



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Katowicach

LKA.410.008.01.2020

Pan
Aleksander Drzewiecki
Prezes Zarządu Koleje Śląskie Sp. z o.o.
ul. Raciborska 58,
Katowice 40-074

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/20/028 Bezpieczeństwo eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Katowicach
ul. Powstańców 29, 40-039 Katowice
T +48 32 784 42 00, F +48 32 784 42 30
lka@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Koleje Śląskie Sp. z o.o. ul. Raciborska 58, Katowice 40-074 ¹
Kierownik jednostki kontrolowanej	Aleksander Drzewiecki, Prezes Zarządu Spółki, od 31 lipca 2019 r. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki kontrolowanej poprzednio pełnili: Wojciech Dinges, Prezes Zarządu Spółki, od 28 września 2015 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 wykonywanie 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 urządzenia 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 ² , z zastosowaniem kryteriów określonych w art. 5 ust. 2 tej ustawy tj. pod względem: legalności, gospodarności i rzetelności.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Katowicach
Kontrolerzy	1. Tomasz Raszka, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKA/113/2020 z 4 maja 2020 r. 2. Artur Stekla, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKA/112/2020 z 4 maja 2020 r.

(akta kontroli str.1-4)

¹ Zwana dalej „Spółką”.

² Dz. U. z 2020 r. poz. 1200, zwanej dalej „ustawą o NIK”.

II. Ocena ogólna³ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Spółki, w latach 2018-2020 (I półrocze) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Spółka zapewniała utrzymanie pasażerskich pojazdów kolejowych w stanie techniczno-eksploatacyjnym gwarantującym bezpieczeństwo przewozów. W szczególności posiadała System zarządzania bezpieczeństwem⁴ oraz odpowiednie procedury ustalające zadania, zasady postępowania i obowiązki związane z utrzymaniem pasażerskich pojazdów kolejowych w odpowiednim stanie technicznym, wydawaniem świadectwa maszynisty, zarządzaniem personelem oraz w przypadku wykrycia sytuacji zagrożenia. Prawidłowo realizowała też zadania określone w tych procedurach, przeprowadzała okresowe badania diagnostyczne. Stwierdzono jednak przypadki nierzetelnego prowadzenia dokumentacji, tj. książek pokładowych oraz książek przeglądów okresowych, wszystkich 10 pojazdów objętych szczegółowym badaniem. Regularnie przeprowadzano kontrole problemowe oraz audyty wewnętrzne w zakresie spraw objętych niniejszą kontrolą.

Zapewniono wyposażenie taboru pasażerskiego w środki techniczne służące bezpieczeństwu pasażerów, w tym w urządzenia umożliwiające bezpieczne wsiadanie i wysiadanie pasażerów o ograniczonej zdolności poruszania się, defibrylatory serca oraz system monitoringu, a także zapewniono utrzymanie pociągów w czystości i właściwym stanie technicznym. Podejmowano również działania w celu poprawy stanu technicznego oraz sanitarno-higienicznego eksploatowanego taboru, wykorzystując wyniki kontroli wewnętrznych i zewnętrznych w ww. zakresie, a także działania w związku z zagrożeniami dla zdrowia i życia pasażerów i pracowników, występującymi przy realizacji przewozów kolejowych w 2020 r. w warunkach stanu epidemicznego, a następnie stanu epidemii.

W Spółce przeprowadzano okresowe analizy umożliwiające ocenę stanu technicznego eksploatowanego taboru pasażerskiego, a następnie podejmowano działania polegające m.in. na modyfikacji pojazdów, celem wyeliminowania pojawiających się nieprawidłowości w działaniu poszczególnych części i podzespołów. Zaplanowano też i zakupiono 12 nowych pojazdów kolejowych. Sytuacja finansowa Spółki w latach 2018-2019 nie pozwalała jej jednak na dokonywanie zakupów nowego taboru oraz podejmowanie działań umożliwiających uzyskanie dofinansowania zakupów lub modernizacji taboru kolejowego ze środków pomocowych Unii Europejskiej.

Spółka właściwie współpracowała z zarządcą infrastruktury w zakresie wykorzystywania wskazań urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru⁵.

Prowadzono też stosowny nadzór nad posiadaniem przez maszynistów i kierowników pociągu kwalifikacji wymaganych przepisami prawa. Stwierdzono powtarzające się nieznaczne przekroczenia limitu przeciętnego czasu pracy obowiązującego maszynistów, co w ocenie NIK wskazuje na niewystarczająco skuteczny nadzór Spółki nad liczbą wypracowywanych przez tych pracowników godzin nadliczbowych w poszczególnych tygodniach i miesiącach rozliczeniowych.

³ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁴ Zwany dalej „SMS”.

⁵ Zwanych dalej „dSAT”.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej⁶ kontrolowanej działalności

OBSZAR

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

1.1 System zarządzania bezpieczeństwem (SMS)

Opis stanu faktycznego

Zadania w zakresie utrzymania sprawności technicznej i eksploatacyjnej pojazdów kolejowych, zapewniającej bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego, z uwzględnieniem ustanowionego w spółce Systemu zarządzania bezpieczeństwem⁷ należały do obowiązków Wiceprezesa Zarządu Spółki ds. Techniczno-Eksploatacyjnych oraz podległych mu jednostek organizacyjnych: Działu Zarządzania i Utrzymania Taboru (TT)⁸, Działu Trakcji i Drużyn Konduktorskich (TR)⁹ oraz Działu Zarządzania Przewozami (TD)¹⁰.

(akta kontroli str. 6-10)

Dokumentacja obowiązującego u przewoźnika SMS, spełniała wymagania określone w § 2 i 4 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym¹¹, tj. zawierała wszystkie wymagane elementy, każdy z nich był udokumentowany, z określeniem odpowiedzialności w strukturach organizacyjnych Spółki, wskazywano też sposób nadzoru kierownictwa Spółki nad realizacją SMS na każdym poziomie zarządzania oraz udział pracowników i poszczególnych przedstawicieli kierownictwa na wszystkich poziomach, przewidywano też ciągłe doskonalenie SMS.

W okresie objętym kontrolą wprowadzane były zmiany do SMS obowiązującego w Spółce (prowadzono *Wykaz zmian Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem*).

Spółka zgodnie z § 5 rozporządzenia w sprawie systemu bezpieczeństwa opracowywała oraz terminowo przedkładała Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego¹², w latach 2018-2020, programy poprawy bezpieczeństwa wraz z raportami w sprawie bezpieczeństwa, o których mowa w art. 17a ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym¹³.

(akta kontroli str. 13-15)

1.2 Realizacja zadań związanych z utrzymaniem pasażerskich pojazdów kolejowych oraz w zakresie diagnostyki pojazdów kolejowych

Opis stanu faktycznego

W okresie objętym kontrolą - w zakresie bieżącego utrzymania oraz w zakresie badań diagnostycznych stanu techniczno-eksploatacyjnego pasażerskich pojazdów

⁶ 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.

⁷ Zwanego dalej „SMS”.

⁸ Zwanego dalej „Działem TT”.

⁹ Zwanego dalej „Działem TR”.

¹⁰ Zwanego dalej „Działem TD”.

¹¹ Dz. U. z 2016 r. poz. 328, zwanym dalej „rozporządzeniem w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem”.

¹² Zwanego dalej „UTK”.

¹³ Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, zwanej dalej „uotk”.

kolejowych – podstawową procedurą obowiązującą w Spółce była procedura SMS *Utrzymanie sprawności taboru* (oznaczona symbolem P/04).

Określono w niej, że planowanie zabiegów utrzymaniowych zgodnie z Dokumentacją Systemu Utrzymania¹⁴ w sposób niezakłócający procesu przewozowego, opracowywanie dziennych i miesięcznych planów przeglądów poziomu P1-P3¹⁵ i rocznych planów napraw poziomu P4-P5 należało do zadań Działów TT oraz TD, skierowanie pojazdu do czynności utrzymaniowych było zadaniem Działu TD, natomiast wykonanie tych czynności zadaniem pracowników Działu TT (bądź podmiotów zewnętrznych, w przypadku przeglądów realizowanych systemem zleconym). Odpowiedzialnym za odbiór po przeglądzie, sprawdzenie sprawności technicznej i dopuszczenie pojazdu do eksploatacji był rewident lub komisarz w Dziale TT.

(akta kontroli str. 465)

W Spółce obowiązywały w ww. zakresie również następujące instrukcje:

- *K-1 Instrukcja określająca ogólne zasady eksploatacji i utrzymania pojazdów kolejowych* Spółki, w której określono m.in. wzory i sposób prowadzenia dokumentacji pojazdów kolejowych, w tym książki pokładowej pojazdu kolejowego, a także wskazano, że zabiegi utrzymaniowo-naprawcze pojazdów kolejowych Spółki powinny być wykonywane wg planu utrzymania pojazdów. Plan ten stanowił sekwencję usystematyzowanych i ściśle określonych czynności zaliczanych do poszczególnych poziomów utrzymania, a realizacja planu utrzymania zależy od intensywności wykonywanej pracy (przewozów), mierzonej czasem eksploatacji oraz przebiegami pojazdu wyrażonymi w liczbie przejechanych kilometrów,
- *K-2 Instrukcja obsługi, utrzymania i eksploatacji hamulców w pojazdach kolejowych*,
- *K-3 Instrukcja określająca metody i sposoby wykonywania pomiarów geometrycznych zestawów kołowych*,
- *K-5 Instrukcja dla rewidenta taboru*,
- *K-11 Instrukcja o zasadach technicznego utrzymania wagonów pasażerskich*.

(akta kontroli str. 14)

W okresie objętym kontrolą w Spółce sporządzane były miesięczne plany działalności w zakresie diagnostyki eksploatowanych pojazdów kolejowych (przeglądów poziomów P1-P3) dla wszystkich pojazdów ujętych w rejestrze pojazdów kolejowych oraz roczne plany napraw okresowych taboru (dla poziomów P4-P5), w których ujmowano niektóre pojazdy, a także sprawozdania z wykonania tych planów (w formie zestawień plan-wykonanie). Plany zgodne były z wzorami określonymi w ww. Instrukcji K-1 oraz uwzględniały strukturę cykli poziomów utrzymania określoną w DSU poszczególnych typów pojazdów oraz rzeczywistą wielkość pracy pojazdu kolejowego.

Opracowany był również plan wieloletni utrzymania pojazdów trakcyjnych (obejmujący lata 2017-2030), w którym dla wszystkich pojazdów określono planowane terminy przeglądów poziomu P3-P5, uwzględniając strukturę cykli poziomów utrzymania określoną w DSU poszczególnych typów pojazdów oraz rzeczywistą wielkość pracy pojazdu kolejowego.

¹⁴ Zwaną dalej „DSU”.

¹⁵ Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2016 r. poz. 226 ze zm.) poziom utrzymania pojazdu kolejowego to zestawienie czynności utrzymaniowych wykonywanych dla danego pojazdu kolejowego określone zakresem tych prac; istnieje pięć takich poziomów oznaczonych symbolami do P1 do P5.

W miesięcznych planach przeglądów nie ujmowano przeglądów sezonowych, wymaganych przez DSU pojazdów (takie samo było ustalenie jednej z kontroli wewnętrznych - w listopadzie 2019 r. - opisanej w pkt 1.5. niniejszego wystąpienia).

Jak wyjaśnił Zastępca Dyrektora Działu TT, przeglądy sezonowe rozumiane były jako dodatkowe czynności konieczne do wykonania w ramach przeglądów poziomu P1 do poziomu P3, a konieczność wykonania czynności wynikających z przeglądu sezonowego ujmowana była w planowaniu dwudziestoczterogodzinnym (24h), które jest tworzone w oparciu o plan miesięczny oraz aktualną sytuację taborową.

(akta kontroli str. 16, 18, 20, 22, 25)

Na podstawie próby dotyczącej dokumentacji badań diagnostycznych 10 wybranych losowo pojazdów kolejowych¹⁶ (spośród pojazdów o najdłuższym okresie użytkowania, wykorzystywanych w czasie kontroli do przewozów), stwierdzono, że Spółka realizowała, w latach 2018-2020 (I półrocze) zadania określone w tych procedurach SMS dotyczących bieżącego ich utrzymania i w okresie całego cyklu użytkowania. Przeprowadzała ich badania diagnostyczne, zgodnie z przepisami załącznika nr 3 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych¹⁷. Przeglądy poziomu P1 i P2 oraz naprawy poziomu P3-P5 były wykonywane zgodnie z cyklem określonym w DSU danego typu pojazdu. Przeglądy sezonowe były wykonywane najczęściej łącznie z przeglądami poziomu P2. W niektórych przypadkach w dokumentacji (książkach pokładowych i/lub książkach przeglądów okresowych) brak było odnotowania faktu przeprowadzenia przeglądu sezonowego, co opisano w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

W przypadkach, gdy wyniki badań diagnostycznych wskazywały na konieczność naprawy lub wyłączenia z eksploatacji pojazdów kolejowych poddanych tym badaniom, pojazd kierowano do takiej naprawy. W książkach pokładowych dokonywano stosownych wpisów dot. rodzaju przeglądu, naprawy, wykazywano części i podzespoły, które uległy wymianie, z podaniem daty, godziny, przebiegu ogólnego w km oraz podpisami i pieczętami osób wykonujących przegląd/naprawę. Odnotowywano również stwierdzone usterki oraz fakt ich naprawienia, dokonywano wpisów dotyczących przeprowadzonych prób hamulca z podpisami i pieczętami osób wykonujących.

