



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Departament Infrastruktury

KIN.410.002.06.2020

Pan

Włodzimierz Wilkanowicz

Prezes Zarządu

Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.

ul. Składowa 5, 61-897 Poznań

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	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o. ¹
Kierownik jednostki kontrolowanej	Pan Włodzimierz Wilkanowicz, Prezes Zarządu ²
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 odnowę eksploatowanego taboru pasażerskiego, w tym pozyskiwania 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 dowodów 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 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ³
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury
Kontrolerzy	1. Anna Noworyta, starszy inspektor kp., upoważnienie do kontroli nr KIN/36/2020 z 15 czerwca 2020 r. 2. Leszek Korczak, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr KIN/37/2020 z 17 czerwca 2020 r. (akta kontroli str.1-4)

¹ Dalej: Koleje Wielkopolskie lub Spółka.

² Powołany uchwałą Rady Nadzorczej Spółki nr 41/III/2015 z 23 czerwca 2015 r. (na kadencję obejmującą lata 2015-2018), a następnie uchwałą nr 42/III/2018 z 22 czerwca 2018 r. (na kadencję obejmującą lata 2018-2021).

³ Dz. U. z 2020 r. poz. 1200, dalej: ustawa o NIK

II. Ocena ogólna⁴ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Kolei Wielkopolskich, w latach 2018-2019 (I półrocze), w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Koleje Wielkopolskie posiadały system zarządzania bezpieczeństwem⁵, który opisywał podstawowe zadania i procesy mające zapewnić bezpieczną realizację przewozów pasażerskich i eksploatację taboru kolejowego. Zapisy przyjętych w tym systemie procedur były bezpośrednio powiązane z wdrożonymi w Spółce instrukcjami wewnętrznymi i spełniały wymagania dostosowane do prowadzonej działalności przewozowej. Spółka wypełniała przy tym rzetelnie zadania określone przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych⁶. Wdrażała działania w zakresie zapewnienia pasażerom: dogodności połączeń, optymalnego czasu przejazdu oraz komfortu i bezpieczeństwa podróży.

Pociągi Kolei Wielkopolskich przystosowane były do obsługi osób z ograniczoną możliwością poruszania się, a pracownicy drużyn konduktorskich przechodzili szkolenia w zakresie ich obsługi. W Spółce prowadzone były również działania związane z zapewnieniem bezpieczeństwa i komfortu podróży zarówno pasażerom niepełnosprawnym oraz z ograniczoną zdolnością ruchową, jak i mającym trudności w komunikowaniu się z otoczeniem, w tym m.in. z ograniczeniami słuchowymi oraz osobami z zagranicy, nieznającymi języka polskiego.

W związku z występującym w Polsce zagrożeniem epidemicznym Spółka w 2020 r. wdrożyła działania zapewniające wykonywanie kolejowych przewozów pasażerskich na warunkach określonych w § 1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 24 marca 2020 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii⁷. Zabezpieczyła wyposażenie pojazdów kolejowych i pracowników drużyn pociągowych w środki ochrony przed rozprzestrzenianiem się koronawirusa (SARS-CoV-2) oraz wprowadziła stosowne regulacje, w tym wydała instrukcje związane z prowadzeniem przewozów kolejowych i obsługą pasażerów w okresie zagrożenia epidemicznego.

Koleje Wielkopolskie prowadziły w sposób rzetelny analizy stanu technicznego eksploatowanych pojazdów oraz podejmowały działania w celu dostosowania liczby posiadanego taboru do planowanej pracy przewozowej. Żeby zapewnić zwiększenie bezpieczeństwa przewozów Spółka współpracowała z zarządcą infrastruktury⁸ w zakresie wykorzystywania wskazań urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru⁹, w tym zwracała uwagę na przypadki nieprawidłowego działania tego systemu.

Podejmowała także działania w zakresie eliminowania zagrożeń wynikających ze zderzeń zwierząt z pociągami oraz dewastacją pojazdów kolejowych, w tym

⁴ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁵ Dalej: SMS.

⁶ Dz. U. z 2016 r., poz. 226 ze zm.

⁷ Dz. U. z 2020 r. poz. 522. Przepis ten określał m.in., że w przypadku gdy „przemieszczanie się następuje środkami publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu art. 1a ust. 4 pkt 3a ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2018 r. poz. 295) - środkiem tym można przewozić, w tym samym czasie, nie więcej osób, niż wynosi połowa miejsc siedzących”.

⁸ PKP PLK S.A.

⁹ Dalej: urządzenia dSAT.

nielegalnym zamieszczaniem na eksploatowanym taborze graffiti, prowadzącym do zamalowywania oznaczenia pojazdów kolejowych¹⁰.

Koleje Wielkopolskie zatrudniały na stanowiskach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego pracowników, którzy spełniali wymagania ustawowe w zakresie kwalifikacji i stanu zdrowia. Zapewniły przy tym skuteczny nadzór nad doskonaleniem zawodowym maszynistów i pracowników drużyn konduktorskich oraz weryfikowały w sposób rzetelny posiadanie przez nich wymaganych kwalifikacji i wykonywanie. Pomimo wskazanego nadzoru w działalności przewozowej Spółki, w latach 2018-2020 (I półrocze), miało miejsce 106 zdarzeń z udziałem pasażerskich pojazdów kolejowych, w tym 24 incydenty z uwagi na niewłaściwe wypełnianie zadań przez maszynistów.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej¹¹ kontrolowanej działalności

OBSZAR

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

1.1. Wypełnianie zadań związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa eksploatacji taboru kolejowego w ramach wprowadzonego SMS

Opis stanu faktycznego

Stosownie do wymagań § 2 i 4 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym¹², poszczególne elementy obowiązującego w Spółce SMS¹³ były udokumentowane, z określeniem odpowiedzialności w jej strukturze organizacyjnej. Dokumentacja ZSZ wskazywała, jak kierownictwo nadzoruje realizację SMS na każdym poziomie zarządzania, jaki jest w tym udział pracowników oraz jak zostało zapewnione ciągłe doskonalenie zarządzania bezpieczeństwem.

W SMS obowiązującym w latach 2018-2020 (I półrocze), zawarte zostały procedury dotyczące m.in.:

- programu poprawy bezpieczeństwa przewoźnika kolejowego¹⁴ i polityki bezpieczeństwa¹⁵;
- sporządzania planów umożliwiających realizację celów przyjętych w programach poprawy bezpieczeństwa¹⁶;
- utrzymania pojazdów kolejowych, na poziomie zgodnym z właściwymi standardami i warunkami obowiązującymi w zakresie bieżącego utrzymania oraz w okresie całego wieloletniego cyklu użytkowania¹⁷;

¹⁰ Barak wymaganego oznaczenia pojazdu kolejowego (określającego jego podstawowe dane techniczne, umożliwiające wykonywanie określonego rodzaju przewozów kolejowych) powoduje konieczność wyłączenia pojazdu z eksploatacji.

¹¹ 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.

¹² Dz.U. z 2016 r. poz. 328, dalej rozporządzenie w sprawie SMS.

¹³ Będącym elementem obowiązującego w Kolejach Wielkopolskich „Zintegrowanego Systemu Zarządzania”, dalej ZSZ.

¹⁴ Procedury: P/1 – „Opracowywanie, nadzorowanie i zarządzanie programem bezpieczeństwa”; P/14 – „Raportowanie wskaźników bezpieczeństwa”; P/16 – „Postępowanie w sytuacji wystąpienia zagrożenia lub zdarzenia”; P/8 – „Działania doskonalące nadzór nad niezgodnościami”; P/10 – „Ciągłe doskonalenie”; P/11 – „Przegląd zarządzania”.

¹⁵ Procedura P/1 – „Opracowywanie, nadzorowanie i zarządzanie programem bezpieczeństwa”.

¹⁶ Procedura P/15 – „Przygotowanie planów postępowania na wypadek wystąpienia zagrożenia lub zdarzenia”.

¹⁷ Procedury: P/03 – „Utrzymanie sprawności taboru”; P/05 „Realizacja procesu przewozu”; P/39 „Eksploatacja i utrzymanie infrastruktury kolejowej na bocznicach”.

