdzone w toku kontroli nieprawidłowości w zakresie działania drzwi, toalet, smarowania elementów trących (zderzaki), niewłaściwego wykonywania prób hamulców i obsługi urządzeń hamulcowych usuwano, a dyrektorów Zakładów zobowiązano do przeprowadzenia szkoleń pracowników odpowiedzialnych za naprawy i przygotowanie taboru.

(akta kontroli str. 864, 963, 1191, 1215, 1416-1425)

Do monitorowania stanu technicznego pojazdów kolejowych Biuro Taboru wykorzystywało sieciowy system informatyczny SPIN, który dostarczał informacji o terminach wykonanych i planowanych przeglądów i napraw pojazdów. W systemie SPIN widoczne były dane techniczne oraz eksploatacyjne (w tym m.in. informacje o usterkach wprowadzone przez system *Teczka Konduktora*), wykonane naprawy, dane o włączeniu i wyłączeniu pojazdu ze składu przez dyspozytora po odbiorze technicznym. Automatyzacja rejestracji przebiegów według rozkładów jazdy i kilometrażu faktycznie przejechanych tras ograniczała ryzyko błędów wynikających np. z awarii licznika kilometrów czy utraty danych w przypadku fizycznego uszkodzenia licznika.

(akta kontroli str. 1442-1455, 1463, 1804-1820)

Analizy bezpieczeństwa ruchu kolejowego przy przewozach realizowanych przez Spółkę, w latach 2018-2019, wskazywały na wzrost liczby sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w kategorii „przeszkoda na torach lub w skrajni”, spowodowany wzrostem liczby potrażeń zwierzyny leśnej. W 2019 r. odnotowano (w stosunku do 2018 r.) wzrost potrażeń zwierząt o 70% (w 2018 – 282, w 2019 – 505, a do połowy 2020 r. – 153). Ustalono, że w celu zmniejszenia liczby potrażeń Spółka w protokołach ustaleń końcowych zgłaszała do zarządcy infrastruktury wnioski o wygrodzenie torów czynnych w obszarach leśnych i montaż urządzeń odstraszających zwierzęta zbliżające się do torów.

(akta kontroli str. 300, 332, 2096)

Stwierdzone nieprawidłowości	W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.
OCENA CZĄSTKOWA	Dokumentacja SMS w Spółce spełniała wymagania określone w rozporządzeniu Ministra Transportu z 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym¹⁰. W ramach sprawowania nadzoru nad utrzymaniem taboru w stanie technicznym zapewniającym sprawność eksploatacji, rzetelnie planowano audyty i kontrole wewnętrzne i wdrażano zalecenia sformułowane w wyniku ich przeprowadzenia. Realizowano również zalecenia pokontrolne Prezesa UTK oraz rekomendacje PKBWK. W latach 2018-2020 (I półrocze) Przewoźnik rzetelnie monitorował wpływ stanu technicznego, eksploatowanych pojazdów kolejowych, na bezpieczeństwo przewozów poprzez wypełnianie, zgodnie z prawem, zadań w zakresie diagnostyki pojazdów kolejowych. Działania te zapewniły prawidłową ocenę stanu techniczno-eksploatacyjnego taboru.
OBSZAR	2. Wykonywanie zadań w zakresie wyposażenia taboru pasażerskiego w środki techniczne służące bezpieczeństwu i komfortowi przewozu pasażerów
Opis stanu faktycznego	Wszystkie EZT eksploatowane przez Spółkę, tj. 20 pojazdów ED250 (Pendolino), 20 pojazdów ED160 i 20 pojazdów ED161 były wyposażone w urządzenia zapewniające bezpieczeństwo wsiadania i wysiadania osób o ograniczonej zdolności poruszania się, zgodne z Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności (dalej: TSI). Spośród eksploatowanych wagonów w ww. środki techniczne wyposażonych było średnio 7% wagonów. Na podstawie <i>Strategii taborowej PKP Intercity S.A. do 2020 roku z perspektywą do roku 2023</i> Spółka zawarła 22 lutego 2018 umowę z Fabryką Pojazdów Szynowych H. Cegielski na dostawę 81 nowych wagonów, w tym 10 wagonów z miejscami i urządzeniami przystosowanymi do potrzeb osób niepełnosprawnych. Ponadto 27 kwietnia 2018 r. podpisała umowę z konsorcjum PESA Bydgoszcz i ZNTK Mińsk Mazowiecki na wykonanie naprawy okresowej P5 i modernizacji 60 wagonów uniwersalnych COMBO o podwyższonym standardzie, z przedziałem i urządzeniami do wsiadania dla osób niepełnosprawnych. Następnie - w czerwcu 2019 r. Spółka zawarła z Konsorcjum PESA Bydgoszcz i ZNTK Mińsk Mazowiecki umowę na wykonanie naprawy głównej połączonej z modernizacją 14 EZT serii ED74, która obejmowała wyposażenie składów w urządzenia zapewniające bezpieczeństwo wsiadania i wysiadania osób z ograniczoną mobilnością. W okresie objętym kontrolą w defibrylatory wyposażonych było 20 pojazdów EZT serii ED250, a w 2020 r. PKP Intercity zakupiło 20 defibrylatorów przeznaczonych do montażu w EZT ED160. Przeszkoleniem z pierwszej pomocy przedmedycznej, obejmującej obsługę posiadanych defibrylatorów, w 2018 r. objęto 391 pracowników Spółki, a w roku 2019 - 442 pracowników. Od grudnia 2018 r. szkolenia dotyczące zasad udzielania pierwszej pomocy były elementem przygotowania zawodowego i wszyscy nowo