W skład dokumentacji przeglądów poziomu P2 wchodziły ponadto karty pomiarowe dotyczące m.in. zawieszenia sprzęgów czołowych, zgarniaczy torowych i szynowych oraz karty smarowań i arkusze pomiarowe luzów węża przymażniczego – wg określonego wzoru – wypełniane przez upoważnionych pracowników Spółki, w których odnotowywano pomiary ww. elementów, opatrzone podpisem osoby dokonującej pomiaru. Przeglądy poziomu P3 i P4 - wykonywane przez podmioty zewnętrzne – dokumentowano protokołami odbioru końcowego przeglądów, potwierdzającymi, że pojazd jest sprawny technicznie i zdolny do eksploatacji.

W książkach pokładowych wszystkich 10 pojazdów objętych badaniem, odnotowując fakt przeprowadzenia przeglądu/naprawy, wpisywano przebieg ogólny pojazdu, zamiast „przebiegu od ostatniej naprawy okresowej”, a ponadto stwierdzono jeszcze inne przypadki nierzetelnego prowadzenia dokumentacji pojazdów, co opisano w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

(akta kontroli str. 48-55)

Zarząd Spółki w okresie objętym kontrolą systematycznie analizował i omawiał sytuację taborową, stan techniczny taboru oraz możliwości jego poprawy (w trakcie

¹⁶ Z prowadzonego przez przewoźnika rejestru pojazdów kolejowych.

¹⁷ Dz. U. z 2016 r. poz. 226 ze zm.

posiedzeń Zarządu oraz cotygodniowych narad pionu techniczno-eksploatacyjnego). Podejmował też decyzje dotyczące modernizacji lub wymiany pojazdów kolejowych niespełniających wymaganych parametrów, zapewniających bezpieczeństwo ich eksploatacji.

(akta kontroli str. 58)

1.3 Realizacja planów działalności przewoźnika w zakresie dotyczącym utrzymania i sprawności techniczno-eksploatacyjnej pojazdów kolejowych

Opis stanu
faktycznego

W okresie objętym kontrolą liczba posiadanych przez Spółkę pasażerskich pojazdów kolejowych zmniejszyła się z 64 (wg stanu na koniec 2017 r.) do 61 (wg stanu na koniec 2018 r.) i 58 (wg stanu na koniec 2019 r.).

Liczba eksploatowanych pojazdów wynosiła na ostatni dzień każdego z ww. lat odpowiednio: 56, 55 i 51. Pozostałe pojazdy były wyłączone z eksploatacji - na koniec kolejnego roku okresu 2017-2019 odpowiednio: osiem (z tego pięć było w trakcie przeglądów poziomu P3 lub P4, jeden w naprawie w wyniku zderzenia z drzewem, a dwa przeznaczone do złomowania), sześć (z tego cztery były w trakcie przeglądów poziomu P3 lub P4, a dwa przeznaczone do złomowania) oraz siedem (wszystkie w trakcie naprawy).

(akta kontroli str. 64)

Pojazdami przeznaczonymi do złomowania (na koniec 2018 r. i 2019 r.) były dwa autobusy szynowe (pojazdy SA109-005 rok prod. 2004 i SA109-011 rok prod. 2012). Zostały one wyłączone z eksploatacji odpowiednio od: 2 listopada 2016 r. (z powodu uszkodzonych przewodów paliwowych) i od 20 października 2016 r. (z powodu uszkodzonego silnika trakcyjnego), a zostały sprzedane 3 stycznia 2019 r. Jak wyjaśnił Prezes Zarządu, ww. pojazdy były przedmiotem aportu¹⁸ oraz miały wysoką awaryjność, a koszty wymaganych napraw oraz przeglądów P4 i P5 były bardzo wysokie. W pierwszej kolejności analizie poddano koszty i zasadność ekonomiczną przywrócenia pojazdów do ruchu. Wszczęte zostało postępowanie na wykonanie usługi przeglądów ww. pojazdów, nie wpłynęła jednak żadna oferta, analizowano możliwość dzierżawy tych pojazdów, lecz wobec braku zainteresowania, rozpoczęto działania zmierzające do ich zbycia. Prowadzono badanie rynku pod kątem popytu na ten rodzaj pojazdów, rozmowy z właścicielem odnośnie do zgód na zbycie pojazdów, lecz ówczesna sytuacja rynkowa nie sprzyjała możliwości sprzedaży - brak zainteresowania tego rodzaju pojazdami na rynku. Dopiero na podstawie wyceny z listopada 2018 r. podjęto kolejną próbę sprzedaży, która zakończyła się zbyciem pojazdów w styczniu 2019 r.

(akta kontroli str. 58, 67-68, 168-169)

Pojazdy będące na koniec roku w trakcie przeglądów (poziomu P3 lub P4) były wyłączone z eksploatacji przez okres dwóch-trzech miesięcy, natomiast pojazdy będące w trakcie naprawy¹⁹ (na koniec 2019 r.) były wyłączone z eksploatacji przez okres od dwóch do 10 miesięcy, do dnia zakończenia niniejszej kontroli ich naprawy zostały jednak zakończone, a pojazdy włączone do eksploatacji.

W latach 2018-2020 (I półrocze) Spółka zaplanowała naprawy łącznie 11 pojazdów kolejowych (które ujęła w „rocznych planach napraw okresowych taboru”²⁰ oraz w *Planie utrzymania pojazdów trakcyjnych na poziomie P3 - P5 w latach 2016 –*

¹⁸ Autobusy szynowe zostały wniesione do Spółki aportem uchwałą nr 1/2014 Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników 25 lutego 2014 r. Ich właścicielem było Województwo Śląskie.

¹⁹ Pięć z nich wyprodukowano w latach 2005-2019, dwa pozostałe (jeden z 1967 r. i jeden z 1977 r.) zostały zmodernizowane w latach 2011-2012.

²⁰ Przeglądy poziomów P4-P5.

2030²¹), z tego: ośmiu pojazdów w 2018 r., jednego pojazdu w 2019 r. oraz dwóch pojazdów w I półroczu 2020 r.²². Nie zrealizowano jednej z zaplanowanych na grudzień 2018 r. napraw²³, gdyż pojazd został wydzierżawiony innemu przewoźnikowi w październiku 2018 r.

(akta kontroli str.17, 19, 21, 65-66)

1.4 Nadzór nad utrzymaniem taboru pasażerskiego

Opis stanu
faktycznego

Planowanie, organizacja i przeprowadzanie kontroli problemowych (planowych oraz doraźnych) oraz audytów wewnętrznych (z wyłączeniem audytów dot. funkcjonowania systemu SMS) należało do zadań Działu Audytu Wewnętrznego i Kontroli (NW)²⁴. Zasady planowania, przeprowadzania i dokumentowania tych kontroli były uregulowane w Procedurze P/15 *Kontrola*.

Natomiast monitorowanie funkcjonowania SMS, prowadzenie i monitorowanie wyników wewnętrznych audytów bezpieczeństwa, planowanie i koordynowanie wewnętrznych audytów bezpieczeństwa w Spółce oraz informowanie Zarządu Spółki o wynikach tych audytów, a także planowanie zakresów kontroli wewnętrznych w zakresie bezpieczeństwa systemu kolejowego w Spółce, w tym kontroli taboru pod względem jakości wykonywania czynności utrzymaniowych, kompletności i aktualnego stanu wyposażenia w środki ochrony przeciwpożarowej i monitorowanie nadzoru nad realizacją wykonania zaleceń pokontrolnych zawartych w protokołach pokontrolnych należało do zadań Działu Zarządzania Bezpieczeństwem (NZ)²⁵. Zasady planowania, przeprowadzania i dokumentowania tych audytów były uregulowane w Procedurze P/14 *Audyt bezpieczeństwa*.

(akta kontroli str. 10-14, 508-509, 516-518)

W okresie objętym kontrolą Dział NW planował co roku: kontrolę pociągów (według miesięcznych planów zadań w ramach tzw. jazd kontrolnych pociągami) obejmującą m.in. wyposażenie pracowników drużyn pociagowych, ocenę pracy drużyn pociagowych, informację dla pasażerów w pociągach, stan techniczny pojazdów, stan psychofizyczny pracowników (kontrole prewencyjne wg miesięcznych planów zadań). Ponadto, w latach 2018-2020 (I półrocze) zaplanowano²⁶ łącznie 19 problemowych audytów i kontroli wewnętrznych (z tego: pięć w 2018 r., sześć w 2019 r. i osiem w I półroczu 2020 r.), które dotyczyły m.in. zabezpieczenia i ochrony pojazdów na stacjach zwrotnych i torach postojowych, utrzymania czystości taboru, pracy i wyposażenia oraz dokumentacji posterunków (punktów) rewidenckich, sprawności urządzeń bezpieczeństwa ruchu, rejestru pojazdów, ich oznakowania oraz świadectw sprawności technicznej, przygotowania komórek Spółki do pracy w okresie zimy. Cztery spośród tych kontroli i audytów dotyczyły utrzymania pojazdów kolejowych w stanie techniczno-eksploatacyjnym zapewniającym bezpieczeństwo eksploatacji taboru kolejowego, z tego po jednej zaplanowano na lata 2018-2019 i dwie zaplanowano w 2020 r.

W okresie objętym kontrolą w Spółce wdrożono również kontrole doraźne w ww. obszarze: kontrole książek pokładowych w zakresie zapisów pod kątem usterek długotrwałych, które zostały zgłoszone, a nie naprawione, analizę danych zarejestrowanych przez prawne urządzenia rejestrujące pojazdy trakcyjnych (sprawozdanie przedstawiane co miesiąc).

²¹ Zwanym dalej „Planem wieloletnim”.

²² W planie obejmującym cały 2020 r. ujęto naprawę 9 pojazdów kolejowych.

²³ Dot. pojazdu SA138-005.

²⁴ Zwanego dalej „Działem NW”.

²⁵ Zwanego dalej „Działem NZ”.

²⁶ I ujęto w rocznych planach kontroli i audytów wewnętrznych sporządzanych przez Kierownika Działu Audytu Wewnętrznego i Kontroli.

Jak wyjaśniła Dyrektor Działu NW, plany czynności kontrolnych na kolejne lata przygotowywane były w oparciu o: uchwały Zarządu Spółki, decyzje lub zarządzenia członków Zarządu Spółki, wnioski członków Zarządu, kierowników komórek organizacyjnych oraz wnioski i oceny organów kontroli zewnętrznej, a także wyniki wcześniejszych kontroli, audytów oraz analiz własnych, wynik czynności przedkontrolnych, skargi i wnioski klientów Spółki. Głównymi przyczynami wdrożenia kontroli doraźnych były informacje o możliwych nieprawidłowościach, istotność przedmiotowych procesów, potrzeba zwiększenia dyscypliny pracy oraz kultury jazdy maszynistów.

(akta kontroli str. 69-82, 83-99, 103-104)

W rocznych programach audytu, sporządzanych przez Pełnomocnika SMS kierującego Działem NZ, ujmowano co roku audyty poszczególnych procesów SMS, w tym proces utrzymania sprawności taboru.

(akta kontroli str. 105-111)

1.5 Wykorzystywanie wyników kontroli i audytów w zakresie dotyczącym utrzymania pasażerskiego taboru kolejowego

Opis stanu faktycznego

W latach 2018-2020 (I półrocze) pracownicy Działu NW przeprowadzili dwie z zaplanowanych kontroli dotyczących utrzymania pojazdów kolejowych w stanie techniczno-eksploatacyjnym zapewniającym bezpieczeństwo eksploatacji taboru kolejowego: kontrolę sprawności urządzeń bezpieczeństwa ruchu w 2018 r. oraz kontrolę procesu utrzymania pojazdów (dokumentowanie pracy taboru, planowanie i wykonanie oraz dokumentowanie przeglądów/napraw pojazdów, stan techniczny taboru) w 2019 r. Do dnia zakończenia niniejszej kontroli nie zostały natomiast rozpoczęte dwie kontrole zaplanowane na 2020 r. (ze względów bezpieczeństwa – w związku z pandemią SARS-CoV-2).

W wyniku pierwszej z nich²⁷, dotyczącej sprawności urządzeń automatyki bezpieczeństwa pociągu²⁸ (SHP²⁹, CA³⁰, radio-stop³¹, radiolączności, rejestratorów parametrów jazdy i pracy pojazdów oraz wideomonitoringu pojazdów), stwierdzono szereg nieprawidłowości, w tym m.in.:

- nierzetelne wykonywanie przeglądów P2 urządzeń bezpieczeństwa ruchu w Punkcie Napraw w Katowicach oraz przeglądów systemów elektronicznych - poprawności działania wideomonitoringu,
- brak wyposażenia Punktów Rewizji Technicznej w Gliwicach i w Bielsku-Białej,
- dokonywanie wymiany urządzeń radiolączności na sprawne przez pracowników nieprzeszkolonych w tym zakresie.