- dokonywania oceny ryzyka powstałego w związku z prowadzoną działalnością oraz sposób sprawowania nadzoru nad oceną ryzyka przy prowadzeniu działalności¹⁸;
- systemu i programów szkolenia pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz obsługą i utrzymaniem urządzeń biorących udział w prowadzeniu pojazdów kolejowych¹⁹;
- stosowanych u przewoźnika kolejowego rozwiązań zapewniających prawidłowy dostęp do informacji związanych z bezpieczeństwem oraz wymianę informacji pomiędzy uczestnikami procesu przewozowego²⁰;
- zgłaszania i dokumentowania wszystkich wypadków i incydentów, w celu określenia i realizacji działań zapobiegawczych²¹;
- częstotliwości i trybu wdrażania wewnętrznych audytów oraz kontroli systemu bezpieczeństwa na różnych poziomach zarządzania²².

(akta kontroli str. 5-10, 11-51, 862, 863)

Prowadzona w Kolejach Wielkopolskich dokumentacja SMS podlegała zmianom, w latach 2018-2020 (I półrocze), w tym aktualizacji wprowadzanych w Księdze ZSZ oraz procedurach tego systemu. Wprowadzone zmiany wynikały z konieczności dostosowania dokumentacji do regulacji krajowych i unijnych w obszarze transportu kolejowego a także z czynników związanych z rozwojem Spółki (zmian w strukturze organizacyjnej, wdrażania przewozów na nowych liniach itp.). Wskazane zmiany, nie wymagały przekazywania informacji o ich wprowadzeniu do Prezesa UTK.

Spółka realizowała wymagania określone w § 5 rozporządzenia w sprawie SMS, związane z corocznym przedkładaniem Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego²³ raportu o stanie bezpieczeństwa wraz z programem poprawy bezpieczeństwa na kolejny rok kalendarzowy.

(akta kontroli str. 644-726)

1.2. Realizacja zadań związanych z utrzymaniem pasażerskich pojazdów kolejowych zgodnie z procedurami SMS

Spółka wdrożyła do stosowania procedurę P/03 – „Utrzymanie sprawności taboru”, która w ramach SMS powiązana została z innymi procedurami, w tym m.in.: P/04 – „Ocena dostawców”; P/07 – „Ocena ryzyka operacyjnego”; P/08 – „Działania doskonalące i nadzór nad niezgodnościami” oraz P/09 „Zarządzanie zasobami ludzkimi”. W procedurze przywołane zostały instrukcje wewnętrzne związane z procesem utrzymania pojazdów kolejowych, w tym m.in.: KWt-1 – „Instrukcja o zasadach technicznego utrzymania pojazdów trakcyjnych”; KW-2 – „Instrukcja określająca metody i sposoby wykonywania pomiarów geometrycznych zestawów kołowych” oraz KW-10 „Instrukcja obsługi, utrzymania i eksploatacji hamulców w pojazdach kolejowych”.

W procesie utrzymania pojazdów kolejowych stosowane były także dokumentacje: techniczno-ruchowe (DTR), warunki techniczne wykonania i odbioru (WTWiO),

¹⁸ Procedury: P/02 – „Zarządzanie zmianą”; P/07 – „Ocena ryzyka operacyjnego”; P/23 – „Prowadzenie oceny ryzyka zawodowego na stanowiskach pracy”; P/04 – „Ocena dostawców”.

¹⁹ Procedury: P/9 – „Zarządzanie Zasobami Ludzkimi”; P/35 – „Zarządzanie kompetencjami kadry szkoleniowej i egzaminacyjnej”; P/36 – „Zarządzanie infrastrukturą szkoleniową”; P/37 – „Realizacja i nadzór nad szkoleniami”; P/38 – „Zarządzanie metodyką szkoleniową”.

²⁰ Procedury: P/05 „Realizacja procesu przewozu”; P/13 – „Dostęp wymiana i zarządzanie”; P/16 – „Postępowanie w sytuacji wystąpienia zagrożenia lub zdarzenia”.

²¹ Procedury: P/16 – „Postępowanie w sytuacji wystąpienia zagrożenia lub zdarzenia”; P/12 – „Nadzór nad dokumentami i zapisami”.

²² Procedury: P/17 – „Kontrole”; P/18 – „Audyty wewnętrzne”.

²³ Dalej: Prezes UTK.

systemu utrzymania (DSU) oraz katalogi części zamiennych odnoszące się do poszczególnych ich typów.

Część zadań niezwiązanych bezpośrednio z procesem utrzymania technicznego pojazdów kolejowych²⁴ opisana została w instrukcjach stanowiskowych: KW-3 – „Instrukcja dla maszynisty pojazdów trakcyjnych”; KW-5 – „Instrukcja dla rewidenta taboru”; KW-6 – „Instrukcja dla kierownika pociągu i drużyn konduktorskich” oraz wskazanej wyżej instrukcji KW-10.

W ramach kontroli sprawdzono 10 świadectw sprawności technicznej dla wszystkich typów pojazdów kolejowych eksploatowanych przez Spółkę²⁵ i stwierdzono, że:

- zostały wystawione zgodnie z formularzem P/03-3 „Świadectwo sprawności technicznej pojazdu”, stanowiącym integralną część przyjętej w SMS procedury P/03 – „Utrzymanie sprawności taboru”²⁶;
- opatrzone pieczęcią zawierającą nazwę i adres siedziby Spółki,
- zawierały znak firmowy, nazwę rodzaju pojazdu kolejowego i przebieg pojazdu w kilometrach oraz datę ważności świadectwa.

Świadectwa zostały wystawione na podstawie dokumentu dopuszczającego typ pojazdu do eksploatacji, wydanej przez Prezesa UTK²⁷.

Dane w świadectwach zgodne były z informacjami zawartymi w rejestrze pojazdów kolejowych prowadzonym przez Spółkę²⁸.

W Kolejach Wielkopolskich prowadzone były prace związane z dostosowaniem obowiązującego dotychczas SMS do wymogów umożliwiających uzyskanie przez Spółkę (do marca 2021 r.) jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa²⁹. Wraz z aktualizacją SMS prowadzone były również prace nad utworzeniem procedur rozszerzonych procesu utrzymania taboru³⁰, w celu uzyskania przez Koleje Wielkopolskie certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdów kolejowych (ECM/MMS).

(akta kontroli str. 5-10, 52-266, 863)

²⁴ M.in.: oględziny techniczne, próba hamulca, postępowanie w przypadkach szczególnych, w tym stwierdzenia usterek taboru.

²⁵ Cztery typy pojazdów elektrycznych: 22WE-ELF1, 48WE-Elf2, EN57AKW, EN57AL oraz sześć typów pojazdów spalinowych SA105, SA108, SA132, SA134, SA139-Link, VT628.

²⁶ Zgodnym z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005 r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2005 r. nr 37 poz. 330)

²⁷ Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego, wydawanego do zmiany uotk z 2015 r. lub zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji typu pojazdu kolejowego. Ww. dokumenty zawierały: charakterystykę techniczną pojazdu; informację o obowiązku poinformowania Prezesa UTK o wprowadzeniu zmian w dokumentacji technicznej i budowie pojazdu; informację o pozytywnym wyniku wykonanych badań technicznych oraz potwierdzeniu poprawności zastosowanych rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa ruchu w próbach eksploatacyjnych.

²⁸ Dla dwóch pojazdów kolejowych Spółki (typu 213M serii SA105) wyłączonych z eksploatacji, aktualne świadectwo sprawności technicznej pojazdu nie zostało wystawione, zgodnie z art. 24 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043), dalej uotk.

²⁹ Tj. dostosowanie SMS do wymogów rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) nr 2018/762 z dnia 8 marca 2018 ustanawiającego wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2016/798 oraz uchylającego rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010 w celu uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa wprowadzonego Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2016/798 z dnia 16 maja 2016 w sprawie bezpieczeństwa kolei.

³⁰ Wypełnienie wymogów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2019/779 ustanawiającego szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2016/798 oraz uchylającego rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011.

1.3. Realizacja zadań związanych z utrzymaniem pojazdów kolejowych zgodnie z założeniami przyjętymi w rocznych i wieloletnich planach działalności

Sporządzane przez Spółkę plany rzeczowo-finansowe określały optymalne zasoby, niezbędne do prawidłowego świadczenia usług przewozowych³¹, powierzonych Kolejom Wielkopolskim do realizacji przez Zarząd Województwa Wielkopolskiego (tj. Organizatora przewozów)³² oraz wycenę środków niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania³³. Świadczenie usług w zakresie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich było przy tym jej podstawowym przedmiotem działalności³⁴. Budowa Planu rzeczowo-finansowego opierała się na 3 filarach: uzgodnionym z Organizatorem rozkładem jazdy pociągów w danym roku; planem zatrudnienia oraz planem inwestycji i remontów, gwarantującym rozwój Spółki i uniezależnienie od podmiotów zewnętrznych, zwłaszcza w zakresie utrzymania taboru w sprawności.