¹⁰ Dz.U z 2016, poz. 328.

zatrudnieni pracownicy zostali w tym zakresie przeszkoleni. W 2020 r. Przewoźnik zaplanował przeszkolenie z udzielania pierwszej pomocy wszystkich pracowników drużyn konduktorskich¹¹. Rozpoczęcie realizacji wskazanych szkoleń opóźniło się w związku z wprowadzeniem stanu zagrożenia epidemicznego na terenie Polski¹².

W latach 2018-2019 średnia liczba dobowych kursujących pociągów Spółki wynosiła 375. W tej liczbie monitoringiem wizyjnym objętych było 60 EZT i przeciętnie 180 wagonów. W 2020 r. (do 19 maja 2020 r.) średnia dobowo liczba pociągów wyniosła 307, a monitoring był zainstalowany w 60 EZT i 260 wagonach.

Liczba pociągów objętych ochroną fizyczną w latach 2018 i 2019 wynosiła 16 na dobę¹³. W 2020 r. (do 30 czerwca) wskazana ochrona obejmowała 20 pociągów na dobę. Ochronę zapewniała zatrudniona przez Przewoźnika zewnętrzna agencja.

(akta kontroli str.1442-1455, 1460-1464, 2129-2152)

Usługi sprzątania wagonów w pociągach, lokomotyw i EZT wykonywali pracownicy WARS. Czyszczenia podstawowe pojazdów kolejowych wykonywano co najmniej raz na dobę, a poszerzone czyszczenia okresowe co 14 dni. Po zgłoszeniu przez pracowników WARS zakończenia czyszczenia pracownicy Przewoźnika dokonywali odbiorów usług. W przypadku nienależytej ich realizacji Spółka nakładała na wykonawcę usług sprzątania kary umowne, których łączna wysokość wyniosła w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2019 r. ok. 152 tys. zł.

(akta kontroli str. 2152-2171, 2304-2346)

W 2018 r. do Spółki wpłynęło 55,8 tys. skarg i reklamacji od pasażerów, w 2019 r. – 52,9 tys., a do 31 maja 2020 r. – 7,3 tys. Naczelnik Wydziału Biura Rozliczeń, Reklamacji i Windykacji wyjaśnił, że liczba skarg i reklamacji zgłoszonych w 2019 r. w stosunku do liczby przewiezionych przez Spółkę pasażerów (blisko 49 mln) wynosiła 0,011%. Najwięcej reklamacji (średnio 81% rocznie) dotyczyło opóźnień pociągów. Inne powody niezadowolenia z jakości usług świadczonych przez Przewoźnika to: brak komfortu podróży, w tym ogrzewania i klimatyzacji, nieodpowiednia jakość obsługi w kasach, niewłaściwa jakość usług świadczonych przez pracowników drużyn konduktorskich, zatłoczenie w pociągach, brak bezpieczeństwa, zły stan techniczny i sanitarny. W okresie objętym kontrolą za zasadne uznano średniorocznie 74% skarg i reklamacji oraz wypłacono z tego tytułu odszkodowania.

Skarga pasażera, która wpłynęła do NIK w 2019 r. dotyczyła braku reakcji Spółki na przekazywane do Przewoźnika informacje dotyczące zatłoczenia w pociągach po zmianie rozkładu jazdy w okresie wakacji. Ustalono, że sposób jej rozpatrzenia i załatwienia przez Spółkę był zgodny z przepisami Kodeksu postępowania administracyjnego.

W lutym 2020 r. do Ministra Infrastruktury wpłynęła interpelacja poselska w sprawie brudnych (z zewnątrz) składów EZT pociągów PKP Intercity. Dyrektor Biura Taboru poinformował Ministra, że składy były czyszczone z zewnątrz co 10 dni (ED 250) i co 15 dni (ED 161 i ED 160), a stosowane środki myjące były zgodne z wytycznymi producentów taboru i pozostawiały powłokę ochronną by dłużej utrzymać czystość.