W sprawozdaniu z kontroli określono m.in. następujące wnioski i środki zaradcze:

- wyposażenie Punktów Rewizji Technicznej w Gliwicach oraz Bielsku-Białej w przyrządy do badania i pomiaru urządzeń ABP,
- pilne przeszkolenie przez Dział TT pracowników Punktów Rewizji Technicznej w Gliwicach oraz Bielsku-Białej, wykonujących czynności związane z wymianą urządzeń radiolączności,

²⁷ Przeprowadzona w okresie od listopada 2018 r. do stycznia 2019 r., zakończona sprawozdaniem z 5 lutego 2019 r.

²⁸ Zwanych dalej „ABP”.

²⁹ Samoczynne hamowanie pociągu - urządzenie wchodzące w skład ABP, którego zadaniem jest zapewnienie bezpieczeństwa jazdy pociągu, a tym samym podniesienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

³⁰ Czuwak aktywny - elektroniczne urządzenie, którego zadaniem jest okresowa kontrola czujności maszynisty pojazdu trakcyjnego będącego w ruchu, a także kontrola pojazdu w przypadku, gdy stacza się z prędkością większą niż 10% maksymalnej, dopuszczalnej prędkości konstrukcyjnej pojazdu.

³¹ System automatyczny, którego zadaniem jest wstrzymanie ruchu wszystkich pojazdów trakcyjnych będących w strefie bezpośredniego zagrożenia ruchu kolejowego.

- zwiększenie nadzoru Działu TT nad wykonywanymi przeglądami urządzeń ABP, ze szczególnym uwzględnieniem rzetelności wykonywanych badań i pomiarów urządzeń ABP, prawidłowością wypełniania metryk na obudowach ABP, nad stanem zaplombowania urządzeń ABP oraz nad całym procesem przeglądowo-naprawczym elektronicznych systemów pojazdowych (CCTV oraz rejestratory prawne),
- podjęcie przez Dział TT pilnych działań w celu usunięcia ujawnionych nieprawidłowości w działaniu rejestratorów parametrów jazdy i pracy pojazdów oraz wideomonitoringu.

(akta kontroli str. 112-141)

W wyniku drugiej z nich³², obejmującej proces utrzymania pojazdów kolejowych (na przykładzie sześciu pojazdów), sformułowano „spostrzeżenia i ustalenia”:

- brak dochowania należytej staranności przy sporządzaniu planów przeglądów i częste rozmijanie się wykonania przeglądów z miesięcznymi planami,
- brak ujmowania przeglądów sezonowych, wymaganych przez DSU pojazdów, w miesięcznych planach przeglądów,
- obsługiwanie pociągów przez pojazdy nieposiadające wymaganych przepisami oględzin technicznych,
- dopuszczanie do ruchu pojazdów, które posiadają nieusunięte z różnych powodów usterki,
- eksploatacja jednego z pojazdów³³ przez niemal dwa miesiące bez działających wyświetlaczy SIP (systemu informacji pasażerskiej) oraz brak zgłoszenia tej usterki do serwisu bezpośrednio po jej stwierdzeniu i opisanie w Książce pokładowej,
- nieuprawniona zamiana rejestratorów zdarzeń pomiędzy pojazdami,
- wypełnianie druku „Książka przeglądów” w sposób błędny (zgodnie z DSU każdego pojazdu powinno się wpisywać przebieg pomiędzy przeglądami, wpisuje się zaś przebieg ogólny),
- złe planowanie potrzeb zaopatrzeniowych.

(akta kontroli str. 142-161)

Realizując wyniki pierwszej z ww. kontroli: wprowadzono zasadę, że wymiana urządzeń radiolączności wykonywana jest tylko w punkcie naprawczym w Katowicach przez przeszkolonych i uprawnionych pracowników, odsunięto w trybie natychmiastowym od czynności w zakresie ABP wskazanego pracownika, dokonano zmiany osoby odpowiedzialnej za nadzór nad przeprowadzaniem przeglądów okresowych generatorów SHP, na bieżąco usuwano usterki z zakresu rejestratorów jazdy oraz wideomonitoringu.

Realizując wyniki drugiej z ww. kontroli: zobowiązano mistrzów hali napraw do potwierdzania faktu wykonania na pojeździe trakcyjnym czynności przeglądowo-naprawczych w książce pokładowej pojazdu imienną pieczęcią wraz z własnoręcznym podpisem, pouczone pracowników Spółki biorących udział w procesie utrzymania pojazdów o sposobie zapisów stanu kilometrów w książkach przeglądów okresowych pojazdu trakcyjnego, usunięto usterkę SIP w pojeździe EN76-005, pisemnie poinformowano gwaranta o konieczności każdorazowego zgłaszania do pracowników Spółki wymiany rejestratorów parametrów jazdy w pojazdach.

Dział NW nie został poinformowany pisemnie o realizacji uwag/zaleceń/ spostrzeżeń z obu ww. kontroli.

(akta kontroli str. 162-163, 166)

³² Zakończona protokołem z 4 listopada 2019 r.

³³ EN76-005.

Z treści *Informacji o realizacji zadań i wyników Działu Audytu w 2019 r.* wynikało, że: „istniały problemy z realizacją wniosków pokontrolnych oraz z uzyskaniem wymaganych odpowiedzi od kontrolowanych Działów w tym zakresie”.

Jak wyjaśniła Dyrektor Działu NW, ww. problemy związane były przede wszystkim z brakiem terminowych informacji zwrotnych z kontrolowanych Działów o realizacji zaleceń pokontrolnych, sytuacja w tym zakresie ulegała systematycznej poprawie, analogiczne sytuacje zdarzały się incydentalnie w 2020 r., każdorazowo jednak monitorowano w takich sytuacjach do zarządzających zainteresowanymi Działami, ponadto Zarząd Spółki podczas spotkań z kierownictwem Działów wydawał tym osobom dyspozycje podjęcia stosownych działań.

(akta kontroli str. 92, 102)

Ponadto, pracownicy Działu NW przeprowadzili w okresie objętym kontrolą w ramach jazd kontrolnych³⁴ kontrole stanu technicznego eksploatowanych pojazdów kolejowych. W ich wyniku stwierdzono łącznie 620 nieprawidłowości (m.in. nieprawidłowe działanie czuwaka, usterki drzwi/stopni, brak plomb na ręczce awaryjnego otwierania drzwi, nieprawidłowe działanie klimatyzacji, ogrzewania i oświetlenia, nieprawidłowe działanie kamer zewnętrznych, niedziałająca regulacja luster bocznych, nieprawidłowe działanie wycieraczek, uszkodzenie mocowania fotela maszynisty, uszkodzenie platformy dla osób niepełnosprawnych, brak przeglądu tej platformy, rozbieżność czasowa między godziną na rejestratorze pojazdu, a wyświetlaczu Ente, nieczynny SHP, usterka systemu dynamicznego rozkładu jazdy).

(akta kontroli str. 170-171)

W okresie objętym kontrolą pracownicy Działu NZ przeprowadzili w Spółce pięć audytów bezpieczeństwa dotyczących utrzymania i eksploatacji pasażerskich pojazdów kolejowych, z czego dwa dotyczyły zgodności postępowania z Procedurą P/04 *Utrzymanie sprawności taboru*, jeden realizacji procesu planu postępowania po wystąpieniu zagrożenia/zdarzenia, jeden prawidłowości przygotowania personelu i taboru do obsługi pociągów, realizacji przewozu osób z niepełnosprawnościami oraz zastępczą komunikacją autobusową³⁵, a jeden nadzoru nad SMS realizowanym przez Prezesa Zarządu.

W wyniku trzech z nich stwierdzono nieprawidłowości (niezgodności): brak zapisów w kartach przeglądowych w zakresie wykonania smarowania i w zakresie możliwości identyfikacji pojazdu kolejowego, brak realizacji zapisów umowy na ZKA, szczególnie w przypadku awaryjnego zarządzania ZKA (zbyt długi czas podstawienia autobusów, niestosowanie się kierowców do miejsc wyznaczonego postoju, brak znajomości trasy przejazdu przez kierowców autobusów ZKA, brak dostosowania pojemności pojazdu ZKA do liczby osób odbywających podróż pociągiem, nieaktualność Polityki Bezpieczeństwa i jej nieadekwatność do rzeczywiście realizowanych w spółce procesów i jej wymagań). Sporządzono wówczas tzw. karty działań korygujących. Działania te zostały zrealizowane w wyznaczonych terminach³⁶.

. (akta kontroli str. 172-176)

W latach 2018-2020 (I półrocze) Prezes UTK przeprowadził w Spółce 12 kontroli w zakresie dotyczącym bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego. W ich wyniku stwierdzono łącznie 73 nieprawidłowości dotyczących m.in. niewłaściwego utrzymania pojazdów kolejowych (np. uszkodzonego systemu informacji pasażerskiej, uszkodzonych drzwi), niewłaściwego zapewnienia

³⁴ Odbyto łącznie 3049 jazd, z tego 1465 jazd w 2018 r., 1092 jazdy w 2019 r. i 492 jazdy w I półroczu 2020 r.

³⁵ Zwaną dalej „ZKA”.

³⁶ Z wyjątkiem tych, w przypadku których termin ich realizacji jeszcze nie upłynął.

warunków higieniczno-sanitarnych podróży (np. niesprawnych toalet), błędnie sporządzonych dokumentów (np. kart próby hamulca i urządzeń pneumatycznych). W terminach wyznaczonych w wystąpieniach pokontrolnych z tych kontroli Prezes Zarządu poinformował pisemnie Prezesa UTK o wykonaniu uwag i wniosków oraz przedstawił stosowne dowody dokumentujące zrealizowane działania/usunięte nieprawidłowości.

(akta kontroli str. 179-188)

1.6 Realizacja rekomendacji wydanych przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych³⁷

Opis stanu faktycznego

W okresie objętym kontrolą Spółka rzetelnie realizowała rekomendacje wydane przez PKBWK dotyczące działań związanych z utrzymaniem pojazdów kolejowych w stanie technicznym zapewniającym bezpieczeństwo pasażerskich przewozów kolejowych.

(akta kontroli str. 189-198)

1.7 Monitorowanie wpływu stanu technicznego eksploatowanych pojazdów kolejowych na bezpieczeństwo realizowanych przewozów pasażerskich

Opis stanu faktycznego

Spółka posiadała oprogramowanie umożliwiające uzyskanie informacji o wykonanych czynnościach utrzymaniowo-naprawczych, w tym:

- rejestrację wykonywanych przeglądów oraz wykonywanych napraw wraz z identyfikacją stwierdzonych usterek, pracowników wykonujących poszczególne czynności utrzymaniowe lub naprawcze oraz wyszczególnieniem zużytych materiałów lub części,
- rejestrację stanu licznika kilometrów oraz dodatkowych uwag podczas wykonywania czynności przeglądowo-naprawczych,
- rejestrację zgłoszeń maszynistów dotyczącą usterek taboru (od połowy 2019 r.)

Wskazany system pozwalał na ustalenie terminowości realizacji zadań związanych z utrzymaniem pojazdu kolejowego we właściwym stanie technicznym, m.in. poprzez konieczność dokonywania wpisu stanu kilometrów podczas rejestrowania zlecenia przeglądowego lub naprawczego (i brak możliwości zamknięcia zlecenia bez podania przebiegu w kilometrach).

Oprogramowanie to było tworzone przez pracowników Spółki, podlegało cyklicznym modyfikacjom mającym na celu rozbudowę jego funkcjonalności oraz poprawę prowadzenia dokumentacji przeglądowej, wszelkie nowe funkcjonalności były wprowadzane poprzez szkolenia bezpośrednie.

(akta kontroli str. 163-164, 199)

Stwierdzone nieprawidłowości

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

Stwierdzono przypadki nierzetelnego prowadzenia dokumentacji pojazdów, tj. książek pokładowych oraz książek przeglądów okresowych pojazdów.

Odnosnie do książek pokładowych wagonu (których obowiązek prowadzenia i przechowywania w pojeździe kolejowym wynika z rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006 r. w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym³⁸):

³⁷ Zwaną dalej „PKBWK”.

³⁸ Dz. U. z 2007 r. Nr 9, poz. 63.

- w książkach wszystkich 10 pojazdów objętych badaniem, odnotowując fakt przeprowadzenia przeglądu/naprawy, wpisywano przebieg ogólny pojazdu, natomiast zgodnie z wzorem książki powinno się wpisywać „przebieg od ostatniej naprawy okresowej”³⁹,
- w przypadku czterech pojazdów nie zawsze odnotowywano fakt przeprowadzenia przeglądów sezonowych (dot. to: przeglądu zimowego w 2018 r. pojazdu EN57KM-3001, przeglądu „letniego” w 2018 r. pojazdu EN57-892, przeglądu „zimowego” w 2019 r. pojazdu EN57AKŚ-730, przeglądu „letniego” w 2018 r. pojazdu EN71AKŚ-101),
- w przypadku dwóch pojazdów, odnotowując fakt przeprowadzenia niektórych przeglądów okresowych, nie wpisano przebiegu (dot. to: dwóch przeglądów P2 pojazdu EN57KM-3002 z 29 kwietnia 2018 r. i 14 lutego 2020 r., dwóch przeglądów P1 pojazdu EN57-892 z 15 marca 2018 r. i 3 kwietnia 2018 r. oraz przeglądu P4 w dniach od 30 października do 31 grudnia 2019 r.⁴⁰,
- w przypadku dwóch przeglądów dot. dwóch pojazdów błędnie podano przebieg pojazdu (dot. to: przeglądu P1 pojazdu EN57-892 z 27 stycznia 2018 r. - podano „45 517 km” zamiast „455 517 km” oraz przeglądu P1 pojazdu EN57KM-3001 z 16 października 2018 r. - podano „148 649 km” zamiast „178 657 km”).