Przyjęte w badanym okresie plany rzeczowo-finansowe ustalały (w części dotyczącej utrzymania taboru), że Spółka będzie wykonywała we własnym zakresie przeglądy: PU³⁵₁, PU₂, PU₃ oraz naprawy bieżące i awaryjne eksploatowanych pojazdów kolejowych. Zgodnie z planami prace te realizowane były w trzech zapleczach utrzymaniowych Spółki.

Plan i wykonanie kosztów działalności utrzymaniowej i naprawczej (koszty funkcjonowania trzech punktów utrzymania taboru) kształtowały się następująco: w 2018 r. zaplanowano 22 880 tys. zł, a wydatkowano 22 463 tys. zł; w 2019 r. zaplanowano 28 370 tys. zł, a wydatkowano 27 856 tys. zł; w 2020 r. (do 30 maja) zaplanowano 10 859 tys. zł, a wydatkowano 11 682 tys. zł.

Wg wyjaśnienia Prezesa Zarządu różnice pomiędzy planem a wykonaniem kosztów działalności utrzymaniowej i naprawczej spowodowane były m.in. różnicą cen uzyskiwanych w przetargach; różnicą zakresu prac wykonywanych przy przeglądach i naprawach awaryjnych; wykonywaniem napraw nieprzewidzianych w planie, w tym powypadkowych. Przekroczenie planu w 2020 r. (do 30 maja) wynikało z przeprowadzenia dodatkowego przeglądu (PU₃) dwóch pojazdów kolejowych SA108. W wyniku wykonania poszerzonego przeglądu (PU₃) tych pojazdów, okres ich eksploatacji (bez konieczności wprowadzenia zmian w DSU lub przeprowadzenia w 2019 r. przeglądu PU₄) wydłużony został do końca 2021 r.

Wg stanu na 30 czerwca 2020 r. Koleje Wielkopolskie posiadały 67 pojazdów kolejowych, w tym osiem było wyłączonych z eksploatacji³⁶.

(akta kontroli str. 5-10, 267-335, 336-392, 863)

³¹ Zwiększanie zakresu realizowanych przewozów wymusiło decyzje o charakterze strategicznym dla Spółki, przygotowując ją do planowanego w przyszłości wzrostu działalności – np. zakup nowego taboru, budowa zaplecza utrzymania pojazdów w Wągrowcu, uruchamianie kursów na licencję i świadectwo maszynisty.

³² W związku ze stanem zagrożenia epidemicznego nastąpił spadek liczby pasażerów korzystających z usług Kolei Wielkopolskich oraz uzyskiwanych przychodów, prowadzący do wzrostu deficytu. Zarząd Spółki podjął działania ograniczające wskazane straty, w tym m.in. w uzgodnieniu z Organizatorem w dwóch turach, od dnia 23 i 30 marca wprowadzono ograniczenia w ofercie przewozowej. Zarząd Spółki oraz Rada Nadzorcza podjęły ponadto decyzję o odstąpieniu od opiniowania Planu rzeczowo-finansowego Kolei Wielkopolskich na 2020 r.

³³ Wielkość oraz warunki realizowanych przewozów wynikały z umowy (nr DT/III/102/2016), zawartej przez Spółkę z Województwem Wielkopolskim. Większość przychodów oraz kosztów planowanych przez Spółkę objętych była umową na świadczenie usług publicznych w zakresie przewozów pasażerskich.

³⁴ Spółka w niewielkim zakresie wykonywała także inną działalność (np. usługi trakcyjne).

³⁵ Tzn. „poziomie utrzymania”.

³⁶ Trzy pojazdy kolejowe skierowane zostały do napraw a 5 do remontów.

1.4. Sporządzanie i wykonanie planów kontroli i audytów wewnętrznych, w obszarze utrzymania pojazdów kolejowych w stanie technicznym zapewniającym bezpieczeństwo eksploatacji taboru

1. Kontrole wewnętrzne w obszarze utrzymania pasażerskiego taboru kolejowego realizowane były przez komórki podległe Dyrektorowi Pionu Techniczno-Eksploatacyjnego oraz przez Pełnomocnika ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem. Proces kontroli realizowany był na podstawie procedury SMS P/18 – „Kontrole”. Liczba i zakres kontroli określany był w rocznych planach kontroli tych komórek. Analiza i podsumowanie realizacji wyników kontroli odbywało się w trakcie przeprowadzanych w Kolejach Wielkopolskich przeglądów zarządzania oraz opracowywania programów poprawy bezpieczeństwa na kolejne lata.

W latach 2018-2020 (I półrocze) kontrole planowe zrealizowane zostały m.in. w następujących zakresach tematycznych:

- zgodności planowania przeglądów dla właściwych poziomów utrzymania technicznego pojazdów kolejowych z wymaganiami DSU i instrukcji oraz terminowości ich realizacji;
- stanu technicznego i wyposażenia pojazdów trakcyjnych w czasie eksploatacji, w tym pojazdów dopuszczanych do eksploatacji po wykonanych czynnościach utrzymania technicznego;
- aktualności stosowanych przepisów wewnętrznych oraz ich spójność z zapisami SMS i DSU;
- zgodności stosowanej dokumentacji przeglądowej ze wzorami dokumentów;
- kompletności i zgodności wykonanych pomiarów z wymaganymi parametrami;
- prawidłowości archiwizacji dokumentacji oraz raportowania;
- realizacji umów związanych z prowadzoną działalnością w zakresie eksploatacji pojazdów kolejowych (m.in. dzierżawy i czyszczenie pojazdów kolejowych);
- prowadzenia dokumentacji utrzymania pojazdów kolejowych;
- realizacji harmonogramów przeglądów pojazdów kolejowych;
- nadzoru nad naprawami i przeglądami pojazdów kolejowych zlecanych do wykonania podmiotom zewnętrznym oraz nad dostawcami usług i reklamacjami składanymi u dostawców.

W ramach kontroli wewnętrznych przeprowadzonych ww. zakresach tematycznych, w przeważającej mierze nie stwierdzono nieprawidłowości³⁷.

W badanym okresie w Spółce przeprowadzone zostały 42 kontrole doraźne, w obszarze utrzymania technicznego pojazdów kolejowych, w tym:

- w 2018 r. – 16 kontroli dotyczących stanu technicznego pojazdów (wymaganych dokumentów, sprawności działania urządzeń i systemów);
- w 2019 r. – 21 kontroli dotyczących stanu technicznego pojazdów (w tym m.in. sprawności i wydajności klimatyzacji w okresie wysokich temperatur);
- w 2020 r. (I półrocze) - pięć kontroli dot. stanu technicznego pojazdów (w tym m.in. czystości w eksploatowanych pasażerskich pojazdach kolejowych).

Stwierdzone w ramach ww. kontroli doraźnych nieprawidłowości usuwane były przez pracowników Sekcji Utrzymania Taboru Poznań 2 lub w drodze zgłoszenia reklamacji do producentów pojazdów kolejowych.

(akta kontroli str. 5-10, 393-497, 863)

³⁷ Nieprawidłowości dotyczyły przypadków: zanieczyszczenia foteli przez podróżnych; braku środków higienicznych w toaletach; niesprawności urządzeń, które nie powodowały jednak wyłączeń pojazdów kolejowych z eksploatacji; nieprawidłowo wystawionego świadectwa sprawności technicznej pojazdu trakcji parowej przez dostawcę usług trakcyjnych; błędnego wpisu w rejestrze egzaminów jednego z maszynistów parowozu.

2. Audyty wewnętrzne w obszarze utrzymania pasażerskiego taboru kolejowego realizowane były, w latach 2018-2020 (I półrocze), na podstawie planów rocznych. Nadzór nad ich planowaniem i realizacją sprawował Pełnomocnik ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, który przedstawia Zarządowi Spółki proponowany program audytów oraz składy zespołów audytowych wraz z przypisanymi zakresami obszarów objętych audytem³⁸. Proces audytu wewnętrznego realizowany był na podstawie procedury SMS P/17 – „Audyty”.

W obszarze utrzymania taboru pasażerskiego, zrealizowane zostały audyty wewnętrzne w następujących zakresach tematycznych:

- weryfikacji realizacji procesu utrzymania taboru oraz przygotowań do „akcji zima”;
- spełniania wymagań norm ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, PN-N 18001:2004 oraz rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2020 z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa, kryterium A, B i R.