(akta kontroli str.2153-2171, 2301-2346)

W związku ze skargami składanymi przez pasażerów w Spółce przeprowadzone zostały w badanym okresie dwie doraźne kontrole wewnętrzne: stosowania i funkcjonowania procedury organizowania pomocy osobom z niepełnosprawnością

¹¹ W kwietniu 2020 r. Spółka zawarła umowę na organizację szkoleń z Polską Grupą Ratownictwa Medycznego.

¹² Termin rozpoczęcia szkoleń został przesunięty na wrzesień 2020 r.

¹³ W okresie wakacyjnym ochroną fizyczną objętych było dodatkowe 10 pociągów.

i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w podróży koleją (w styczniu 2019 r.) oraz kontrolę zgodności postępowania pracowników Przewoźnika z obowiązującymi przepisami i standardami obsługi klienta podczas przejazdu TLK nr 48106/7 Gwarek w dniu 15 czerwca 2019 r.

Po kontroli w zakresie organizowania podróży osobom o ograniczonej zdolności poruszania się Spółka wystąpiła do Prezesa UTK o udzielenie wsparcia przy dokonywaniu uzgodnień z zarządcą infrastruktury dotyczących wyposażenia peronów PKP PLK S.A. w urządzenia do wspomagania wsiadania i wysiadania z pociągu tych pasażerów. W grudniu 2019 r. w Ministerstwie Infrastruktury odbyło się spotkanie zespołu powołanego w sprawie przestrzegania praw pasażerów, w tym obsługi osób niepełnosprawnych. Na spotkaniu ustalono, że Ministerstwo Infrastruktury dokona wyboru stacji, które zostaną wyposażone przez zarządcę w podnośniki do obsługi osób o ograniczonej zdolności poruszania się. Po spotkaniu Biuro Dyspozytury i Realizacji Przewozów przekazało do Ministerstwa Infrastruktury wykaz kluczowych stacji, na których (w opinii Przewoźnika) należało umieścić podnośniki umożliwiające pasażerom poruszającym się na wózkach wsiadanie i wysiadanie z pociągów (zestawionych z wagonów klasycznych wyposażonych w rampę najazdową).

(akta kontroli str. 1804-1820, 2174-2300, 2304-2346)

Zalecenia sformułowane na podstawie wyników kontroli zgodności postępowania pracowników Przewoźnika z obowiązującymi przepisami i standardami podczas przejazdu TLK Gwarek, dotyczyły m.in.: dokonania pilnej nowelizacji procedury P900 *Postępowania w sytuacjach kryzysowych*, raportowania do zarządcy infrastruktury liczby przypadków udzielenia błędnych prognoz czasu trwania przerw w ruchu kolejowym, cyklicznego przeprowadzania przez Zakłady Spółki i Centrum Wsparcia Klienta analiz powtarzających się przerw w ruchu. Zalecenia zostały zrealizowane przez właściwe komórki i jednostki organizacyjne Przewoźnika.

(akta kontroli str. 2304-2346)

W związku z występującym zagrożeniem epidemicznym w Spółce powołane zostały (6 marca 2020 r.) zespoły kryzysowe w celu monitorowania sytuacji i przeciwdziałania zagrożeniu. Opracowano i wdrożono kryzysowe plany ciągłości operacyjnej biura Centrali i Zakładów Spółki. Pracownicy, którzy mieli bezpośredni kontakt z pasażerami otrzymali *Wytyczne dla pracowników DK, COK, kas biletowych oraz pracowników wykonujących czynności służbowe w pociągach, w sprawie postępowania w przypadku podejrzenia wystąpienia choroby COVID-19 wywoływanej przez koronawirus SARS-Cov-2*. Pracowników Przewoźnika wyposażono w środki ochrony osobistej (rękawiczki jednorazowe, maski ochronne, żele antybakteryjne i płyny do dezynfekcji rąk i powierzchni), a także w maski chirurgiczne przeznaczone dla pasażerów z podejrzeniem zakażenia, którzy nie mieliby własnych masek.

W okresie od 24 marca do 31 maja 2020 r. Spółka przewiozła 1,3 mln pasażerów, podczas gdy w analogicznym okresie: w 2018 r. przewieziono 8,5 mln pasażerów, a w 2019 – 8,9 mln osób. W drogę wyprawiono 87,4 tys. wagonów, tj. o połowę mniej w porównaniu do lat ubiegłych (w 2018 r. – 201,2 tys. i w 2019 r. – 206,3 tys.). Przeciętna liczba pasażerów w wagonie wyniosła 15 osób (w 2018 – 42 osoby, w 2019 – 43 osoby). Odsetek zajętych miejsc siedzących i stojących w wagonach

w okresie od 24 marca do 31 maja 2020 r. wynosił 10 % (w 2018 – 43%, w 2019 – 44%)¹⁴.