Odnosnie do książek przeglądów okresowych (prowadzonych w oparciu o ogólnie przyjęte zasady bazujące na opisie kolumn zgodnie ze wzorem książki⁴¹):

- w książkach czterech pojazdów nie wpisywano nazwisk pracowników, którym powierzono naprawę, lecz w odpowiedniej rubryce podawano: „Pracownicy Kolei Śląskich” lub skrót tego wyrażenia lub „PN Katowice” (dot. to wszystkich wpisów w książkach pojazdów EN57KM-3001, EN57KM-3002 i EN57-646 oraz dwóch wpisów w książce pojazdu EN71AKŚ-101),
- w przypadku dwóch pojazdów wpisy dot. przebiegu podczas niektórych przeglądów były poprawiane, przez co były nieczytelne (dot. to: dwóch przeglądów P2 pojazdu EN57KM-224 z 6 marca 2018 r. i 4 kwietnia 2018 r. i przeglądu P4 z 28 października 2018 r. oraz dwóch przeglądów P2 pojazdu EN71AKŚ-101 z 17 kwietnia 2018 r. i 23 września 2018 r.),
- w przypadku czterech pojazdów nie zawsze odnotowywano fakt przeprowadzenia przeglądów sezonowych (dot. to: przeglądu „letniego” w 2018 r., pojazdu EN57-892, przeglądu „zimowego” w 2019 r. pojazdu EN57AKŚ-730, wszystkich przeglądów sezonowych pojazdu EN57KM-224, przeglądu „letniego” w 2018 r. pojazdu EN71AKŚ-101),
- w przypadku jednego pojazdu (EN57KM-3002) odnotowano fakt wykonania przeglądu sezonowego letniego w 2018 r. bezpośrednio pod wpisem dot. przeglądu P2 przeprowadzonego 28 marca 2018 r. (bez podpisu osoby wykonującej oraz potwierdzenia mistrza), podczas gdy faktycznie przeprowadzono go 14 kwietnia 2018 r.

(akta kontroli str. 200-241)

Jak wyjaśnił Zastępca Dyrektora Działu TT:

- w książkach pokładowych pojazdów z napędem odnotowany był przebieg od ostatniej naprawy okresowej, co wynikało z faktu, iż w trakcie napraw okresowych P4 i napraw głównych P5 przebieg ogólny pojazdu podlegał

³⁹ Zgodnie z §1 załącznika nr 3 do ww. rozporządzenia, książkę pokładową wagonu należy wypełnić zgodnie z zasadami określonymi na drukach oraz zgodnie z opisem podanym na okładce książki.

⁴⁰ Dopiero po przeprowadzeniu przeglądu i po wymianie licznika podano nowy stan licznika: „000110 km”.

⁴¹ Sposób ich prowadzenia nie został uregulowany ani w powszechnie obowiązujących przepisach, ani w przepisach/procedurach/instrukcjach wewnętrznych.

- zerowaniu, a udokumentowanie stanu licznika kilometrów pojazdów przekazywanych na naprawy P4 następowało w protokołach przekazania,
- brak wpisów dot. przebiegu, podanie nieprawidłowego przebiegu w książkach pokładowych lub brak odnotowania faktu wykonania przeglądu sezonowego w książce pokładowej oraz w książce przeglądów były spowodowane błędami pracowników, zaś prawidłowy przebieg pojazdu oraz potwierdzenie wykonania przeglądów sezonowych były udokumentowane w zleceniach elektronicznych (które załączył do wyjaśnień),
 - nazwiska i imiona pracowników wykonujących prace przeglądowe dokumentowane były w zleceniach elektronicznych, a pracownik dokonujący wpisu do książek przeglądów okresowych pojazdów użył skrótu „mając świadomość udokumentowania personaliów w zleceniu elektronicznym”.

Dodał też, że: mając na względzie pojawianie się błędów w zapisach książek pokładowych oraz książek przeglądów okresowych, w 2017 r. wprowadzono pilotażowo do użytkowania zlecenia elektroniczne mające na celu rejestrację czynności naprawczych oraz przeglądowych oraz że w najbliższym czasie planowane jest całkowite zaprzestanie prowadzenia książek przeglądów okresowych i zastąpienie ich zleceniami elektronicznymi.

(akta kontroli str. 25-26)

Wpisywanie w książkach pokładowych pojazdów przebiegu ogólnego pojazdu, zamiast przebiegu od ostatniej naprawy okresowej (pomimo potwierdzenia tego przebiegu w innych dokumentach, jak protokoły odbioru czy książki przeglądów okresowych), było niezgodne z wzorem prowadzenia tych książek, a ponadto w ocenie NIK stwarzało ryzyko przeoczenia konieczności przeprowadzenia któregoś z wymaganych przeglądów. Natomiast brak potwierdzenia faktu przeprowadzenia przeglądu sezonowego w tych książkach, brak wpisywania przebiegu lub podanie nieprawidłowej wartości są działaniami nierzetelnymi i mogą, również pomimo potwierdzenia tego przebiegu w innych dokumentach, utrudniać, np. w przypadku kontroli, szybkie zweryfikowanie, czy dany przegląd odbył się zgodnie z cyklem przeglądowo-naprawczym określonym w DSU danego typu pojazdu. Ponadto niespójność pomiędzy danymi dotyczącymi przeprowadzanych przeglądów, ujmowanymi w prowadzonej dokumentacji papierowej i elektronicznej, może wprowadzać w błąd.

OCENA CZĄSTKOWA

Spółka zapewniała utrzymanie pasażerskich pojazdów kolejowych w stanie techniczno-eksploatacyjnym gwarantującym bezpieczeństwo przewozów. W szczególności posiadała SMS spełniający wymagania określone w odpowiednich przepisach oraz odpowiednie procedury ustalające zadania, zasady i obowiązki związane z utrzymaniem pasażerskich pojazdów kolejowych w odpowiednim stanie technicznym. Prawidłowo realizowała też zadania określone w tych procedurach, przeprowadzała okresowe badania diagnostyczne, zgodnie z odpowiednimi przepisami. Stwierdzono jednak przypadki nierzetelnego prowadzenia dokumentacji (tj. książek pokładowych oraz książek przeglądów okresowych) wszystkich 10 pojazdów objętych szczegółowym badaniem. Regularnie przeprowadzano kontrole problemowe oraz audyty wewnętrzne w zakresie spraw objętych niniejszą kontrolą. Rzetelnie realizowano rekomendacje wydane przez PKBWK dot. działań związanych z utrzymaniem pojazdów kolejowych w odpowiednim stanie technicznym oraz monitorowano wpływ stanu technicznego eksploatowanych pojazdów kolejowych na bezpieczeństwo realizowanych przewozów pasażerskich.

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

2.1 Wyposażenie pociągów w urządzenia umożliwiające wsiadanie i wysiadanie przez pasażerów o ograniczonej zdolności poruszania się

OBSZAR

Opis stanu faktycznego

W okresie objętym kontrolą wzrósł udział eksploatowanych przez Spółkę pasażerskich pojazdów kolejowych wyposażonych w urządzenia umożliwiające bezpieczne wsiadanie i wysiadanie pasażerów o ograniczonej zdolności poruszania się. Według stanu na dzień: 31 grudnia 2017 r.; 31 grudnia 2018 r., 31 grudnia 2019 r. i 30 czerwca 2020 r., odpowiednio: 45 z 64 (70%), 52 z 61 (85%), 57 z 58 (98%) i 60 z 61 (98%) pojazdów kolejowych było wyposażonych w ww. urządzenia.

W ww. okresie wzrósł również udział pociągów wyposażonych we wskazane urządzenia, zapewniających bezpieczeństwo i podnoszących komfort obsługi osób o ograniczonej zdolności poruszania się (mierzony stosunkiem liczby uruchamianych średnio dziennie pociągów pasażerskich wyposażonych we wskazane urządzenia do wszystkich uruchamianych pociągów pasażerskich), wynosząc w latach 2018-2020 (I półrocze) odpowiednio: 64%, 97% i 98%.

(akta kontroli str. 242)

W latach 2018-2020 (I półrocze) Spółka wydatkowała 28,5 mln zł netto (cała kwota w 2018 r.) na zakup urządzeń, modernizację posiadanych lub pozyskanie nowych wagonów oraz innych pasażerskich pojazdów kolejowych, umożliwiających bezpieczne wsiadanie i wysiadanie osób o ograniczonej zdolności poruszania się. W 2019 r. zaplanowano wydatkowanie dalszych 21,9 mln zł netto⁴². W I półroczu 2020 r. nie planowano dalszych wydatków na ww. cel.

(akta kontroli str. 243)

2.2 Wyposażenie pociągów w defibrylatory serca

Opis stanu faktycznego

W okresie od stycznia do listopada 2018 r. pojazdy kolejowe uruchamiane przez Spółkę nie były wyposażone w defibrylator serca⁴³. Od grudnia 2018 r. rozpoczęto wyposażanie pojazdów w defibrylatory (w grudniu 2018 r. 41 pojazdów, w okresie od stycznia do czerwca 2019 r. kolejne osiem pojazdów, a w grudniu 2019 r. kolejne sześć pojazdów), dodatkowe pięć defibrylatorów przechowywano w magazynie, tak więc na dzień zakończenia czynności kontrolnych⁴⁴ Spółka posiadała 60 defibrylatorów.

Liczba pojazdów kolejowych uruchamianych średnio dziennie w roku: 2018, 2019 i I półroczu 2020 r. wyniosła odpowiednio: 297, 325 i 300, w tym wyposażonych w defibrylatory: 0, 316 (97%) i 297 (99%).

W latach 2018 – 2020 (I półrocze) wszyscy pracownicy zatrudnieni na stanowiskach kierowników pociągów i konduktorów zostali przeszkoleni w zakresie udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej (szkolenie takie było ujęte w programie szkolenia wstępnego i powtarzane przy szkoleniu okresowym BHP).

Od końca 2018 r. do programu ww. szkoleń stopniowo włączano również szkolenia pracowników z obsługi defibrylatorów.

⁴² Dostawa dwóch pojazdów została zrealizowana do 30 czerwca 2020 r., ww. kwota nie została wydatkowana przed tą datą, płatność zaplanowana została na lipiec 2020 r.

⁴³ Urządzenie stosowane najczęściej w sytuacji zagrożeń życia i zdrowia podczas nagłego zatrzymania krążenia.

⁴⁴ 17 lipca 2020 r.

W 2018 r. przeszkolonych z obsługi defibrylatorów zostało 177 ze 193 kierowników pociągu (szkolenie nie było jeszcze w programie pouczeń okresowych dla konduktorów). W 2019 r. przeszkolonych z obsługi defibrylatorów zostało 189 z 200 kierowników pociągu oraz 62 z 69 konduktorów, a w 2020 r. 201 z 204 kierowników pociągu oraz 58 z 63 konduktorów⁴⁵.

(akta kontroli str. 244-247)

2.3 Wyposażenie pociągów w system monitoringu bezpieczeństwa osób przebywających w wagonach pasażerskich

W okresie objętym kontrolą wzrósł udział pasażerskich pojazdów kolejowych eksploatowanych przez przewoźnika, wyposażonych w system monitoringu, pozwalający personelowi pokładowemu na obserwację wagonów pasażerskich i podejmowanie działań zapobiegających ewentualnym zagrożeniom dla podróżnych lub dewastacjom mienia kolejowego. Według stanu na dzień: 31 grudnia 2017 r.; 31 grudnia 2018 r., 31 grudnia 2019 r. i 30 czerwca 2020 r., odpowiednio: 46 z 64 (72%), 52 z 61 (85%), 57 z 58 (98%) i 59 z 61 (97%) pasażerskich pojazdów kolejowych było wyposażonych w ww. urządzenia.

Liczba pojazdów kolejowych uruchamianych średnio dziennie w latach: 2018, 2019 i 2020 (I półrocze) wyniosła odpowiednio: 297, 325 i 300, w tym odpowiednio: 238 (80%), 310 (95%) i 292 (97%) wyposażonych w system monitorowania bezpieczeństwa podróżnych. Żaden z pojazdów nie był objęty ochroną fizyczną.

(akta kontroli str. 248-251)

2.4 Zapewnienie utrzymania pociągów w czystości i właściwym stanie technicznym

Obowiązujące w Spółce w okresie objętym kontrolą przepisy wewnętrzne zapewniały wyposażenie eksploatowanych pociągów w: czyste oraz we właściwym stanie technicznym miejsca i toalety, sprawny system ogrzewania, wentylacji lub klimatyzacji, zalegalizowane urządzenia i środki ppoż., oznakowanie, informacje i narzędzia umożliwiające sprawną ewakuację w przypadku zagrożeń oraz przejazd pasażerów bez nadmiernego zatłoczenia.