W wyniku przeprowadzonych audytów wewnętrznych sformułowane zostały „spostrzeżenia” dot.:

- braku dokumentowania dalszego przekazania materiałów zgromadzonych w Sekcji Utrzymania Taboru Poznań 2 do innych jednostek organizacyjnych (m.in. do Sekcji Utrzymania Taboru Poznań 1);
- nieuwzględnienia w wytycznych dot. postępowania w warunkach zimowych Kolei Wielkopolskich w sezonie 2019/2020, niektórych komórek organizacyjnych lub jednostek wykonawczych, które mogły zgłaszać zapotrzebowanie na materiały do realizacji „akcji zima”;
- nieuwzględnienia w dokumentacji systemu utrzymania pojazdów SA132/134 doświadczeń z eksploatacji tych pojazdów;
- braku powtarzalności podawania niektórych informacji na kartach przeglądowych protokołów z przeglądów sezonowych;
- rozbieżności między założeniami harmonogramu wodowań pojazdów kolejowych a rzeczywistym ich nawadnianiem;
- okresowych braków możliwości nawodnień pojazdów przez firmę zewnętrzną wynikające ze sposobu wykonania i eksploatacji instalacji wodnej;
- nieuwjęcia w „Regulaminie organizacji przewozów pasażerskich” zasad postępowania w przypadku konieczności planowego i pozaplanowego „obrzadzania taboru”³⁹ z wykorzystaniem zasobów i instalacji zarówno Spółki jak i podmiotów zewnętrznych.

Na podstawie wskazanych „spostrzeżeń” sformułowane zostały zalecenia dot. m.in.:

- aktualizacji DSU pojazdów SA132/134 oraz przeglądu DSU pozostałych typów pojazdów spalinowych pod kątem zapobiegania usterkom układu ogrzewania w okresie zimy;
- modyfikacji DSU pojazdów SA132/134 w celu wprowadzenia protokołu przeglądu sezonowego i doprecyzowania sposobu podawania niektórych informacji w tym protokole;
- dostosowania harmonogramu nawodnień pojazdów kolejowych adekwatnie do potrzeb i bieżącej sytuacji taborowej oraz ruchowej w Spółce;

³⁸ Poza audytem wewnętrznym Spółka podawała się corocznie audytom zewnętrznym w ramach nadzoru nad wydanymi certyfikatami potwierdzającymi spełnianie wymagań norm standardu ISO: ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, PN-N 18001:2004.

³⁹ Tj. czyszczenia, mycia i wykonywania innych prac związanych z przygotowaniem taboru do wykonywania przewozów kolejowych.

- przeprowadzenia kontroli u dostawcy instalacji wodnej do nawadniania pojazdów kolejowych Spółki, zgodnie z procedurą P/04 – „Ocena dostawcy” oraz zawartą z nim umową;
- opisanie w „Regulaminie organizacji przewozów pasażerskich” zasad postępowania konieczności planowego i pozaplanowego „obrzadzania taboru”.

(akta kontroli str. 644-726, 863)

1.5. Wykorzystanie wyników kontroli i audytów wewnętrznych oraz zewnętrznych dotyczących utrzymania pasażerskiego taboru kolejowego

W latach 2018-2020 (I półrocze) Prezes UTK przeprowadził w Kolejach Wielkopolskich 17 kontroli w zakresie bezpieczeństwa eksploatacji taboru kolejowego. W dziewięciu wystąpieniach pokontrolnych, opracowanych na podstawie ich wyników, nie sformułował uwag i wniosków a w przypadku dwóch postępowań, Spółka do 30 czerwca 2020 r. nie otrzymała wystąpień pokontrolnych.

Na podstawie ustaleń dokonanych w ramach siedmiu kontroli, w tym stwierdzonych nieprawidłowości, Prezes UTK skierował do Kolei Wielkopolskich wnioski, w których zobowiązał Zarząd Spółki do: dokonania analizy stwierdzonych nieprawidłowości i natychmiastowego ich wyeliminowania, usunięcia naruszeń przepisów z zakresu kolejnictwa oraz podjęcia działań określonych w SMS w celu zwiększenia nadzoru nad poziomem ryzyka związanego z prowadzoną działalnością. Zobowiązał ponadto kierownika jednostki kontrolowanej do przekazania informacji o wykonaniu uwag i wniosków oraz do przedstawienia dowodów potwierdzających ich zrealizowanie.

W odpowiedziach na ww. uwagi i wnioski, kierownik jednostki kontrolowanej poinformował Prezesa UTK m.in., że w związku z wynikami kontroli przeprowadzonej:

- od 24 do 31 lipca 2018 r. – Koleje Wielkopolskie od 15 listopada 2019 r. realizowały obowiązek sporządzania (przez drużynę pociągową) wykazu pojazdów wchodzących w skład pociągu oraz wystąpiły do Ministra Infrastruktury z inicjatywą mającą na celu ujednolicenia sposobu przekazywania informacji o składzie pociągu przez wszystkich przewoźników kolejowych⁴⁰;
- od 16 do 27 listopada 2018 r. – Spółka w celu wzmocnienia nadzoru nad dokumentacją potwierdzającą kwalifikacje i upoważniającą pracowników do wykonywania czynności bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, wprowadziła zasadę dodawania oraz zachowania kolejności numeracji stron tej dokumentacji oraz wdrożyła stosowne działania organizacyjne. Ponadto zobowiązała się do wyposażenia wnętrza pojazdu SA 108-001 w urządzenie informacji pasażerskiej przy przegłędzie P-4;
- od 31 stycznia do 11 lutego 2019 r. – Spółka doraźnie usunęła usterkę niedrożności układu paliwowego pociągu nr 77200/1 oraz zobowiązała właściwą sekcję utrzymania taboru do zwrócenia szczególnej uwagi na stan zabrudzenia filtrów paliwowych oraz wstępnych filtrów paliwa, podczas przeglądów P1-2, P2-1 oraz P2-2 pojazdów dzierżawionych od Arriva RP Sp. z o.o.⁴¹
- 8 sierpnia 2019 r. – Spółka zaktualizowała dodatek 2 do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów, zawierającego wykaz ostrzeżeń stałych oraz prędkości drogowych na torach głównych zasadniczych stacji węzłowych na terenie PKP PLK S.A. Zakładów Linii Kolejowych w: Poznaniu, Ostrów Wlk., Zielonej Górze. Ponadto wydała polecenia dla maszynistów dot. obowiązku dokonywania zmian i nanoszeniu poprawek do „Wykazu Ostrzeżeń Stałych”. Od 15 listopada 2019 r.

⁴⁰ W tym przedstawiła argumenty przemawiające za rezygnacją ze stosowania papierowej wersji „Wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu”.

⁴¹ DSU właściciela pojazdu kolejowego przewidywało takie działania podczas przeglądów P3-1.

wprowadziła przepisy regulujące zasady wystawiania dokumentu „Wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu”. Usunęła usterki w pojeździe EN76-031 dot. niesprawnej informacji megafonowej i braku informacji głosowych dla podróżnych o stacjach i przystankach osobowych na trasie pociągu.

- od 27 stycznia do 10 lutego 2020 r. – Spółka usunęła nieprawidłowości związane z: brakiem zapowiedzi głosowych w pojeździe EN57-1025; niezgodności dokumentacji z przeglądów PU2 pojazdów EN57-1062 z obowiązującym wzorem. Zwróciła uwagę na powyższą nieprawidłowość pracownikom Sekcji Utrzymania Taboru Poznań 2 oraz zobowiązała się, że będzie ona szczegółowo weryfikowana podczas kontroli wewnętrznych.
- Odnosząc się do nieskutecznego usuwania usterek pojazdu EN57-1062 Koleje Wielkopolskie poinformowały Prezesa UTK, że pojazd znajduje się w okresie gwarancji oraz że usterki zgłoszone zostały do gwaranta.