W okresie od 24 marca do końca maja br. w Spółce wprowadzono limit liczby osób podróżujących jednocześnie pociągiem, który wynosił 50% liczby miejsc siedzących. Po sprzedaniu biletów na połowę miejsc siedzących Przewoźnik nie udostępniał pasażerom miejsc do siedzenia ani do stania¹⁵.

Od 1 czerwca 2020 r. w pociągach PKP Intercity wprowadzono limit liczby podróżnych równy 100% liczby miejsc siedzących¹⁶ i obowiązkową rezerwację miejsc we wszystkich pociągach, bez względu na rodzaj posiadanego biletu na przejazd lub dokumentu uprawniającego do bezpłatnego przejazdu.

(akta kontroli str.1442-1455, 1464-1499)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

NIK pozytywnie ocenia wykonywanie przez Spółkę zadań w zakresie wyposażenia taboru w środki techniczne służące bezpieczeństwu i komfortowi przewozu pasażerów. W związku z epidemią koronawirusa. Przewoźnik opracował wytyczne dla drużyn konduktorskich i personelu obsługi klienta, zapewnił pracownikom środki ochrony osobistej i wprowadził obowiązujące ograniczenia w dostępności świadczonych usług w celu minimalizowania ryzyka dla pasażerów i pracowników.

OBSZAR

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

Opis stanu
faktycznego

Spółka modernizowała tabor wagonowy i trakcyjny na podstawie zapotrzebowania eksploatacyjnego na rodzaj i standard taboru. Decyzje o przeprowadzeniu modernizacji podejmował Zarząd Spółki na wniosek Biura Taboru. Wieloletni plan modernizacji taboru zawierała *Strategia taborowa PKP Intercity do roku 2020 z perspektywą do 2023 roku* (dalej: *Strategia*), która uwzględniała uwarunkowania zewnętrzne, tj. infrastrukturę kolejową, prognozy rozwoju, scenariusze z oceną ryzyka oraz trendy rozwojowe taboru pasażerskiego.

Strategię opracowano na podstawie analiz uwzględniających pełny cykl życia poszczególnych pojazdów kolejowych, przy założeniu eksploatacji pojazdów do przewozów pasażerskich do drugiej naprawy głównej¹⁷. Założona w *Strategii* dostępność określonych grup pojazdów kolejowych w poszczególnych latach była oparta na cyklach przeglądowo-naprawczych i obejmowała wszystkie pojazdy z ważnymi świadectwami sprawności technicznej¹⁸, przy uwzględnieniu pomniejszenia o wyłączenia planowe i awaryjne do napraw. Na bazie analiz stanu taboru, prognoz dalszej eksploatacji oraz zapotrzebowania w stosunku do prognoz przewozów opracowano docelowy model parku taborowego. Model został dostosowany do potrzeb obsługi osób z ograniczoną zdolnością poruszania się,

¹⁴ W okresie od 1 do 30 czerwca 2020 r. odsetek zajętych miejsc siedzących i stojących wynosił 27 % (odpowiednio: w 2018 – 47%, w 2019 – 49%).

¹⁵ Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 24 marca 2020 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii (Dz. U. poz. 522.) oraz rozporządzeniem Rady Ministrów z 16 maja 2020 r. w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii (Dz.U. 2020 poz. 878).

¹⁶ Zgodnie z §17 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 maja 2020 r. w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii (Dz. U. poz. 964).

¹⁷ Z wyjątkiem lokomotyw serii EP 08, EU/EP07 i SM 42 oraz wagonów typu 112A/111A.

¹⁸ Przy uwzględnieniu pomniejszenia tej liczby o wyłączenia planowe i awaryjne.

zakładał wyposażenie pojazdów kolejowych w urządzenia ERTMS oraz uwzględniał zagadnienia dotyczące ochrony środowiska, poprzez ograniczenie emisji hałasu, a także zanieczyszczeń z lokomotyw spalinowych i urządzeń sanitarnych z otwartym obiegiem.

W *Strategii* zaplanowano przeznaczenie kwoty 3,2 mld zł na inwestycje taborowe, w tym do roku 2020 – 1,4 mld zł na zakup nowych pojazdów kolejowych i 1,8 mld zł na modernizację taboru.

W styczniu 2018 r. Spółka wystąpiła do Centrum Unijnych Projektów Transportowych z prośbą o ogłoszenie dodatkowych konkursów w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (dalej: POIS) na dofinansowanie zakupu i modernizacji taboru kolejowego. Wniosek pozostał bez odpowiedzi, a dodatkowe konkursy nie zostały ogłoszone.

Ustalono, że do 31 maja 2020 r. odebrano 16 nowych lokomotyw elektrycznych 4EDCU Griffin, a do końca listopada 2020 r. planowany jest odbiór ostatniej z trzydziestu lokomotyw Griffin, na zakup których (551 mln) Spółka otrzymała dotację ze środków POIS.