W dwóch kolejnych procedurach utrzymania w czystości eksploatowanego taboru kolejowego⁴⁶ określono przebieg procesu utrzymania w czystości taboru, w tym: rolę i zakres odpowiedzialności poszczególnych stanowisk pracy w strukturach Spółki, rodzaj, miejsca i częstotliwość czyszczeń taboru, planowanie i dokumentowanie czyszczenia.

W Instrukcji *K-4 dla maszynistów* zobowiązano maszynistów (przyjmujących pojazd i przekazujących innemu maszyniście) do wykonywania w miejscach dostępnych oględzin celem sprawdzenia, czy nie ma widocznych uszkodzeń lub braków.

W Instrukcjach: *K-5 dla rewidentów taboru* oraz *K-6 dla drużyn konduktorskich* zobowiązano odpowiednich pracowników do dokonywania, każdorazowo w ramach przygotowania pociągu do jazdy, oględzin pod względem m.in. właściwego i kompletnego stanu technicznego wyposażenia wnętr pojazdów, w tym stanu sprzętu p.poż., stanu technicznego urządzeń grzewczych, przewietrzania i klimatyzacji, stanu oświetlenia, urządzeń nagłaśniających i innych urządzeń elektronicznych oraz stanu urządzeń automatycznego zamykania i blokady drzwi wejściowych i przejściowych pojazdów, a także: apteczek, defibrylatorów,

⁴⁵ Różnice między liczbami osób zatrudnionych i przeszkolonych wynikały z faktu, że część pracowników była trwale nieobecna od grudnia 2018 r.

⁴⁶ Od 1 kwietnia 2017 r. - wprowadzona Zarządzeniem Wiceprezesa Spółki ds. Techniczno-Eksploatacyjnych Nr 3/2017 z 1 kwietnia 2017 r., a następnie - od 1 września 2019 r. - wprowadzona uchwałą nr 102/2019 Zarządu Spółki z 23 sierpnia 2019 r.

sprawności toalet oraz zapewnienia zbiorników wody i nieczystości, prawidłowości działania tablic relacyjnych oraz ewentualnych usterek.

W *Instrukcji w zakresie ochrony przeciwpożarowej*⁴⁷ określono m.in. zasady rozmieszczenia urządzeń i środków ppoż. oraz zasady zapobiegania i zwalczania pożarów w pojazdach kolejowych.

Dodatkowo od stycznia 2020 r. obowiązywały wytyczne w zakresie podgrzewania, wentylacji i klimatyzacji użytkowanego taboru kolejowego, zapewniając podróżnym maksymalny możliwy komfort podróżowania oraz nie dopuszczając do przegrzewania przestrzeni pasażerskiej.

(akta kontroli str. 252)

W latach 2018-2020 (I półrocze) do Spółki wpłynęło 627 skarg lub wniosków pasażerów w zakresie kwestii związanych z poprawą bezpieczeństwa i warunków eksploatacji wykorzystywanych do przewozów pociągów i innych pasażerskich pojazdów kolejowych, z tego: 284 dotyczące zatłoczenia w pociągach, 120 dot. niesprawnego systemu ogrzewania lub wentylacji oraz klimatyzacji, 86 dot. stanu technicznego taboru, 24 dot. czystości w pociągu, 19 dot. dostępu i czystości toalet dla pasażerów oraz 94 innych związanych z poprawą bezpieczeństwa lub komfortu podróży.

Spośród łącznie wniesionych 584 skarg i wniosków⁴⁸, 308 skarg i wniosków zostało uznanych za zasadne, a skarżącego poinformowano o podjętych działaniach. Pozostałe 276 skarg i wniosków zostało uznanych za niezasadne lub pozostało bez rozpoznania, głównie ze względu na fakt, że wnoszący skargę (z reguły pocztą elektroniczną), mimo wezwania nie uzupełnił danych osobowych umożliwiających jej rozpatrzenie.

(akta kontroli str. 253)

2.5 Wykorzystanie wyników kontroli dot. stanu technicznego i czystości eksploatowanych pociągów

W okresie objętym kontrolą w Spółce planowano co roku: kontrolę pociągów (według miesięcznych planów zadań w ramach jazd kontrolnych pociągami) obejmującą m.in. stan techniczny i sanitarno-higieniczny pojazdów.

Pracownicy Działu NW przeprowadzili w ramach jazd kontrolnych kontrole stanu technicznego i czystości eksploatowanych pojazdów kolejowych. W ich wyniku⁴⁹ stwierdzono 700 nieprawidłowości (z tego 521 w zakresie czystości zewnętrznej - dot. pudeł, okien, graffiti oraz 179 w zakresie czystości wewnętrznej – dot. okien, siedzeń, podłóg, ścian).

Liczba stwierdzanych nieprawidłowości w zakresie stanu technicznego wzrosła w 2019 r. w stosunku do 2018 r. (z 227 do 314 i to pomimo znacznego zmniejszenia w tym okresie liczby jazd kontrolnych z 1465 do 1092), a w I półroczu 2020 r. wyniosła 85 (przy 492 jazdach kontrolnych).

Wiele rodzajów nieprawidłowości stwierdzonych w jednym roku powtarzało się w kolejnych latach, np. nieprawidłowe działanie czuwaka, usterki drzwi/ stopni, brak plomb na ręczce awaryjnego otwierania drzwi, nieprawidłowe działanie klimatyzacji, ogrzewania i oświetlenia, nieprawidłowe działanie kamer zewnętrznych, niedziałająca regulacja lusterek bocznych, nieprawidłowe działanie wycieraczek.

⁴⁷ W sprawie przyjęcia do stosowania zasad ochrony przeciwpożarowej, przyjęta uchwałą Zarządu Spółki nr 36/2013 z 6 marca 2013 r.

⁴⁸ Liczba spraw z wybranych kategorii (łącznie 627) nie pokrywa się z ogólną liczbą skarg/wniosków, które wpłynęły do Spółki (584), ponieważ niejednokrotnie jedna skarga/wniosek złożona przez podróżnego dotyczyła kilku kwestii.

⁴⁹ Poza nieprawidłowościami stwierdzonymi w zakresie stanu technicznego – opisanymi w punkcie 1.5 niniejszego wystąpienia.

(akta kontroli str. 170-171)

W celu ograniczenia liczby usterek i nieprawidłowości pojawiających się w pojazdach podjęto m.in. takie działania, jak:

- wprowadzenie możliwości bezpośredniego – w formie elektronicznej - zgłaszania usterek przez maszynistów prowadzących pojazdy kolejowe (co pozwoli na skrócenie czasu przekazywania informacji o pojawiających się usterekach, szybszą diagnozę i reakcję),
- modernizację podzespołów odpowiadających za działanie klimatyzacji, ogrzewania oraz drzwi do toalet w trzech typach pojazdów,
- modyfikację układu klimatyzacji w pojazdach jednego typu oraz wymianę klimatyzatorów w trakcie najbliższej naprawy P4 dwóch innych typów pojazdów.

(akta kontroli str. 26-27)

Liczba stwierdzanych nieprawidłowości w zakresie czystości pociągów w I półroczu 2020 r. utrzymywała się na wysokim poziomie (wyniosła aż 96 przy 492 jazdach kontrolnych), podczas gdy w całym 2019 r. wyniosła ona 157.

Jak wyjaśnił Dyrektor Działu TT, podjęto następujące działania w celu poprawy stanu sanitarno-higienicznego eksploatowanego taboru:

- wprowadzenie nowej procedury od 01.09.2019 r. mającej na celu uregulowanie i szczegółowe określenie zakresu czynności podczas wykonywania określonego rodzaju czyszczenia,
- w kwietniu 2019 r. zakupiono urządzenie do chemicznego płukania zbiorników na fekalia, dzięki czemu zminimalizowane zostały wyłączenia taboru z powodu nieczynnej toalety,
- zaplanowano (do końca 2020 r.) zakup urządzenia służącego do chemicznego płukania zbiorników na czystą wodę użytkową i udrożniania instalacji wodnej w WC, co spowoduje minimalizację usterek związanych z niedrożnością instalacji,
- zaplanowano opracowanie w 2020 r. koncepcji modyfikacji myjni automatycznej w celu umożliwienia mycia pojazdów w temperaturach ujemnych (co pozwoli zwiększyć liczbę mytych pojazdów w okresie jesienno-zimowym),
- zakupiono 8 sztuk odkurzaczy przemysłowych (co pozwoliło na zwiększenie częstotliwości odkurzania siedzeń na pojazdach),
- zakupiono urządzenie parowe przeznaczone do dezynfekcji oraz prania i mycia powierzchni,
- zaplanowano zwiększenie zatrudnienia, w celu zwiększenia częstotliwości wykonywania czyszczeń dobowych i peronowych.

Duża liczba stwierdzonych nieprawidłowości w I kwartale 2020 r. podyktowana była panującymi warunkami atmosferycznymi (większość stwierdzonych nieprawidłowości odnosiła się do brudnego pudła pojazdu), a wzrost liczby nieprawidłowości związanych z czystością podłogi pojazdów od początku 2020 r. spowodowany był zwiększonym naciskiem na czystość wewnętrzną pojazdów.

(akta kontroli str. 26-27, 170-171)

W ww. okresie w pojazdach kolejowych Spółki przeprowadzone zostały łącznie 63 kontrole dot. czystości pojazdów, z tego Państwowi Powiatowi Inspektorzy Sanitarni⁵⁰ przeprowadzili łącznie 61 kontroli, a Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego dwie kontrole. W wyniku siedmiu z nich (w tym sześciu w 2018 r. i jednej w 2020 r.) stwierdzono nieprawidłowości, głównie: brudną podłogę i urządzenia stanowiące wyposażenie toalet oraz brak środków myjąco-dezynfekujących do

⁵⁰ W Częstochowie, Raciborzu lub Wodzisławiu Śląskim.

sprzątania, w jednym przypadku zwrócono uwagę na konieczność częstego czyszczenia lub wymiany filtrów w klimatyzacji w poszczególnych wagonach pociągu, a także na brudne półki bagażowe i stoliki oraz zalegające w śmietniczkach śmieci i odpadki.

(akta kontroli str. 254-256)

2.6 Działania podejmowane w związku z występującym w pierwszej połowie 2020 r. zagrożeniem epidemiologicznym

W związku z zagrożeniami dla zdrowia i życia pasażerów i pracowników związanych bezpośrednio z obsługą pojazdów kolejowych lub pasażerów, występującymi przy realizacji przewozów kolejowych w 2020 r. w warunkach stanu zagrożenia epidemicznego, a następnie stanu epidemii, w Spółce podjęto m.in. następujące działania:

- zaktualizowano *Procedurę utrzymania w czystości taboru kolejowego eksploatowanego przez Spółkę*⁵¹ poprzez zobowiązanie pracowników grup sprzątających do wykonywania dodatkowych czynności podczas tzw. czyszczenia dobowego pojazdów, polegających m.in. na dezynfekowaniu poszczególnych elementów, a także całych pojazdów,
- wprowadzono wytyczne w zakresie postępowania dla pracowników Spółki w związku z rozprzestrzeniającą się epidemią choroby COVID-19⁵², w których zobowiązano pracowników m.in. do regularnego i dokładnego mycia rąk, unikania kontaktu fizycznego, ograniczenia kontaktów interpersonalnych do minimum, zgłaszania przełożonym objawów chorobowych,
- wprowadzono *Zasady postępowania w przypadku podejrzenia wystąpienia choroby COVID-19 wywołanej przez koronawirus SARS-Cov-2*⁵³, w których m.in. na drużyny konduktorskie nałożono obowiązki zwracania szczególnej uwagi na obecność na pokładzie osób z dolegliwościami ze strony układu oddechowego bądź gorączkujących oraz specjalnego postępowania w przypadku zaobserwowania takich symptomów u pasażerów,
- wprowadzono *Wytyczne w sprawie postępowania drużyny pociągowej w przypadku podejrzenia zakażenia koronawirusem COVID-19*⁵⁴, w których (w razie stwierdzenia występowania podejrzenia zarażenia podróżnego koronawirusem) na drużynę konduktorską/kierownika pociągu nałożono dodatkowy obowiązek bezwzględnego i niezwłocznego wyłączenia klimatyzacji pociągu „stanowiącej jeden z głównych nośników wirusa choroby”,
- wprowadzono *Procedurę stwierdzenia podróznego bez maseczki ochronnej*⁵⁵, w której określono, jakie czynności należy wykonać w przypadku stwierdzenia przez kierownika pociągu lub konduktora, że pasażer nie stosuje się do obowiązku zakrywania ust i nosa, przy pomocy maseczki ochronnej, odzieży lub jej części.

(akta kontroli str. 257-259)

Spółka podjęła też działania w celu realizacji określonego w poszczególnych rozporządzeniach⁵⁶ ograniczenia w zakresie liczby pasażerów przewożonych

⁵¹ Poleceniem nr 1/2020 Dyrektora Działu Zarządzania i Utrzymania Taboru wynikającym z pisma Prezesa UTK DPN-WDZK.47.15.2020.2.IF z dnia 10 marca 2020 r.

⁵² Zarządzenie Prezesa Zarządu Nr 7/2020 z dnia 12 marca 2020 r.

⁵³ Uchwałą Zarządu nr 39/2020 z dnia 28 lutego 2020 r.

⁵⁴ Z dniem 12 marca 2020 r. przez Dyrektora Działu Trakcji i Drużyn Konduktorskich.