(akta kontroli str. 5-10, 498-553, 644-726, 863)

1.6. Realizacja rekomendacji wydanych przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych⁴² w zakresie utrzymania pasażerskiego taboru kolejowego

1. Wg stanu na 31 grudnia 2019 r. Spółka zrealizowała 46 spośród 52 zaleceń skierowanych przez Prezesa UTK do przewoźników kolejowych po raporcie rocznym PKBWK za 2017 r. oraz raportach dotyczących poważnych wypadków i wypadków z 2018 r. Wskazane zalecenia wprowadzały m.in.:

- obowiązek zainstalowania w pojazdach kolejowych Spółki urządzeń rejestrujących (kamer cyfrowych lub wideorejestratorów);
- analizy i wyceny ryzyka dla przypadków prowadzenia kolejowych pojazdów trakcyjnych ze świadomym wyłączeniem urządzeń czujności SHP⁴³;
- obowiązek zwiększenia nadzoru nad pracą maszynistów pod kątem bezpieczeństwa kolejowego, a zwłaszcza prowadzenia kolejowych pojazdów ze świadomym wyłączonymi urządzeniami SHP i CA⁴⁴;
- konieczność uzupełniania danych o rejestracji użycia sygnału baczność w rejestratorach elektronicznych typu ATM, zabudowanych w eksploatowanych pojazdach trakcyjnych;
- dostosowanie umów o pracę dla pracowników stosownie do wykonywanych czynności na danym stanowisku;
- wdrożenie struktury organizacji procesu utrzymania oraz zakres wykonywanych czynności w szczególności dotyczących pojazdów kolejowych, w tym wszystkich wagonów towarowych oraz pojazdów trakcyjnych.

2. Do 30 czerwca 2020 r. Spółka zrealizowała następujące zalecenia skierowane przez Prezesa UTK do przewoźników kolejowych po raporcie rocznym PKBWK za 2018 r. oraz raportach dotyczących poważnych wypadków i wypadków z 2019 r.:

- wyposażenie pojazdów kolejowych w wideorejestratory;
- zapewnienie ciągłości rejestracji obrazu bez opóźnień w przypadku stosowania zapisu buforowanego;
- stosowanie wyłącznie nowych śrub i podkładek w maźnicach łożysk zestawów kołowych;
- stosowanie hamulca bezpieczeństwa oraz zasad wykonywania szczegółowej próby hamulca pojazdów kolejowych;

⁴² Dalej: PKBWK.

⁴³ Tj. urządzeń samoczynnego hamowania pociągu.

⁴⁴ Tj. czuwaka aktywnego, będącego niezależnym urządzeniem kontrolującym czujność maszynisty.

- przypomnienie zasad postępowania podczas prowadzenia pojazdów kolejowych z napędem w sytuacji stwierdzenia otwartych rogatek przejazdowych;
- stosowanie zasad nadzoru nad sprawnością wideorejestratorów oraz rejestratorów pojazdów kolejowych;
- zgłaszanie wszystkich niebezpiecznych zdarzeń na szlaku zarządcy infrastruktury;
- ujęcie w regulacjach wewnętrznych spółki zasad przeprowadzenia autoryzacji pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego;
- zatrudnianie pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, oraz maszynistów na podstawie umowy o pracę;
- niewykorzystywanie samokształcenia, jako podstawowej i jedynej formy szkolenia teoretycznego maszynistów;
- podjęcie działań w celu wypracowania sposobu rejestracji sygnału „Bacność” w pojazdach serii SA105 oraz SA108.

(akta kontroli str. 5-10, 554-637)

1.7. Wypełnianie zadań w zakresie diagnostyki eksploatowanych pojazdów kolejowych

Spółka wykonywała zadania w zakresie diagnostyki pojazdów w oparciu o: Instrukcję KWt-1 – o zasadach technicznego utrzymania pojazdów trakcyjnych; Instrukcję KW-10 – obsługi, utrzymania i eksploatacji hamulców w pojazdach kolejowych oraz o DTR i DSU właściwych dla każdego typu eksploatowanego pojazdu kolejowego. Prowadzona przez Koleje Wielkopolskie diagnostyka pojazdów kolejowych odbywa się poprzez:

- 1) urządzenia zabudowane w pojazdach kolejowych, wykonujące funkcje autotestów: automatycznych (przy każdorazowym uruchamianiu pojazdów) oraz wymuszonych (przez maszynistę lub pracownika przeprowadzającego czynności utrzymania);
- 2) pomiary i badania stanu technicznego podzespołów i zespołów pojazdów kolejowych z wykorzystaniem urządzeń kontrolno-pomiarowych.

Realizacja czynności wykonywanych w ramach przeglądów na poszczególnych poziomach utrzymania, w tym czynności w zakresie diagnostyki pojazdów kolejowych i ich podzespołów, dokumentowana była w formie:

- w formie protokołów i kart pomiarowych określonych w DSU każdego typu pojazdu kolejowego,
- poprzez rejestry pozwalające na identyfikację pracowników wykonujących poszczególne zakresy czynności w ramach danego przeglądu.

Przeglądy pierwszego poziomu utrzymania (kontrolne) opierały się przede wszystkim na kontroli wzrokowej podzespołów i sprawdzeniu prawidłowości ich działania bez konieczności wypełniania kart pomiarowych. Protokoły i karty pomiarowe wypełniane natomiast były podczas przeglądów od poziomu drugiego.

W ramach czynności kontrolnych dokonano weryfikacji protokołów ostatnich wymaganych przeglądów: PU1, PU2, PU3, dla wybranych wyrywkowo 10 pojazdów kolejowych eksploatowanych przez Koleje Wielkopolskie. Stwierdzono, że protokoły poświadczają wykonanie przeglądów zgodnie z przepisami załącznika nr 3 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych⁴⁵, określającego

⁴⁵ Dz. U. z 2016 r. poz. 226 ze zm.

czynności i zakres badań diagnostycznych, jakie powinny być przeprowadzane obowiązkowo na poszczególnych poziomach utrzymania pojazdów kolejowych.
(akta kontroli str. 5-10, 638-861)

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 w stanie techniczno-eksploatacyjnym gwarantującym bezpieczeństwo pasażerskich przewozów kolejowych.

OBSZAR

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

Opis stanu
faktycznego

W badanym okresie Spółka posiadała łącznie 69 pojazdów kolejowych⁴⁶, w tym:

- 10 pojazdów 48 WE „Elf 2, wyprodukowanych w latach 2019-2020, będących własnością Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego;
- 22 pojazdy EN76, wyprodukowane w latach 2012-2014, będące własnością Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego;
- 7 pojazdów EN57AKW, wyprodukowanych w latach 1974-1982, będących własnością Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego;
- 5 pojazdów EN57AL, wyprodukowanych w latach 1974-1990, będących własnością Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego;
- 2 pojazdy SA105, wyprodukowane w 2002 r., będące własnością Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego;
- 4 pojazdy SA108, wyprodukowane w latach 2003-2007, będące własnością Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego;
- 11 pojazdów SA132, wyprodukowanych w latach 2005-2008, będących własnością Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego;
- 4 pojazdy SA134, wyprodukowane w latach 2007-2008, w 2 dwa będące własnością Arriva RP Sp. z o.o. i 2 – własnością Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego;
- 2 pojazdy SA139, wyprodukowane w 2015 r., będące własnością Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego;
- 2 pojazdy SA139, wyprodukowane w 2015 r., będące własnością Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego;
- 2 pojazdy VT628, wyprodukowane w 1995 r., będące własnością Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego.

Wszystkie posiadane przez Spółkę pojazdy kolejowe były dzierżawione od ww. właścicieli, przy czym Koleje Wielkopolskie ponosiły odpowiedzialność za ich utrzymanie we właściwym stanie technicznym. Z wyłączeniem 2 pojazdów VT628 (wyprodukowanych w 1995 r.) wszystkie pozostałe pojazdy kolejowe wyposażone były w urządzenia do obsługi osób z ograniczoną możliwością poruszania się (m.in. rampy ułatwiające wsiadanie i wysiadanie z pociągów, miejsca dla pasażerów na wózkach inwalidzkich, toalety przeznaczone dla osób z niepełnosprawnością itp.).

(akta kontroli str.864-865,1090-1102,1229,1403)

⁴⁶ Spółka eksploatowała wyłącznie pojazdy zespole, tj. elektryczne i spalinowe zespoły trakcyjne (w tym autobusy szynowe).

Wg stanu na:

- 31 grudnia 2017 r. Spółka eksploatowała 44 pojazdy kolejowe. Wszystkie pojazdy kolejowe, wchodzące w skład 108 uruchomionych pociągów, wyposażone były w środki techniczne służące do obsługi osób z ograniczoną możliwością poruszania się;
- 31 grudnia 2018 r. Spółka eksploatowała 49 pojazdów kolejowych. Wszystkie pojazdy kolejowe, wchodzące w skład 229 uruchomionych pociągów, wyposażone były w środki techniczne służące do obsługi osób z ograniczoną możliwością poruszania się;
- 31 grudnia 2019 r. Spółka eksploatowała 54 pojazdy kolejowe, w tym 52 wyposażone w środki techniczne służące do obsługi osób z ograniczoną możliwością poruszania się. Na uruchomionych 251 pociągów, 247 wyposażonych było w środki techniczne służące do obsługi osób z ograniczoną możliwością poruszania się;
- 30 czerwca 2020 r. Spółka eksploatowała 59 pojazdów kolejowych, w tym 58 wyposażonych w środki techniczne służące do obsługi osób z ograniczoną możliwością poruszania się. Na uruchomione 192 pociągi, 185 wyposażonych było w środki techniczne służące do obsługi osób z ograniczoną możliwością poruszania się.