W latach 2018 – 2020 (I półrocze) Spółka zmodernizowała 67 lokomotyw elektrycznych za kwotę 20,7 mln zł ze środków własnych. Ponadto Przewoźnik ogłosił postępowanie przetargowe na zakup 10 lokomotyw wielosystemowych do prowadzenia ruchu międzynarodowego z opcją zakupu dodatkowych pięciu oraz ponownie¹⁹ postępowanie na naprawę 20 lokomotyw elektrycznych EU/EP 07 na poziomie P5 wraz z ich modernizacją i zwiększeniem prędkości do 160 km/godz. Na modernizację lokomotyw EU/EP 07 pozyskano dotację z programu POIS.

W 2019 r. Spółka PKP Intercity zawarła dwie umowy: na modernizację 14 EZT za 274,8 mln zł oraz na zakup 12 nowych EZT z usługą ich utrzymania w łącznej cenie 720,3 mln zł.

W *Strategii* zaplanowano modernizację 700 i zakup 185 nowych wagonów osobowych. W latach 2018-2020 (I półrocze) Spółka zmodernizowała 210 wagonów osobowych za kwotę 703,5 mln zł. Koszty modernizacji sfinansowano ze środków własnych i dotacji z Unii Europejskiej.

Spółka zawarła w 2018 r. umowę z Fabryką Pojazdów Szynowych H. Cegielski na dostawę 81 nowych wagonów osobowych przystosowanych do prędkości do 200 km/godz., obejmującą wykonanie ich przeglądu na poziomie utrzymania P3, o łącznej wartości 697,3 mln zł.

W 2018 r. Przewoźnik zawarł trzy umowy na przeprowadzenie napraw na poziomie utrzymania P5 i modernizacji z przeglądami P3 245 wagonów (w tym 60 wagonów COMBO) o łącznej wartości 1 025 mln zł, z dotacją ze środków POIS.

W 2019 r. Spółka zawarła umowę na wykonanie napraw okresowych 10 wagonów osobowych na poziomie utrzymania P5 wraz z ich modernizacją oraz wykonaniem przeglądów, o wartości 61,4 mln zł.

W 2019 r. nastąpił wzrost pracy przewozowej o 5% w stosunku do 2018 r. W okresie objętym kontrolą nie odnotowano ofiar śmiertelnych w wypadkach z winy pracowników Spółki ani wypadków kolejowych spowodowanych złym stanem technicznym eksploatowanego taboru. W 2018 r. miało miejsce 45 incydentów, które spowodowały wyłączenia pojazdów kolejowych Przewoźnika z uwagi na występujące usterki techniczne. W 2019 r. Spółka odnotowała 56 incydentów, a do

¹⁹ Postępowanie o udzielenie zamówienia wszczęte po pierwszym ogłoszeniu przetargu unieważniono z powodu braku ofert.

30 kwietnia 2020 r. – 17 incydentów spowodowanych usterkami technicznymi eksploatowanych pojazdów kolejowych (m.in. to luźnymi obręczami kół, uszkodzeniami hamulca i zagrzaniami czopa osi).

(akta kontroli str. 300, 1717-1728, 1804-1820, 1864-2040)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

Przewoźnik analizował stan techniczny eksploatowanego taboru pod względem bezpieczeństwa i komfortu pasażerów, a wyniki tych analiz stanowiły podstawę podejmowania działań w zakresie zakupu nowych i modernizacji posiadanych pojazdów. Działania Przewoźnika w zakresie modernizacji i zakupu pojazdów kolejowych miały pozytywny wpływ na poprawę komfortu i bezpieczeństwa realizowanych pasażerskich przewozów kolejowych.

OBSZAR

4. Wykonywanie zadań w zakresie wykorzystywania wskazań urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru w sposób zapewniający bezpieczne prowadzenie pasażerskich przewozów kolejowych

Opis stanu
faktycznego

Działania związane z wykorzystywaniem wskazań urządzeń dSAT do zapewnienia bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskich pojazdów kolejowych Przewoźnik realizował na podstawie umowy zawartej z PKP PLK S.A. o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób/rzeczy, oraz procedury ustalonej w Wytycznych techniczno-eksploatacyjnych urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru le-3 PKP PLK S.A. i Regulaminu sieci PKP PLK S.A.

Tryb postępowania w przypadkach wykrycia stanów awaryjnych taboru kolejowego oraz obowiązki pracowników obsługi technicznej, maszynistów, kierowników pociągu, dyspozytorów i rewidentów określała obowiązująca w Spółce procedura pn. *Zasady postępowania w przypadkach wykrycia stanów awaryjnych przez urządzenia dSAT w pojazdach PKP Intercity*.