⁵⁵ Zarządzeniem nr 5/2020 z 13 marca 2020 r. Dyrektora Działu Trakcji i Drużyn Konduktorskich.

⁵⁶ W §1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 24 marca 2020 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii (Dz. U. poz. 522), na mocy którego do rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 20 marca 2020 r. w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii (Dz. U. poz. 491), zwanego dalej „rozporządzeniem zmieniającym”, dodano § 3a ust. 2 pkt 2, wprowadzając zasadę, że w przypadku przemieszczania się osób środkami publicznego transportu

pociągami, poprzez: przesłanie w dniach 25-26 marca 2020 r. do wszystkich maszynistów i kierowników pociągów, w formie wiadomości SMS, polecenia bezwzględnego podawania do dyspozycji wszelkich przypadków zwiększonej frekwencji podróżnych powyżej połowy dostępnych miejsc i zgłaszania do dyspozycji frekwencji na ZKA oraz wydanie stosownych zarządzeń w tej sprawie (z 7 maja 2020 r. i 2 czerwca 2020 r.)⁵⁷.

(akta kontroli str. 260-265)

W okresie od 25 marca do 30 czerwca 2020 r. na 25 847 uruchomionych pociągów wystąpiły 34 przypadki zgłoszeń kierowników pociągów do dyspozytora o prowadzeniu pociągu z przepełnieniem (0,1%).

Jak wyjaśnił Prezes Zarządu Spółki, w Spółce prowadzone były kompleksowe analizy wypełnień i konieczności wzmacniania poszczególnych relacji (dołączania kolejnych pojazdów EZT do pociągu) oraz podmiana składów planowanych na pojemniejsze. Zgodnie z nimi, analiza frekwencji prowadzona była na podstawie dwóch niezależnych źródeł, tj. poprzez system zliczający pasażerów zamontowany na części taboru oraz poprzez telefoniczne meldunki drużyn konduktorskich. Problem przekroczeń frekwencji dotyczył maksymalnie 0,2% pociągów (w rzeczywistości wartość ta jest prawdopodobnie mniejsza, ponieważ systemy zliczające pasażerów nie są w 100% precyzyjne, a przekroczenia wynikające z systemu były często niewiele powyżej dopuszczalnego zapelnienia, co mieści się w granicach domyślnego błędu systemu). W normalnych warunkach średni procent pociągów wzmacnianych wynosił 2-3% natomiast w maju 2020 r. (w którym nastąpił największy wzrost liczby pasażerów) wartość ta została zwiększona pięciokrotnie w celu wyeliminowania prawdopodobieństwa zaistnienia przypadków przepełnień. (...) Zjawiska związane z przepełnieniem były sytuacjami incydentalnymi, marginalnymi i nie zawsze możliwymi do przewidzenia.

(akta kontroli str. 59, 266)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

NIK ocenia pozytywnie działalność Spółki w kontrolowanym obszarze.

zbiorowego, środkiem tym można przewozić, w tym samym czasie, nie więcej pasażerów, niż wynosi połowa miejsc siedzących. Przepis taki został zamieszczony następnie także w kolejno obowiązujących rozporządzeniach Rady Ministrów w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii (§ 18 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia z dnia 31 marca 2020 r. – Dz. U. poz. 566 ze zm.; §17 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia z dnia 10 kwietnia 2020 r. – Dz. U. poz. 658 ze zm.; §17 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia z dnia 19 kwietnia 2020 r. – Dz. U. poz. 697 ze zm.; §17 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia 2 maja 2020 r. – Dz. U. poz. 792 ze zm.). Natomiast od 16 maja 2020 r. (w myśl § 16 ust. 1 pkt 2 kolejnego rozporządzenia MZ – Dz. U. poz. 878 ze zm.) były możliwe dwa rozwiązania, tj. danym środkiem transportu można było przewozić, w tym samym czasie, nie więcej osób niż wynosiła: albo połowa miejsc siedzących albo 30 % liczby wszystkich miejsc siedzących i stojących określonych w dokumentacji technicznej lub techniczno-ruchowej dla danego środka transportu, przy jednoczesnym pozostawieniu w środku transportu co najmniej 50 % liczby miejsc siedzących niezajętych. Od dnia 1 czerwca 2020 r., stosownie do §17 ust. 1 pkt 2 kolejnego rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 maja 2020 r. (Dz. U. poz. 964 ze zm.), można przewozić, w tym samym czasie, nie więcej osób niż wynosi: 100 % liczby miejsc siedzących albo 50 % liczby wszystkich miejsc siedzących i stojących określonych w dokumentacji technicznej lub techniczno-ruchowej dla danego typu środka transportu, przy jednoczesnym pozostawieniu w środku transportu co najmniej 50 % liczby miejsc siedzących niezajętych. Taki przepis zamieszczono również w § 18 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2020 r. (Dz. U. poz. 1066 ze zm.).

⁵⁷ Zarządzenie nr 13/2020 Dyrektora Działu TR z dnia 7 maja 2020 r. dot. postępowania kierownika pociągu/drużyny konduktorskiej w przypadku zapelnienia pociągu powyżej 50% miejsc siedzących oraz Zarządzenie nr 17/2020 Dyrektora Działu TR z 2 czerwca 2020 r. dot. postępowania kierownika pociągu/drużyny konduktorskiej w przypadku zapelnienia pociągu powyżej 100% miejsc siedzących lub 50% wszystkich miejsc dostępnych w pociągu.

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

OBSZAR

Opis stanu faktycznego

W Spółce przeprowadzano, w latach 2018-2020 (I półrocze), analizy umożliwiające ocenę stanu technicznego eksploatowanego taboru pasażerskiego. Analizowano usterkowość taboru w odniesieniu do różnych obranych kryteriów, np. w podziale na układy i podzespoły (w tym przypadku największą usterkowość wykazywały drzwi i sterowanie i obwód główny - silnik) lub w podziale na serie taboru czyli typ pojazdu.

(akta kontroli str. 267-268)

W związku z ww. analizami podejmowano działania związane z modyfikacjami pojazdów celem wyeliminowania pojawiających się nieprawidłowości w działaniu poszczególnych części i podzespołów, przykładowo:

- z uwagi na liczne uszkodzenia silników trakcyjnych w dwóch typach pojazdów oraz małą skuteczność wykonywanych napraw przez wybrany podmiot, Spółka nawiązała współpracę z producentem zagranicznym tych silników (od momentu wykonania przez niego napraw usterkowość pojazdów zdecydowanie zmalała),
- zmodernizowano podzespoły w trzech typach pojazdów w związku z licznymi nieprawidłowościami w działaniu klimatyzacji, ogrzewania oraz drzwi toalet,
- zlecono w ramach naprawy (poziomu P4) wymianę klimatyzatorów na pojazdach jednego typu, jak również zlecono wykonanie modyfikacji układu klimatyzacji na pojazdach innego typu,
- w związku z częstymi usterekami drzwi zewnętrznych w pojazdach jednego typu, zlecono wymianę sterowników drzwi wraz z przeprowadzeniem wymiany instalacji elektrycznej w obszarze sterownika drzwi.
- w celu wyeliminowania usterek związanych z przegrzewaniem się silników na pojazdach eksploatowanych w Spółce, zwiększono częstotliwość wymiany mat filtracyjnych silników trakcyjnych (aktualnie stan zanieczyszczenia mat filtracyjnych weryfikowany jest każdorazowo podczas wykonywania przeglądów poziomu P1, P2, P3, a w przypadku stwierdzenia zanieczyszczeń maty są wymieniane na nowe).

(akta kontroli str. 164-165)

W okresie objętym kontrolą Spółka zakupiła pięć elektrycznych zespołów trakcyjnych⁵⁸ o łącznej wartości netto 50,4 mln zł, z tego trzy typu 34WEa o wartości netto 28,5 mln zł w 2018 r. oraz dwa typu 21WEa w 2020 r. o wartości netto 21,9 mln zł. Środki na ww. zakupy zostały pozyskane w wyniku emisji obligacji.

(akta kontroli str. 269)

W latach 2018-2020 (I półrocze) Spółka nie zrealizowała w zaplanowanym terminie dwóch przedsięwzięć związanych z zakupem nowego lub modernizacją posiadanego taboru pasażerskiego: zakupu 10 EZT typu 22WEa (w 2018 r.) oraz dwóch EZT typu 21WEa (w 2019 r.) o łącznej wartości netto 156,9 mln zł, ze względu na opóźnienie terminów dostawy przez wykonawcę (pierwsze z ww. zostały dostarczone w 2018 r., drugie w czerwcu 2020 r.)

W przypadku 10 pojazdów typu 22WEa zamawiającym był Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego i to on obciążył dostawcę karami umownymi za nieterminową dostawę pojazdów. Natomiast w przypadku dwóch pojazdów typu 21WEa zamawiającym była Spółka, która obciążyła dostawcę z tytułu nieterminowej dostawy karami umownymi w wysokości 49,3 mln zł.

⁵⁸ Zwanych dalej „EZT”.

(akta kontroli str. 59-63, 270)

Spółka nie podejmowała działań umożliwiających uzyskanie dofinansowania zakupów lub modernizacji taboru kolejowego ze środków pomocowych Unii Europejskiej, ponieważ - jak wyjaśnił Prezes Zarządu Spółki - nie spełniała podstawowego kryterium - strata z lat ubiegłych przewyższała sumę kapitałów zapasowego i rezerwowych oraz połowę kapitału zakładowego, co zgodnie ze wskaźnikami oceny stanowiło przesłankę upadłościową i dyskwalifikowało Spółkę z możliwości uzyskania środków pomocowych. Powyższa przesłanka została zniwelowana dopiero 11 września 2019 r. poprzez podwyższenie kapitału zakładowego Spółki o 37,1 mln zł (zarejestrowane w KRS w grudniu 2019 r.)

(akta kontroli str. 63)

W okresie objętym kontrolą w procesie eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego Spółki miały miejsce 33 wypadki - kategorii B - z tego: 12 w 2018 r., 14 w 2019 r. i 7 w 2020 r. (do 30 czerwca) oraz 92 incydenty - kategorii C, z tego: 18 w 2018 r., 44 w 2019 r. i 30 w 2020 r. (do 30 czerwca), nie wydarzyły się poważne wypadki (kategorii A). Żadne z tych zdarzeń nie było spowodowane złym stanem technicznym taboru.

(akta kontroli str. 165, 271-279, 433)

W ww. okresie zarejestrowano 503 potrącenia zwierząt przez pojazdy kolejowe Spółki, z tego: 141 w 2018 r., 239 w 2019 r. i 123 w I półroczu 2020 r. Szacunkowe koszty poniesione na naprawy szkód powstałych w wyniku tych zdarzeń (w całości pokryte przez Spółkę) wyniosły 197,3 tys. zł, z tego: 17,9 tys. zł w 2018 r., 81,3 tys. zł w 2019 r. i 98,1 tys. zł w I półroczu 2020 r. Jak wyjaśniła Kierownik Działu NZ, oprócz kosztów bezpośrednich w takich przypadkach występują również koszty pośrednie i zewnętrzne związane z opóźnieniami pociągów, koniecznością zapewnienia komunikacji zastępczej, jak również utratą dobrego wizerunku spółki wśród podróżnych, które są bardzo trudne lub niemożliwe do określenia.

W ramach działań podejmowanych na rzecz zapobiegania kolizjom ze zwierzętami, w ostatnich latach przedstawiciele Spółki razem z zarządcą infrastruktury przeprowadzali ocenę ryzyka wspólnego⁵⁹ dla przypadków potrąceń zwierząt przez pojazdy kolejowe eksploatowane przez Spółkę. W październiku 2019 r. Spółka brała też udział w spotkaniu, na którym m.in. omówiono zasady współpracy w zakresie zarządzania ryzykiem wspólnym pomiędzy zarządcą infrastruktury PKP PLK S.A. oraz przewoźnikami, w tym dot. kolizji ze zwierzyną leśną.

(akta kontroli str. 280-281)

W okresie objętym kontrolą miały miejsce dwa wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych kat. D, w których udział brały pojazdy kolejowe Spółki. Przyczyną pierwszego z nich (w 2018 r.) było niezachowanie należytej ostrożności przez kierującego pojazdem drogowym (będącego pod wpływem alkoholu) podczas przejeżdżania przez przejazd, a przyczyną drugiego (w 2019 r.) było wtargnięcie rowerzysty na przejazd przed nadjeżdżającym pociąg. W pierwszym przypadku łączne koszty związane z tym zdarzeniem wyniosły 31,7 tys. zł (m.in. naprawy skrzywionego zgarniacza szynowego), lecz zostaną pokryte przez ubezpieczyciela pojazdu samochodowego uczestniczącego w zdarzeniu, natomiast w drugim przypadku nie było szkód, nie poniesiono też żadnych kosztów.