(akta kontroli str.1229-1233)

W latach 2018-2020 (do 30 czerwca) średnia liczba pociągów uruchamianych dziennie przez Koleje Wielkopolskie wynosiła od 191 do 200, w tym od 95,5% do 98% składów wyposażonych było w środki techniczne służące do obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania. W celu zapewnienia bezpieczeństwa osób przebywających w pociągach pasażerskich wszystkie eksploatowane przez Spółkę pojazdy kolejowe⁴⁷ objęte były monitoringiem.

(akta kontroli str. 1229-1232, 1403, 1475,1478)

W celu zapewnienia bezpieczeństwa przewozu osób o ograniczonej możliwości poruszania się Koleje Wielkopolskie uruchomiły usługę związaną ze zbieraniem od wskazanych pasażerów zgłoszeń dotyczących potrzeby uzyskania pomocy ze strony pracowników Spółki i zarządcy infrastruktury. W 2018 r. z ww. pomocy, przy przejazdach realizowanych przez Koleje Wielkopolskie skorzystało 497 osób w trakcie 280 przejazdów; w 2019 r. – 580 osób w trakcie 455 przejazdów, a w pierwszej połowie 2020 r. – 124 osoby w trakcie 123 przejazdów.

Pomimo dostosowania pojazdów kolejowych Spółki do obsługi pasażerów z ograniczoną możliwością poruszania się, Koleje Wielkopolskie zwracały się, w badanym okresie, do PKP PLK S.A. i PKP S.A. (jako zarządcy dworców kolejowych) o zapewnienie ze strony tych podmiotów bezpieczeństwa dotarcia do peronów lub innych budowli i obiektów kolejowych przez osoby niepełnosprawne. Np. pismem z 6 marca 2020 r. Spółka przekazała do PKP PLK S.A. wystąpienie w sprawie zapewnienia dla ww. grupy podróżnych dostępności stacji Konin i Koło. Spółka w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i komfortu przewozów kolejną osób o ograniczonej możliwości poruszania się współpracowała z Prezesem UTK oraz Pełnomocnikiem Terenowym Rzecznika Praw Obywatelskich we Wrocławiu.

(akta kontroli str.1495-1674)

Spółka prowadziła ponadto działalność związaną z umożliwieniem osobom z niepełnosprawnościami oraz dzieciom uczestniczenia m.in. w szkoleniach np.

⁴⁷ Tzn. bez pojazdów wyłączonych z eksploatacji.

antyterrorystycznych. Organizowała również szkolenia dla pracowników drużyn konduktorskich i kas biletowych w zakresie porozumiewania się w języku migowym.

(akta kontroli str.1475-1476, 1479-1494)

W latach 2018-2020 (do 30 czerwca) wszystkie uruchamiane przez Spółkę pociągi wyposażone były w defibrylatory serca.

(akta kontroli str.1476, 1675-1679)

W badanym okresie skierowane zostały następujące skargi i wnioski związane z bezpieczeństwem i komfortem podróży pociągami Kolei Wielkopolskich:

- w 2018 r. 519 skarg⁴⁸, w tym dotyczących m.in.: nieprawidłowej informacji dla podróżnych na stacjach i przystankach (26); niewłaściwego komfortu podróży, w tym zatłoczenia w pociągach (84) i niewłaściwej temperatury w pojazdach kolejowych (21); niewłaściwej obsługi w kasach własnych (7) i agencyjnych (12); niewłaściwej obsługi w pociągach (45); punktualności (69); rozkładu jazdy (71), stanu taboru kolejowego (1).
- w 2019 r. 689 skarg i 110 wniosków, w tym dotyczących m.in.: nieprawidłowej informacji dla podróżnych na stacjach i przystankach (13); niewłaściwego komfortu podróży, w tym zatłoczenia w pociągach (126) i niewłaściwej temperatury w pojazdach kolejowych (14); niewłaściwej obsługi w kasach własnych (18) i agencyjnych (1); niewłaściwej obsługi w pociągach (68); punktualności (56); rozkładu jazdy (107), stanu taboru kolejowego (15).
- w 2020 r. (do 30 czerwca) 168 skarg i 81 wniosków, w tym dotyczących m.in.: nieprawidłowej informacji dla podróżnych na stacjach i przystankach (2); niewłaściwego komfortu podróży, w tym zatłoczenia w pociągach (27) i niewłaściwej temperatury w pojazdach kolejowych (5); niewłaściwej obsługi w kasach agencyjnych (1); niewłaściwej obsługi w pociągach (60); punktualności (20); rozkładu jazdy (120).

(akta kontroli str.1680, 1683-1706)

W związku z występującym w Polsce, w pierwszej połowie 2020 r., zagrożeniem epidemicznym, Koleje Wielkopolskie wypracowały plan działania ustalający sposób organizacji transportu, w takich warunkach, w tym wyposażenia pociągów w środki higieniczne i techniczne ograniczające możliwość zarażenia się pasażerów i pracowników drużyn konduktorskich chorobami zakaźnymi. Spółka przygotowana była przy tym już od 2011 r. (rozpoczęcia działalności przewozowej) do realizacji zadań w sytuacjach kryzysowych, czego wyrazem były wydane przez Zarząd „Wytyczne postępowania pracowników Spółki przy wystąpieniu sytuacji kryzysowych”⁴⁹. Wskazane wytyczne w 2020 r. modyfikowane były i dostosowywane do zaleceń Ministra Zdrowia i Państwowej Inspekcji Sanitarnej. Stan zagrożeń związanych z koronawirusem COVID-19 w trakcie realizacji usług przewozowych był przez Spółkę na bieżąco monitorowany, czego wyrazem były m.in. sporządzane raporty o przygotowaniu do przeciwdziałania zarażeniom i utrudnień w funkcjonowaniu Kolei Wielkopolskich w związku z epidemią. Przy wykonywaniu przewozów pasażerskich Spółka stosowała się do zasad określonych w § 1 pkt. 2 rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 24 marca 2020 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii⁵⁰.

(akta kontroli str.2188-2347)

⁴⁸ W tej liczbie 28 skarg nie dotyczyło Kolei Wielkopolskich.

⁴⁹ Zaktualizowane uchwałą nr 53/2028/ZS Zarządu Spółki z dnia 30 lipca 2018 r.

⁵⁰ Por. przypis nr 7.

Stwierdzone nieprawidłowości	W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.
OCENA CZĄSTKOWA	Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie wykonywanie przez Koleje Wielkopolskie 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 latach 2018-2020 (I półrocze) Koleje Wielkopolskie nie prowadziły działań związanych z modernizacją posiadanego taboru kolejowego⁵¹. W związku z wynikami analiz stanu technicznego eksploatowanych pojazdów kolejowych oraz zapotrzebowaniem na usługi przewozowe, Spółka w celu dostosowania liczby i rodzaju posiadanego taboru do planowanej pracy przewozowej podpisała w 2019 r. umowę dotyczącą zakupu 4 szt. trójczłonowych spalinowych zespołów trakcyjnych, o planowanej wartości ogółem 96 038,4 tys. zł (brutto). Zakup sfinansowany został: ze środków własnych w kwocie 4 000 tys. zł; kredytu inwestycyjnego – 7 580 tys. zł oraz kredytu obrotowego – 17 756 tys. zł. Zakup dofinansowany został w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego, na lata 2014-2020, w wysokości 65 620 tys. zł. Umowa zawarta z wykonawcą pojazdów kolejowych przewidywała możliwość dostawy 2 dodatkowych szt. spalinowych zespołów trakcyjnych o wartości ogółem 48 019,2 tys. zł brutto. Planowany termin dostawy pierwszych dwóch szt. pojazdów kolejowych ustalony został na 410 dni od daty podpisania umowy⁵², a pozostałych dwóch szt. w ciągu 500 dni od podpisania umowy. Do 10 lipca 2020 r. Spółka nie skorzystała z opcji zakupu i dostawy kolejnych dwóch spalinowych zespołów trakcyjnych. (akta kontroli str.1229-1232, 2350-2362)
Stwierdzone nieprawidłowości	W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.
OCENA CZĄSTKOWA	Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie wykonywanie przez Koleje Wielkopolskie zadań w zakresie pozyskiwania środków na dofinansowanie zakupów nowego taboru pasażerskiego.
OBSZAR	4. Wykonywanie zadań w zakresie wykorzystywania wskazań urządzeń dSAT w sposób zapewniający bezpieczne prowadzenie pasażerskich przewozów kolejowych
Opis stanu faktycznego	W latach 2018-2020 (I półrocze) miało miejsce ogółem 106 zdarzeń z udziałem pasażerskich pojazdów kolejowych eksploatowanych przez Spółkę, w tym:

⁵¹ Dzierżawiony przez Koleje Wielkopolskie tabor kolejowy w przeważającej mierze był nowy lub zmodernizowany w latach poprzedzających okres objęty kontrolą. W nielicznych przypadkach modernizacja przestarzałych pojazdów kolejowych w świetle przeprowadzonych analiz była nieopłacalna.