Po przybyciu do stacji końcowej oględzinom technicznym poddawano wszystkie pociągi, w których urządzenia dSAT wykryły stany awaryjne, w celu wykluczenia ewentualnych przypadków niezarejestrowanych w centralnym systemie informatycznym dSAT (dalej: SID). Część terminali urządzeń diagnostyki eksploatowanych na sieci PKP PLK S.A. nie była powiązana z systemem informatycznym SID, co mogło wpływać na proces przekazywania informacji do stacji końcowej. W przypadkach, gdy w systemie SID nie odnotowano stanu awaryjnego sygnalizowanego przez urządzenia dSAT, a wystąpiła potrzeba pozyskania wykresów wartości przekroczeń temperatur na poszczególnych osiach, Biuro Dyspozytury i Realizacji Przewozów występowało o informacje w tym zakresie do odpowiedniego Zakładu Linii Kolejowych PKP PLK S.A.

W Spółce prowadzony był sieciowy rejestr stanów awaryjnych wykrytych w eksploatowanym taborze przez urządzenia diagnostyki przytorowej dSAT. Rejestr zawierał takie informacje, jak: data wykrycia stanu awaryjnego, numery pociągu i pojazdu, szczegółowe dane urządzenia dSAT, rodzaj i wynik stanu awaryjnego, numery osi w pojeździe, wynik sprawdzenia pojazdu na szlaku oraz wynik ekspertyzy technicznej. Biuro Dyspozytury i Realizacji Przewozów prowadziło

systemowe analizy przyczyn wyłączeń wagonów w drodze²⁰, m.in. pod względem wpływu zlokalizowania urządzeń na podwyższone wartości parametrów diagnostycznych i powtarzalność stanów awaryjnych w pojazdach tego samego typu.

W okresie objętym kontrolą nie wystąpiły przypadki uszkodzenia infrastruktury PKP PLK S.A. wskutek awarii pojazdów PKP Intercity wykrytych przez system dSAT.

W ocenie zarządcy infrastruktury działania Przewoźnika w zakresie postępowania z ujawnionymi przez ww. system stanami awaryjnymi eksploatowanego taboru były zgodne z przyjętymi procedurami.

Spółka nie miała dostępu do wykazu lokalizacji urządzeń dSAT. W 2016 r. Zarząd Spółki wystąpił do PKP PLK S.A. o udostępnienie wykazu wszystkich urządzeń dSAT zlokalizowanych na sieci kolejowej tego zarządcy. PKP PLK S.A. odmówiła udostępnienia wykazu, argumentując, że są to dane objęte tajemnicą przedsiębiorstwa.

Analiza dokumentacji pojazdów wyłączonych z eksploatacji po wykryciu stanów awaryjnych przez dSAT nie wykazała nieprawidłowości.

(akta kontroli str.1442-1455, 2480-2503)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

NIK pozytywnie ocenia działania Przewoźnika w zakresie wykorzystywania wskazań urządzeń dSAT do zapewnienia bezpieczeństwa pasażerskich przewozów kolejowych. Sposób postępowania Spółki w tym zakresie był zgodny z wytycznymi PKP PLK S.A., a pojazdy z wykrytymi stanami awaryjnymi niezwłocznie wyłączano z eksploatacji, w celu weryfikacji usterek oraz wykonania napraw.

OBSZAR

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

Opis stanu
faktycznego

Według stanu na 30 czerwca 2020 r. w Spółce zatrudnionych było 1639 pracowników drużyn trakcyjnych, w tym: 1343 maszynistów, 253 maszynistów-stażystów i 43 maszynistów-instruktorów oraz 1948 pracowników drużyn konduktorskich, w tym 1141 kierowników pociągu i 807 konduktorów.

Wśród pracowników drużyn konduktorskich 853 osoby znały języki obce (z tego 39 dwa języki), a 103 osoby posługiwały się językiem migowym. Przewoźnik organizował kursy językowe dla pracowników obsługi klienta i pokrywał część kosztów takich szkoleń.

Analiza dokumentacji zatrudnienia 5 maszynistów i 5 pracowników drużyn konduktorskich zatrudnionych w Spółce, przeprowadzona w zakresie: posiadanych uprawnień do prowadzenia pojazdów kolejowych i ruchu kolejowego, zaliczonych szkoleń i egzaminów (kwalifikacyjnych, okresowych i weryfikacyjnych), zaświadczeń o stanie zdrowia, realizacji pouczeń okresowych, złożonych oświadczeń o nieświadczaniu pracy na rzecz innego pracodawcy oraz harmonogramów pracy w czwartym kwartale 2019 r. nie wykazała nieprawidłowości.

²⁰ Tzn. w trakcie realizacji przewozów pasażerskich.