Jak wyjaśniła Kierownik Działu NZ, w ramach działań podejmowanych na rzecz

⁵⁹ Z wykorzystaniem metody FMEA, w której przyjmuje się progi poziomów ryzyka dopuszczalnego, tolerowanego oraz niedopuszczalnego, w trakcie ww. oceny wzięto pod uwagę dane obejmujące 12 miesięcy z dwóch linii kolejowych, w dwóch przypadkach ryzyko określono jako tolerowane, a w pozostałych jako dopuszczalne.

zapobiegania zdarzeniom na przejazdach kolejowo-drogowych kat. D, w 2019 r. Spółka uczestniczyła w naradzie antyawaryjnej organizowanej przez PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Częstochowie z udziałem przedstawicieli PKBWK. Rozmawiano m.in. o postanowieniach w zakresie organizacji ruchu w rejonach przejazdów kolejowo-drogowych (głównie dot. kwestii zapewnienia odpowiedniego oznakowania oraz widoczności w obszarze przejazdów kat. D) i ustalono, że pracownicy PKP PLK S.A. w czasie komisji na przejazdach kolejowo-drogowych dokonywać będą badania widoczności sygnałów, a także podjęto decyzję o wstrzymaniu zabudowy dodatkowych oznakowań w odległości do 20 m od przejazdów kolejowo-drogowych oraz pasów spowalniających w bezpośredniej bliskości przejazdów kolejowo-drogowych, ponieważ elementy te mogą przyczyniać się do rozpraszania uwagi kierowców w czasie zbliżania się do przejazdu kolejowo-drogowego. Dodatkowo podczas spotkania przewoźników kolejowych z zarządcą infrastruktury w październiku 2019 r. PKP PLK S.A. w ramach działań zmierzających do dalszego ograniczania zagrożeń w rejonie przejazdów kolejowo-drogowych, zadeklarowało kontynuowanie działań w ramach prowadzonych prac modernizacyjnych oraz projektu unijnego ds. poprawy bezpieczeństwa i likwidacji zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowo-drogowych.

(akta kontroli str. 282-283)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

NIK ocenia pozytywnie działalność Spółki w kontrolowanym obszarze.

OBSZAR

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

Opis stanu
faktycznego

1. Spółka w latach 2018-2020 (I półrocze) realizowała przewozy osobowe pojazdami kolejowymi na sieci zarządzanej przez PKP PLK SA, w tym na odcinkach linii kolejowych wyposażonych w urządzenia dSAT⁶⁰.

Zgodnie z zapisami procedury P/07 – *Dostęp, wymiana i zarządzanie informacją*⁶¹ SMS wszyscy uczestnicy ruchu kolejowego, w tym Spółka i zarządca infrastruktury (PKP PLK S.A.) wymieniają się informacjami o związanych z bezpieczeństwem nieprawidłowościach, zdarzeniach kolejowych, zagrożeniach, jak również o innych ograniczeniach użytkowania pojazdów kolejowych.

Uregulowania SMS Spółki, w zakresie obowiązków przewoźnika związanych z usuwaniem zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, które mogły być wykrywane przez urządzenia dSAT, nie przypisywały konkretnych zadań dla organów i stanowisk w Spółce, jednakże dokumenty te zapewniały możliwość prawidłowego reagowania pracowników Spółki na informacje pochodzące od urządzeń dSAT. Kierownik Działu NZ wyjaśnił m.in., że procedury SMS określają zasady postępowania w przypadku wykrycia sytuacji zagrożenia lub w przypadku konieczności przeprowadzenia nieplanowanej czynności utrzymania w pojeździe kolejowym. SMS nie wskazuje personalnie osoby odpowiedzialnej za wykonanie konkretnej czynności, lecz wskazuje właściciela procesu nadzorującego właściwe wykonanie zadań. Według Kierownika Działu NZ, zgodnie z procedurą P/16 SMS

⁶⁰ Co potwierdzono informacją Zarządu PKP PLK SA z 18 maja 2020 r.

⁶¹ Strona 10.

w przypadku stwierdzenia sytuacji zagrożenia (zdarzenia), takiej jak wykrycie stanu awaryjnego lub ostrzegawczego przez urządzenie dSAT, drużyna trakcyjna ma obowiązek postępować zgodnie z regulacjami zarządcy infrastruktury. Natomiast procedura P/04 określa, że w przypadku konieczności wykonania nieplanowanej czynności utrzymaniowej na pojeździe (przeglądu), na przykład na wskutek stwierdzenia usterki przez urządzenie dSAT, czynność tę przeprowadza Dział TT.

(akta kontroli str. 314-316, 356-362, 435-437, 385-390, 479-480)

Zasady postępowania pracowników (maszynistów) Spółki w przypadku stwierdzenia zagrożenia wykrytego przez urządzenia dSAT określały zapisy *Instrukcji dla maszynisty (K-4)* wprowadzone przez Spółkę w latach 2018-2020, w których podano, że w przypadku nieprawidłowości w zestawach kołowych wykrytych przez urządzenia dSAT, maszynista zobowiązany jest do przestrzegania uregulowań zarządcy infrastruktury w tym zakresie⁶². Zgodnie z postanowieniami § 5, odpowiednio pkt 8 lub pkt 6, Umów Spółki z PKP PLK SA z 21 listopada 2017 r., 4 grudnia 2018 r. i 12 listopada 2019 r. o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów w okresach 2017/2018, 2018/2019 i 2019/2020, pracownicy przewoźnika wykonujący czynności bezpośrednio związane z prowadzeniem ruchu kolejowego zobowiązani są do znajomości i stosowania instrukcji, zasad i wytycznych ujętych w wykazach przepisów bezpieczeństwa i przepisów wewnętrznych obowiązujących przewoźnika stanowiących Załączniki 3.1 i 3.2 do odpowiednich okresowych *Regulaminów sieci*⁶³.

(akta kontroli str. 314-318, 323, 328, 345-348)

Postanowienia pkt 4.9.3.11 aktualnego *Regulaminu sieci* PKP PLK SA⁶⁴ przewidują, że w przypadku zakłóceń eksploatacyjnych spowodowanych wykryciem przez urządzenia dSAT niesprawności zestawów kołowych lub innych elementów układu biegowego w taborze, przewoźnik zobowiązany jest do respektowania ich wskazań i przestrzegania procedur postępowania po ich wykryciu opisanych w Regulaminie i określonych w Wytycznych Ie-3.

(akta kontroli str. 349-355)

W sprawie współpracy pomiędzy Spółką a zarządcą infrastruktury kolejowej (PKP PLK SA) w zakresie wykorzystywania wskazań urządzeń dSAT do zapobiegania uszkodzeniom elementów infrastruktury oraz usuwania zagrożeń dla bezpiecznego prowadzenia pasażerskich przewozów kolejowych Kierownik Działu NZ wyjaśnił, że pracownicy brali udział w cyklicznych spotkaniach i naradach antyawaryjnych z przedstawicielami PKP PLK SA i innych przewoźników, na których omawiane były m.in. kwestie dotyczące wykrywania przez urządzenia dSAT stanów awaryjnych taboru kolejowego⁶⁵.

(akta kontroli str. 314-316, 363-382)

⁶² W § Instrukcji K-4 podano ponadto, że maszynista powinien znać i stosować postanowienia wszelkich innych przepisów, instrukcji i regulaminów związanych z jego pracą, przekazanych w sposób ustalony przez kierownika jednostki organizacyjnej, w której jest zatrudniony.

⁶³ 2017/2018, 2018/2019 i 2019/2020 dostępnych na stronie internetowej www.plk-sa.pl.

⁶⁴ <https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulamin-y/regulamin-sieci/regulamin-sieci-20192020/>. Analogiczne zapisy znajdowały się we wcześniej obowiązujących Regulaminach sieci udostępnionych na stronie internetowej PKP PLK SA.

⁶⁵ W trakcie ww. narady z dnia 12.06.2019 r. zorganizowanej przez Zakład Linii Kolejowych w Częstochowie PKO PLK SA z udziałem różnych przewoźników przedstawiono ogólną informację o 7 zdarzeniach kolejowych z 2018 r., powodujących wyłączenia pojazdów kolejowych z ruchu na skutek potwierdzonych wskazań urządzeń dSAT (bez wskazania nazwy przewoźnika) oraz o 460 sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych w taborze kolejowym w 2018 r. zarejestrowanych przez urządzenia dSAT lub dostrzeżonych przez personel obsługi (bez wskazania nazwy przewoźnika).

2. Spółka uzyskiwała od PKP PLK SA informacje ostrzegawcze i alarmowe z urządzeń dSAT dwiema drogami. Pierwotnie informacja o wykrytej detekcji stanu ostrzegawczego lub alarmowego była przekazywana maszyniście pociągu drogą radiową przez służby dyżurne ruchu PKP PLK SA. Po uzyskaniu tej informacji maszynista podejmował i uzgadniał odpowiednią decyzję bądź o natychmiastowym zatrzymaniu pojazdu na szlaku (w przypadku sygnału STOP GH i STOP GM) i przeprowadzeniu oględzin kontrolnych pociągu lub o kontynuowaniu jazdy pociągu do najbliższej stacji (w przypadku sygnału OSTR GH, OSTR GM lub OSTR PD) celem dokonania oględzin pojazdu. Maszynista pociągu przekazywał (drogą komunikacji telefoniczną) informację o zaistniałym wydarzeniu lub zakłóceniu ruchu pociągu do służb dyspozytorskich Spółki celem ujęcia ich Rejestrze Wydarzeń i Zakłóceń.

Po raz drugi Spółka uzyskiwała uszczegółowioną informację o zarejestrowanej przez urządzenie dSAT detekcji stanu ostrzegawczego lub alarmowego drogą elektroniczną za pośrednictwem teleinformatycznego Systemu Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE) należącego do PKP PLK SA⁶⁶. Każde takie wydarzenie było zaliczane przez zarządcę infrastruktury do grupy sytuacji potencjalnie niebezpiecznych i było kwalifikowane jako uszkodzenie lub zły stan techniczny lub brak wymaganych parametrów pojazdu kolejowego, który spowodował konieczność jego sprawdzenia, naprawy, wymiany lub wyłączenia ze składu lub użycia lokomotywy dodatkowej z powodów innych, niż zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu (symbol D-82).

Na podstawie danych zawartych w SEPE Spółka prowadziła w sposób rzetelny elektroniczny⁶⁷ *Rejestr komunikatów z urządzeń dSAT dotyczących pojazdów Kolei Śląskich*, w którym ujmuje, datę i godzinę wydarzenia, oznaczenie pojazdu, numer pociągu i opis wydarzenia przeniesiony z SEPE.

Ponadto w prowadzonym przez Spółkę Rejestrze Wydarzeń i Zakłóceń⁶⁸ dyspozytorzy ruchu kolejowego odnotowywali informacje o sytuacjach mających wpływ na eksploatację pojazdów kolejowych. W rejestrze tym zawarte były m.in. szczegółowe dane uzyskane od maszynistów na temat wskazań urządzeń dSAT wraz z opisem czynności podjętych wskutek zgłoszenia tych sytuacji. Dane były także uzupełniane informacjami z pozyskiwanymi z SEPE.

(akta kontroli str. 388-389, 391-411)

3. W latach 2018-2020 dwukrotnie nastąpiło czasowe wyłączenie z ruchu dwóch pojazdów kolejowych posiadanych przez Spółkę (EN57-1919 i EN57-646), na skutek wskazań urządzeń dSAT: 3 marca 2019 r. w wyniku wskazania ostrzegawczego przeciążenia dynamicznego (funkcja PDL OSTR i PDL GRAN) i 10 stycznia 2020 r. w wyniku wskazania awaryjnego GHP STOP. W obu przypadkach Spółka po awaryjnym wyłączeniu z ruchu ww. pojazdów przeprowadziła niezbędne czynności kontrolne i serwisowe oraz zleciła przeprowadzenie przeglądów P1⁶⁹. Ww. dane były zgodne z informacjami zawartymi w SEPE oraz rejestrach prowadzonych przez Spółkę.

⁶⁶ Wśród danych w SEPE znajduje się m.in. dokładna data i godzina zarejestrowania stanu awaryjnego; lokalizacja, opis i klasyfikacja wydarzenia; numer pociągu; oznaczenie pojazdu kolejowego oraz informacja o potencjalnej przyczynie.

⁶⁷ W formie arkusza kalkulacyjnego.

⁶⁸ W formie arkusza kalkulacyjnego.

⁶⁹ W pierwszym przypadku po przeprowadzeniu oględzin technicznych przeprowadzonych przez maszynistę pojazdu nie stwierdzono uszkodzenia taboru, jednakże kontynuowano jazdę ze zmniejszoną prędkością, po czym po ponownych oględzinach technicznych na stacji Katowice także nie stwierdzono nieprawidłowości. Pomimo tego ww. pojazd wyłączono z ruchu celem przeprowadzenia przeglądu P1, po którym pojazd w dniu 4 marca 2019 r. włączono do ruchu. W drugim przypadku maszynista po wstępnych oględzinach na najbliższej stacji potwierdził zahamowaną i przegrzaną jedną z osi pojazdu, po czym wyłączono pojazd z dalszego ruchu.

(akta kontroli str. 411-431)

4. Według informacji przekazanej przez PKP PLK SA w badanym okresie (lata 2018-2020, do 18 maja 2020 r.) przez urządzenia dSAT zarejestrowanych zostało łącznie 32 864 przejazdów taboru Spółki (6 132 w 2018 r., 13 333 w 2019 r. i 13 399 do 18 maja 2020 r.). Urządzenia dSAT w powyższym okresie wykryły łącznie 51 stanów awaryjnych taboru Spółki (15, 24 i 12 stanów awaryjnych w latach 2018, 2019 i 2020 r., co stanowiło odpowiednio 0,24%; 0,18% i 0,09% łącznej liczby odnotowanych przejazdów).