⁵² Umowa została podpisana 13 września 2019 r.

- w 2018 r. 42 zdarzenia (18 wypadków i 24 incydenty), z których 33 były niezależne od Kolei Wielkopolskich, a 9 miało miejsce z uwagi na niewłaściwe wypełnianie zadań przez maszynistów;
 - w 2019 r. 38 zdarzeń (15 wypadków i 23 incydenty), z których 29 było niezależnych od Kolei Wielkopolskich, jedno spowodowane było niewłaściwym stanem pojazdu kolejowego, a 8 miało miejsce z uwagi na niewłaściwe wypełnianie zadań przez maszynistów;
 - w 2020 r. (do 30 czerwca) 26 zdarzeń (1 poważny wypadek, 12 wypadków i 13 incydentów), z których 19 było niezależnych od Kolei Wielkopolskich, a 7 miało miejsce z uwagi na niewłaściwe wypełnianie zadań przez maszynistów.
- (akta kontroli str.2363-2368)

Przyczyną wystąpienia w 2018 r. zdarzenia incydentu spowodowanego niewłaściwym stanem pojazdu kolejowego, było zużycie eksploatacyjne baterii akumulatora pojazdu EN76, niski poziom elektrolitu i nadpalenie ogniw baterii akumulatora. Badanie ww. poważnego wypadku, do czasu niniejszej kontroli nie zostało zakończone przez PKBWK⁵³.

Najczęściej powtarzającymi się przypadkami zdarzeń (incydentów), które miały miejsce z uwagi na niewłaściwe wypełnianie zadań przez maszynistów było zbyt późne hamowanie i w wyniku tego pominięcie całej długością składu pociągu miejsca, w którym powinien się zatrzymać oraz pominięcie czołem pociągu sygnalizatora nakazującego zatrzymanie się pojazdu kolejowego.

(akta kontroli str.2370)

Stwierdzono, że Spółka w celu wyeliminowania przyczyn zdarzeń kolejowych, jakie miały miejsce w latach 2018-2020 (I półrocze), podejmowała następujące działania:

- wprowadzono obowiązkowe jazdy kontrolne dla maszynistów biorących udział w zdarzeniach;
- kierowano maszynistów na sprawdziany wiedzy i umiejętności oraz badania lekarskie;
- wprowadzono obowiązek dokonywania przez maszynistów instruktorów dodatkowych jazd instruktażowych dla maszynistów ze stażem do 2 lat (1 jazda dodatkowa na pół roku);
- prowadzono systemowych kontroli rejestratorów parametrów jazd pojazdów kolejowych oraz monitoringu wizyjnego;
- cyklicznie omawiano zasady i techniki jazdy pociągów podczas trudnych warunków atmosferycznych oraz zagrożeń wynikających z dekoncentracji drużyny trakcyjnej;
- cykliczne szkolenia – w ramach pouczeń okresowych – dotyczące skutków pominięcia wskaźników oraz sygnałów dotyczących zatrzymania się pociągu;
- przypominano o bezwzględnym obowiązku zamykania drzwi do kabiny maszynisty i zakazu przebywania w niej osób postronnych;
- omawiano przypadki niewłaściwej obserwacji szlaków i reakcji maszynistów;
- przeprowadzano obowiązkowego testu dla pracowników uczestniczących w pouczeniach okresowych, w celu weryfikacji wiedzy oraz wskazania przez nich obszarów wymagających dalszego szkolenia;
- uruchomiono system anonimowego wsparcia psychologicznego dla pracowników ze stresem pourazowym.

W 2020 r. Spółka zaplanowała rozszerzenie działań doskonalących wiedzę i umiejętności maszynistów, w tym m.in. przeprowadzanie ćwiczeń prowadzenia

⁵³ Wg wyjaśnienia starszego specjalisty z Zespołu Pełnomocnika ds. Zarządzania Bezpieczeństwem, sporządzenie raportu ma nastąpić do końca sierpnia 2020 r.

pojazdu kolejowego na symulatorze (należącym do innej firmy) oraz zakup własnego symulatora w celu zwiększenia liczby ćwiczeń.

(akta kontroli str.2370-2373)

W latach 2018-2020 (I półrocze), Spółka współpracowała z PKP PLK S.A. w zakresie wykorzystywania wskazań urządzeń dSAT do zapobiegania uszkodzeniom elementów infrastruktury kolejowej oraz usuwania zagrożeń bezpieczeństwa przy realizacji pasażerskich przewozów kolejowych na podstawie uregulowań przyjętych w: umowie nr 60/012/0226/19 o wykorzystywaniu zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2019/2020, „Regulaminie Sieci” PKP PLK S.A. oraz opracowanej przez zarządcę infrastruktury „Instrukcji le-3”. Podstawowe zasady tej współpracy ustalone zostały w § 19-22 ww. instrukcji, zgodnie, z którymi dyżurny PKP PLK S.A. miał obowiązek powiadomić o stanie awaryjnym taboru maszynistę, który po otrzymaniu takiej informacji zobowiązany był do dokonania oględzin miejsca awarii wskazanego przez urządzenie dSAT. Maszynista po dokonaniu oględzin pojazdu kolejowego podejmował ostateczną decyzję o kontynuacji jazdy lub o zatrzymaniu pociągu, a o decyzji powiadamiał dyżurnego ruchu.

(akta kontroli str. 2562-2607)

Łączna liczba stanów awaryjnych taboru kolejowego eksploatowanego przez Spółkę zasygnalizowanych przez urządzenia dSAT, w badanym okresie, przedstawiała się następująco:

- w 2018 r. 31, w tym: gorące maźnice (GM) 3; gorące hamulce (GH) 19; płaskie miejsca, tj. deformacja kół pociągu (PM) 9;
- w 2019 r. 64, w tym: GM) 8; GH 38; PM 18;
- w 2020 r. (do 30 czerwca) 18, w tym: GH 17; PM 1.

Wszystkie ww. wskazania urządzeń dSAT nie zostały potwierdzone w wyniku przeprowadzenia oględzin pojazdów kolejowych Spółki przez pracowników drużyn pociągowych Kolei Wielkopolskich.

(akta kontroli str.2608)

Również przekazane do Spółki przez PKP PLK, w latach 2018-2020 (I półrocze), 41 komunikatów, w tym: OSTR⁵⁴ – 29; STOP⁵⁵ – 10; GRAN⁵⁶ – 2, nie znalazło potwierdzenia w wyniku przeprowadzonych przez pracowników Kolei Wielkopolskich oględzin pojazdów kolejowych.

Spółka o tych faktach powiadamiała PKP PLK S.A., wskazując na niewłaściwą lokalizację urządzeń dSAT, zainstalowanych zbyt blisko przystanków osobowych i dokonywanie przez te urządzenia pomiarów w czasie hamowania pociągów, kiedy nagrzewają się hamulce. Zdaniem Dyrektora Pionu Techniczno-Eksploatacyjnego Spółki zbliżający się do przystanku pojazd pasażerski przejeżdża obok czujników

⁵⁴ Ostrzeżenie, że dopuszczalna wartość parametrów koła została przekroczona, lecz nie stanowi poważnego zagrożenia i nie występuje ryzyko uszkodzenia taboru lub infrastruktury. W takiej sytuacji powiadomiony zostaje przewoźnik kolejowy, wysłane zostaje ostrzeżenie do maszynisty, a pociąg jest poddany obserwacji. Na stacji wskazanej przez przewoźnika zostają dokonane oględziny taboru.