Za kontrolę i nadzór nad jednostkami organizacyjnymi w zakresie szkoleń i zapewnienia odpowiednich kwalifikacji pracowników, koordynację i nadzór nad pracą instruktorów trakcyjnych, ruchowych, handlowych i wagonowych odpowiadał dyrektor Biura Zarządzania Zasobami Ludzkimi (dalej: BBL). Nadzór nad przestrzeganiem terminów ważności uprawnień pracowników, dotyczących obsługiwanego taboru i infrastruktury (maszyniści), odcinków linii kolejowych (zarówno maszyniści, jak i kierownicy pociągów), szkoleń i egzaminów okresowych w zakresie BHP, egzaminów okresowych i okresowych sprawdzianów wiedzy i umiejętności, należał do zadań kierowników poszczególnych jednostek organizacyjnych.

W ramach BBL funkcjonował Ośrodek Szkoleń Zawodowych (dalej: Ośrodek), który był wpisany do rejestru ośrodków szkolenia i egzaminowania prowadzonego przez Prezesa UTK. W Ośrodku przeprowadzano egzaminy kwalifikacyjne po zakończeniu szkolenia i przygotowania zawodowego przez kandydata na maszynistę oraz elektroniczny rejestr złożonych egzaminów kwalifikacyjnych i weryfikacyjnych. Ośrodek wydawał świadectwa maszynisty, które były przedmiotem egzaminów i prowadził elektroniczny rejestr świadectw maszynisty. Ośrodek wydawał ponadto upoważnienia do wykonywania czynności kierownika pociągu pracownikom, którzy zdali egzamin kwalifikacyjny lub weryfikacyjny i prowadził rejestr tych upoważnień.

W latach 2018-2019 w Centrali Spółki oraz w Zakładach przeprowadzono 28 audytów wewnętrznych procedury SMS P-09 *Zarządzanie personelem*, w tym w roku 2018: 14 i w roku 2019: 14. Stwierdzone w wyniku audytów niezgodności zostały usunięte przez właściwe komórki organizacyjne Centrali i Zakładów Spółki.

Sposób realizacji zadań przez pracowników drużyn trakcyjnych i konduktorskich Przewoźnika, w zakresie prawidłowego wypełniania obowiązków służbowych²¹ z uwzględnieniem zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów, w tym stosowanie się w czasie pracy do wskaźników oraz sygnalizatorów, były w latach 2018-2020 sprawdzany przez BAK. Przeprowadzone w ww. zakresie kontrole ujawniły przypadki niewłaściwego świadczenia pracy przez pracowników drużyn trakcyjnych i konduktorskich. Wyniki kontroli omawiano z kontrolowanymi w ramach sprawowania bezpośredniego nadzoru nad jakością ich pracy, a sporządzone przez BAK raporty przesyłano do Dyrektorów Zakładów oraz właściwych komórek w Centrali Spółki.

(akta kontroli str.1084-1820, 2052-2069, 2087-2095)

W wyniku kontroli przeprowadzonych przez Prezesa UTK w latach 2018-2020 zostały ujawnione nieprawidłowości w zakresie wykonywania zadań i posiadania uprawnień przez maszynistów i konduktorów zatrudnionych w Spółce. Nieprawidłowości polegały na: braku wpisów w upoważnieniach kierowników pociągów, nieprawidłowo prowadzonych kartach znajomości szlaku, niewpisania aktualnych zmian do wykazu ostrzeżeń stałych oraz danych o pojazdach do prowadzonego w pociągach wykazu.

Po ujawnieniu przez UTK w ramach tych kontroli m.in. braku autoryzacji kierownika pociągu na obsługiwany typ wagonu, Spółka poinformowała Prezesa UTK, że z uwagi na eksploatację ponad 100 typów pojazdów kolejowych, uzyskanie autoryzacji na każdy z nich jest utrudnione. W uzgodnieniu z Prezesem UTK w Spółce powołano zespół, który opracowywał zasady przeprowadzania dla kierowników pociągu autoryzacji na obsługiwane typy pojazdów kolejowych.

²¹ Z uwzględnieniem zapewnienia bezpieczeństwa w tym stosowania się w czasie pracy do wskaźników i sygnalizatorów.

Podczas przeprowadzonego 22 lipca 2020 r. spotkania zespołu wybrane zostały dwa kryteria²², najważniejsze pod kątem bezpieczeństwa i obsługi przez kierowników pociągu, na podstawie których dokonano klasyfikacji typów wagonów i utworzono 6 typów (grup) pojazdów kolejowych. Ponadto ustalono, że poszczególne typy eksploatowanych wagonów zostaną przypisane do grup, a następnie zaktualizowana zostanie procedura nabywania przez kierowników pociągu autoryzacji na poszczególne typy pojazdów kolejowych.