⁵⁵ Alarm – oznacza, że przekroczona została wartość dopuszczalna parametrów i stanowi to zagrożenie dla bezpieczeństwa lub istnieje poważne ryzyko uszkodzenia infrastruktury, lub dalsze uszkodzenie taboru. W takiej sytuacji dyżurny ruchu informuje przewoźnika i wydaje maszyniście polecenie niezwłocznego zatrzymania pociągu i dokonania oględzin. W razie, gdy dyżurny ruchu nie może nawiązać kontaktu z maszynistą, jest zobowiązany podjąć wszelkie kroki do zdalnego zatrzymania pociągu, włącznie z użyciem systemu Radio-Stop.

⁵⁶ Alarm graniczny – oznacza, że zostało wykryte przekroczenie stanu granicznego uszkodzenia kół pociągu, przeciążenia dynamicznego lub nacisku na oś. Wymagane jest przeprowadzenie oględzin pociągu na najbliższej stacji na szlaku pociągu. Dyżurny ruchu ustala dokładne miejsce zatrzymania pociągu oraz prędkość dojazdu do tego miejsca.

urządzeń dSAT z nagrzanymi od hamulcami, co wywołuje fałszywy alarm i generuje niepotrzebne opóźnienia pociągów z powodu konieczności wykonania oględzin pojazdu przez drużynę pociagową.

(akta kontroli str.2609-2619)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie wykonywanie przez Koleje Wielkopolskie zadań w zakresie wykorzystywania wskazań urządzeń dSAT w sposób zapewniający bezpieczne prowadzenie pasażerskich przewozów kolejowych.

OBSZAR

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

Opis stanu
faktycznego

Spółka posiadała uregulowania wewnętrzne określające wymagane, w latach 2018-2020 (I półrocze), kwalifikacje, obowiązki i uprawnienia osób zatrudnionych na stanowiskach maszynistów oraz pracowników drużyn konduktorskich. Przepisy wewnętrzne ustalały m.in. obowiązujące w Kolejach Wielkopolskich wymagania dotyczące: wykształcenia, stażu pracy, wiedzy merytorycznej, znajomości języków obcych, obsługi programów informatycznych zawarte w: regulaminie wynagradzania, kartach opisu stanowisk pracy, instrukcji dla maszynisty KW-3, instrukcji dla kierowników pociągów i drużyn konduktorskich KW-6 oraz metodykach szkolenia.

(akta kontroli str.2389, 2620-2637)

Badanie zgromadzonej w Wydziale Spraw Pracowniczych Spółki dokumentacji, 12 wybranych losowo pracowników zatrudnionych na stanowiskach maszynisty i kierownika pociągu wykazało m.in., że:

- w aktach personalnych 6 pracowników, zatrudnionych w Kolejach Wielkopolskich na stanowisku maszynisty, zgromadzonych w teczkach oznaczonych symbolami: K-177; T-31; M-61; A-12; K-152; P-6 znajdowały się dokumenty, określone w art. 22d ust.1 pkt 1, 3, 4 uotk, potwierdzające posiadanie przez tych pracowników kwalifikacji związanych z wymaganiem: wykształceniem, przygotowaniem zawodowym oraz zdaniem z wynikiem pozytywnym egzaminów kwalifikacyjnych, umożliwiających uzyskanie licencji maszynisty i świadectwa maszynisty;
- w 5 teczkach oznaczonych symbolami: K-177; T-31; A-12; K-152; P-6 znajdowały się dokumenty, określone w art. 22d ust.1 pkt 2 uotk, potwierdzające spełnianie przez pracowników wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych dla osób zatrudnionych na stanowisku maszynisty.
- w tezcze oznaczonej symbolem M-6, nie było dokumentu potwierdzającego spełnianie przez pracownika wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych dla osób zatrudnionych na stanowisku maszynisty;
- w teczkach, oznaczonych symbolami: K-177; T-31; M-61; A-12; K-152; P-6 znajdowały się m.in. kserokopie licencji maszynistów, wykonanych na kartach plastikowych, nieposiadających miniaturowych układów scalony (tzw. chipów)

umożliwiających zapisywanie na nich w formie elektronicznej danych dot. np. spełniania przez pracownika wymagań określonych w art. 22d ust.1 pkt 1, 2, 3 i 4 uotk;

- dokumentacja zgromadzona we wszystkich kontrolowanych teczkach (oznaczonych symbolami: K-177; T-31; M-61; A-12; K-152; P-6) zawierała oświadczenia określone w art. 22ca ust. 1 lub 2 uotk, złożone przez maszynistów zatrudnionych w Spółce, w sposób zgodny z przepisem art. 22ca ust. 1 lub 2 ustawy o transporcie kolejowym;
- oświadczenia złożone przez osoby, których dokumentacja została zgromadzona w teczkach oznaczonych symbolami: K-177; T-31; M-61; A-12; K-152; P-6, dotyczyły niewykonywania czynności maszynisty albo prowadzącego pojazdy kolejowe na rzecz innego przewoźnika kolejowego, zarządcy, użytkownika bocznic kolejowej lub przedsiębiorcy wykonującego przewozy w obrębie bocznic kolejowej;
- w aktach personalnych 6 pracowników, zatrudnionych w Kolejach Wielkopolskich na stanowisku kierownika pociągu, zgromadzonych w teczkach oznaczonych symbolami: A-6, B-66, J-30, K-51, M-56, O-20 znajdowały się dokumenty, określone w art. 22d ust.1 pkt 1, 3, 4 uotk, potwierdzające posiadanie przez tych pracowników kwalifikacji związanych z wymaganym: wykształceniem, przygotowaniem zawodowym oraz zdaniem z wynikiem pozytywnym egzaminów kwalifikacyjnych, umożliwiających zatrudnienie na stanowisku kierownika pociągu.

Na 187 maszynistów zatrudnionych w Kolejach Wielkopolskich⁵⁷ 42 nie posiadało pisemnego potwierdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, o którym mowa w przywołanych wyżej przepisach uotk, a 37 zatrudnionych było równolegle u innych przewoźników kolejowych.

Ww. potwierdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych nie posiadało również 4 kierowników pociągów.

Według wyjaśnienia Naczelnika Wydziału Spraw Pracowniczych obowiązek przeprowadzania badań okresowych przez wskazanych pracowników zawieszony został na podstawie art. 15zzzy ust.1 ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem CON/ID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych⁵⁸.

(akta kontroli str. 2733, 2736-2747)

W latach 2018-2019 (do 27 czerwca) w Spółce przeprowadzone zostało 42 035 kontroli trzeźwości pracowników obsługujących pociągi i pasażerów, w tym: 16 101 kontroli maszynistów i 25 934 pracowników drużyn konduktorskich. Tylko w jednym przypadku kontrola wykazała, że pracownik (drużyny konduktorskiej) stawiał się do pracy w stanie nietrzeźwym. Od 28 czerwca 2019 r. kontrole stanu trzeźwości ww. pracowników zostały zawieszone z uwagi na stanowisko Prezesa Urzędu Ochrony Danych osobowych z 26 czerwca 2019 r., zgodnie z którym wiedza o stanie trzeźwości jest informacją o stanie zdrowia, w związku z czym pracodawcy nie mogą prowadzić samodzielnie kontroli stanu psychofizycznego. Spółka wystąpiła do Prezesa UTK o podjęcie inicjatywy legislacyjnej w celu zmiany przepisów i przywrócenia możliwości wykonywania kontroli stanu trzeźwości pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Wg informacji otrzymanych przez Koleje Wielkopolskie, Prezes UTK zwrócił się do

⁵⁷ Wg stanu na dzień kontroli (16 lipca 2020 r.) ww. dokumentacji dot. spełniania przez maszynistów i kierowników pociągów wymagań określonych przepisami uotk.

⁵⁸ Dz. U. z 2020 r. poz. 374.

Ministra Infrastruktury o podjęcie inicjatywy legislacyjnej umożliwiającej przyznanie przewoźnikom kolejowym ustawowego uprawnienia do dokonywania badań stanu psychofizycznego ww. pracowników oraz o przyznanie Prezesowi UTK ustawowych kompetencji do zawieszania licencji maszynisty w przypadku wykonywania przez pracownika czynności pod wpływem alkoholu lub substancji o podobnym działaniu.

(akta kontroli str.1367-1402)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie wykonywanie przez Koleje Wielkopolskie 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 pokontrolnych.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

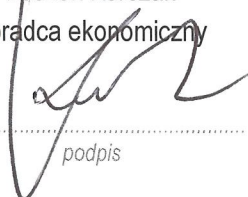
Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

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
Łeszek Korczak
doradca ekonomiczny


.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Infrastruktury
Dyrektor


.....
podpis
Marek Maj