Kontrole trzeźwości pracowników drużyn trakcyjnych i konduktorskich prowadzone były u Przewoźnika na podstawie decyzji nr 4/2012 Prezesa Zarządu Spółki z 12 marca 2012 r. oraz *Ramowych programów i planów działania PKP Intercity na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego* w kolejnych latach. Zasady kontroli trzeźwości oraz kontroli obecności środków psychoaktywnych pracowników na stanowiskach związanych bezpośrednio z prowadzeniem pojazdów kolejowych określały regulaminy pracy Zakładów Spółki. Kontrole były przeprowadzane przed każdym dopuszczeniem ww. pracowników do pracy oraz w trakcie jej wykonywania. W przypadku uzasadnionego podejrzenia stawienia się do pracy pod wpływem alkoholu lub spożywania alkoholu w trakcie pracy, kontrole przeprowadzali upoważnieni dyspozytorzy²³ oraz wezwane organy policji. Warunkiem wdrożenia kontroli było uzyskanie od pracownika zgody na przeprowadzenie badania trzeźwości, wyrażonej w oświadczeniu o zapoznaniu się z treścią art. 17 ust. 3 ustawy z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi²⁴. W przypadku odmowy ze strony maszynisty lub pracownika drużyny konduktorskiej poddania się kontroli, dyspozytor oceniał wygląd i zachowanie pracownika. Następnie podejmował decyzję o dopuszczeniu lub niedopuszczeniu pracownika do pracy oraz o wezwaniu policji lub Służby Ochrony Kolei. W wyniku przedmiotowych kontroli w 2018 r. ujawniono trzy przypadki stawienia się do pracy nietrzeźwych pracowników, a w 2019 r. – dwa.

Poza kontrolami zakładowymi kontrole trzeźwości drużyn trakcyjnych i konduktorskich oraz innych osób związanych z obsługą pasażerów, przeprowadzali pracownicy Biura Audytu i Kontroli. W roku 2018 r. na 60 kontroli maszynistów i pracowników drużyn konduktorskich i związanych z obsługą składów i pasażerów, ujawniono dwa przypadki stawienia się do pracy nietrzeźwych konduktorów oraz pięć przypadków stawienia się do pracy nietrzeźwych pracowników, związanych z obsługą pasażerów. Odnotowano także przypadki wniesienia alkoholu na teren zakładu pracy w godzinach pracy oraz fikcyjną kontrolę trzeźwości. W roku 2019 na 88 przeprowadzonych kontroli ujawniono cztery przypadki stawienia się do pracy nietrzeźwych pracowników.

Według wyjaśnień Naczelnika Wydziału Biura Bezpieczeństwa Spółki, brak formalnych uprawnień do kontroli trzeźwości może negatywnie wpływać na bezpieczeństwo pasażerskich przewozów kolejowych. Przedstawiciele Przewoźnika uczestniczyli w pierwszym kwartale 2020 r. w pracach grupy roboczej ds. wdrożenia dyrektywy o bezpieczeństwie kolejowym²⁵, na podstawie której przygotowywane są zmiany do ustawy o transporcie kolejowym. W ramach prowadzonych prac zgłosili propozycje uwzględnienia przy nowelizacji tej ustawy zapisu o uprawnieniu pracodawcy, będącego przewoźnikiem kolejowym, do przeprowadzania badania stanu psychofizycznego maszynistów oraz osób zatrudnionych na stanowiskach

²² Wg wyjaśnień Dyrektora BBL, najważniejsze pod kątem bezpieczeństwa i obsługi przewozów przez kierowników pociągu.

²³ Odpowiedzialni za dopuszczenie do pracy maszynistów i pracowników drużyn konduktorskich.

²⁴ Dz. U. z 2019, poz. 2277 ze zm.

²⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2016/798 z 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz.U.UE.L.2016.138.102 z 26 maja 2016 r.).

związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Proponowany zapis nie został jednak wprowadzony do projektu nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym, mimo aprobaty takiego rozwiązania przez przedstawicieli Prezesa UTK oraz strony społecznej.

(akta kontroli str. 299, 331, 1821-1863, 2087-2098)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

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

W Spółce zapewniono posiadanie wymaganych uprawnień oraz przeszkolenie pracowników do wykonywania pracy na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, a kwalifikacje tych osób były okresowo weryfikowane. Sprawowano nadzór nad spełnianiem wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych niezbędnych do wykonywania pracy przez maszynistów i konduktorów oraz przestrzegano obowiązujących norm czasu pracy maszynistów.

IV. Uwagi i wnioski

W związku z niestwierdzeniem nieprawidłowości, Najwyższa Izba Kontroli odstępuje od sformułowania wniosków pokontrolnych.

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
Iwona Zubrzycka-Wasil,
st. inspektor k.p.



.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Infrastruktury
Dyrektor

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