Zgodnie z informacją PKP PLK SA stany alarmowe (temperatury hamulców – poziom STOP GH oraz temperatury maźnic – poziom STOP GM), wymagające niezwłocznego zatrzymania pojazdu wykryto w przypadku pięciu przejazdów pociągów Spółki (trzech w 2018 r.⁷⁰ i dwóch w 2019 r.). Stany ostrzegawcze (podwyższonej temperatury hamulców - OSTR GH, podwyższonej temperatury maźnic OSTR GM oraz oddziaływań dynamicznych na tor - OSTR PD) zostały wykryte w przypadku przejazdów 46 pociągów Spółki (12 w 2018 r., 22 w 2019 r. i 12 do 18 maja 2020 r.).

(akta kontroli str. 385-390)

W prowadzonym przez Spółkę Rejestrze komunikatów z urządzeń dSAT dotyczących pojazdów Spółki w latach 2018, 2019 i do 30 czerwca 2020 r. odnotowano łącznie 59 komunikatów systemu dSAT na temat zarejestrowanych stanów awaryjnych taboru Spółki (po 23 w 2018 i 2019 r. oraz 13 do końca czerwca 2020 r.). Na 59 zarejestrowanych i przekazanych Spółce komunikatów systemu dSAT, w 54 przypadkach (91,5%), po przeprowadzonych czynnościach sprawdzających stanu pojazdów okazały się one bezprzedmiotowe, a pociągi kontynuowały dalszą jazdę z prędkością rozkładową. Dwukrotnie (3 marca 2019 r. oraz 15 lutego 2020 r.) w Rejestrze odnotowano po dwie (łącznie cztery) informacje na temat wykrytego stanu awaryjnego i podjęto - po oględzinach - decyzje o dalszym biegu tych pojazdów (z uzgodnioną zmniejszoną prędkością do stacji Katowice w pierwszym przypadku oraz w celu kontynuowania jazdy pustego pociągu do miejsca naprawy w drugim przypadku), a w dniu 10 stycznia 2020 r. odnotowano informację o potwierdzonym stanie awaryjnym systemu dSAT i czasowym wyłączeniu pociągu z ruchu w stacji Kluczbork (do czasu jego naprawy).

Awarie pojazdów kolejowych Spółki wykryte przez system dSAT nie były przyczyną uszkodzenia infrastruktury kolejowej. W latach 2018-2020 (do 14 lipca) Spółka zarejestrowała dziewięć sytuacji potencjalnie niebezpiecznych kategorii D-87⁷¹, z których tylko w jednym przypadku Spółka została obciążona kosztem naprawy urządzeń sieci trakcyjnej w kwocie 1,9 tys. zł (zdarzenie z 17 października 2018 r.), jednakże koszt ten został refakturowany na wykonawcę umowy dzierżawy odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu. W przypadku ostatniego ze zdarzeń (z 12 czerwca 2020 r.) postępowanie komisji kolejowej wyjaśniającej jego przyczyny, do czasu zakończenia czynności kontrolnych NIK w Spółce⁷², nie zostało zakończone.

(akta kontroli str. 408-411, 720-721)

Stwierdzono niską skuteczność urządzeń systemu dSAT w wykrywaniu rzeczywistych stanów awaryjnych taboru kolejowego Spółki (w trzech na 59 zarejestrowanych przejazdów), co jednak, w ocenie NIK, nie wynikało z przyczyn

12 stycznia 2020 r. zablokowana oś została naprawiona a pojazd został skierowany na przegląd P1, po którym w dniu 13 stycznia 2020 r. został on przywrócony do ruchu.

⁷⁰ Przy czym w przypadku jednego przejazdu (02.08.2018 r.) zarejestrowano oba ww. stany alarmowe.

⁷¹ Uszkodzenie sieci jezdnej zależne od elektrycznego pojazdu trakcyjnego i/lub jego obsługi, w tym spowodowane złym stanem odbieraka prądu.

⁷² 17 lipca 2020 r.

leżących po stronie Spółki. W wyniku analizy przekazanych przez PKP PLK SA danych o wykrytych przekroczeniach wartości progowych poszczególnych funkcji detekcji dla taboru Spółki stwierdzono bowiem przypadki powtarzających się wskazań tych samych stanów ostrzegawczych dla tego samego numeru pociągu, w jednej lokalizacji urządzenia dSAT⁷³. Stan ten mógł być spowodowany m.in. niewłaściwym usytuowaniem⁷⁴ urządzeń monitorujących dSAT w miejscach hamowania pociągów Spółki w celu rozkładowego zatrzymania się pociągów. Potwierdzają to również wybrane zapisy Rejestru komunikatów z urządzeń dSAT Spółki, a także wyjaśnienia Prezesa Zarządu Spółki.

(akta kontroli str. 390, 408-411, 668-671)

5. Wśród zdarzeń (wypadków i incydentów) odnotowanych przez Spółkę⁷⁵ w latach 2018, 2019 i do 31 maja 2020 r. nie było wypadków (kategorii B) i incydentów (kategorii C) spowodowanych awariami pojazdów szynowych Spółki w postaci zagrzania łożysk osiowych, zakleszczenia hamulców, deformacji bieżni kół oraz przekroczenia nacisków kół wywieranych przez te pojazdy i poluzowaniem obręczy.

Potencjalna niesprawność elementów taboru kolejowego wynikająca z komunikatów systemu dSAT przekazanych w ww. okresie⁷⁶ do Spółki, w żadnym analizowanym przypadku nie była także bezpośrednią lub pośrednią przyczyną zaistniałego zdarzenia kategorii B lub C.

(akta kontroli str. 432-434)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

NIK ocenia pozytywnie działalność Spółki w kontrolowanym obszarze.

OBSZAR

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

5.1 Ustalenia SMS w zakresie wymaganych w Spółce kwalifikacji, obowiązków i uprawnień osób zatrudnionych na stanowiskach maszynistów oraz pracowników drużyn konduktorskich

Opis stanu
faktycznego

Według księgi SMS prace na rzecz Spółki w zakresie badań lekarskich i psychotechnicznych (wstępnych, okresowych i kontrolnych) pracowników Spółki, wykonywane są przez zewnętrzne uprawnione jednostki medycyny pracy. Systemem zleconym przeprowadzane są także szkolenia i egzaminowanie kwalifikacyjne oraz okresowe, weryfikujące znajomość zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego i umiejętności pracowników bezpośrednio i pośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Dalsze zapisy SMS (w części 3) opisywały zagadnienia dotyczące m.in. zarządzania kompetencjami personelu; wydawania, zawieszania i cofania świadectwa maszynisty oraz budowania systemu zaangażowania i motywowania pracowników.

Procedura P/09 *Wydawanie świadectwa maszynisty w Spółce Koleje Śląskie* określała szczegółowy zakres działań oraz komórki organizacyjne (Dział TR, Ośrodek Kształcenia Zawodowego oraz Zarząd Spółki jako organ decyzyjny)

⁷³ Np.23 wskazania urządzeń dSAT w lokalizacji Tworów2 na linii kolejowej 151, 10 wskazań urządzeń dSAT w lokalizacji Zwierzyniec2 na linii kolejowej 131.

⁷⁴ Za co nie odpowiada Spółka, lecz zarządca infrastruktury kolejowej.

⁷⁵ We wcześniejszej części wystąpienia ustalono, że poważnych wypadków (kategorii A) w ww. okresie nie odnotowano.

⁷⁶ 58 do 31 maja 2020 r. i 59 do końca czerwca 2020 r.

zaangażowane w proces wnioskowania, szkolenia, egzaminowania, wydawania (rozszerzania), zawieszania i cofania świadectw maszynisty oraz monitorowania ważności świadectw. Ww. komórki były także odpowiedzialne za prawidłową realizację powyższych czynności.

Procedura P/11 *Zarządzanie personelem* określała wszelkie aspekty związane z zarządzaniem zasobami ludzkimi i odnosiła się do pracowników zatrudnionych na wszystkich stanowiskach, ze szczególnym uwzględnieniem stanowiska maszynisty (prowadzącego pociągi lub pojazdy kolejowe). Za realizację rzeczową szkoleń pracowniczych (za wyjątkiem szkoleń wewnętrznych w poszczególnych działach) i za monitorowanie prawidłowości przygotowania zawodowego, zgodnie z procedurą P/11, odpowiadał Dział NZ, natomiast za przeprowadzanie egzaminów kwalifikacyjnych, weryfikacyjnych i okresowych dla maszynistów i kierowników pociągów - Dział NW.

W księdze SMS i procedurach SMS nie określono w sposób szczegółowy procesów: monitorowania prawidłowości przygotowania zawodowego pracowników kolejowych innych niż maszyniści, w szczególności kierowników pociągu, i przeprowadzania autoryzacji zatrudnionych osób na tych stanowiskach pracy.

(akta kontroli str. 446-449, 481-503)

Prezes Zarządu Spółki wyjaśnił, że stanowisko maszynisty było stanowiskiem szczególnym w systemie kolejowym, jako że jego praca i zachowanie w największym stopniu wpływało na bezpieczeństwo realizowanych przewozów. Dlatego też dla tego stanowiska wdrożona została dedykowana procedura P/09. Według Prezesa zasady szkolenia i egzaminowania pracowników innych niż zatrudnieni na stanowisku maszynisty opisane zostały w procedurze P/11, były wystarczające z punktu widzenia przepisów prawa krajowego oraz rozporządzenia w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem i rozporządzenia Komisji (EU) nr 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa, które w żaden sposób nie wskazywało na występowanie stanowiska kierownika pociągu oraz nie wymagało tworzenia dedykowanych opisów procesów nabywania kompetencji przez tę grupę zawodową.

(akta kontroli str. 668-671)

5.2 Nadzór nad posiadaniem kwalifikacji określonych obowiązującymi przepisami oraz wykonywaniem zadań przez maszynistów i pracowników drużyn konduktorskich

Opis stanu faktycznego

Dział NZ w ramach nadzoru nad posiadaniem przez maszynistów i pracowników drużyn konduktorskich wymaganych (odpowiednich) kwalifikacji, realizacji przez maszynistów i pracowników wymaganych szkoleń oraz monitorowania realizacji planu pouczeń okresowych, monitorował, zgodnie z Procedurą P/11, proces usuwania nieprawidłowości stwierdzonych przez kontrole zewnętrzne (np. UTK), uczestniczył w realizacji programu audytów w obszarze kwalifikacji maszynistów i drużyn konduktorskich, współpracował przy opracowywaniu i realizacji Programu pouczeń okresowych zatrudnionych na stanowiskach kolejowych i konduktorów oraz monitorował realizację planu pouczeń okresowych przez pracowników Działu TR.

(akta kontroli str. 691-719)

Kierownik Działu NW wyjaśniła, że zgodnie z procedurą P/11 odpowiedzialność, a zarazem uprawnienie do przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych, weryfikacyjnych i okresowych sprowadzało się do czynnego uczestnictwa pracowników ww. Działu w procesie egzaminowania, a w zakresie planu pouczeń

okresowych maszynistów i drużyn konduktorskich wyznaczeni pracownicy Działu uczestniczyli w procesie jego realizacji.

(akta kontroli str. 689-690)

Dział Kadr Spółki sprawował rzetelny i skuteczny nadzór nad terminowością realizacji obowiązku wykonywania badań lekarskich niezbędnych do pracy na stanowiskach bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego i pojazdów kolejowych, uzyskania świadectwa maszynisty, uprawnień kierownika pociągu oraz zachowania ich ważności.

(akta kontroli str. 672-675)

Zagadnienia związane z zapewnieniem wymaganych kwalifikacji oraz prawidłowego wykonywania zadań przez maszynistów pociągów pasażerskich i pracowników drużyn konduktorskich były w okresie objętym kontrolą przedmiotem trzech audytów bezpieczeństwa (po jednym w każdym roku, z tego: w 2018 r. audyt dotyczący procesów związanych z doborem, szkoleniem i egzaminowaniem personelu związanego z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, w 2019 r. audyt dotyczący realizacji procesu zarządzania personelem w aspekcie szkolenia i egzaminowania pracowników oraz wydawania świadectwa maszynisty i w 2020 r. - audyt dotyczący realizacji różnych procedur, w tym szkolenia i egzaminowania pracowników przez Ośrodek Szkolenia Zawodowego). W wyniku jednego z nich (z 2019 r.) stwierdzono niezgodności (dotyczące przywołania w instrukcjach nieobowiązujących już aktów prawnych) oraz sporządzono karty działań korygujących. Działania te zostały zrealizowane w wyznaczonych terminach.

(akta kontroli str. 176-177, 284-286)

W okresie objętym kontrolą Dział NW przeprowadził jedną kontrolę wewnętrzną dotyczącą pracy drużyn konduktorskich⁷⁷. Obejmowała ona prawidłowość wyznaczania do pracy w tych drużynach (tj. ustalenie, czy „wyznaczanie” pracowników drużyn odbywa się z zachowaniem wymogów dotyczących bezpieczeństwa ruchu kolejowego, a w szczególności: egzaminów kwalifikacyjnych i okresowych, badań lekarskich, znajomości odcinków obsługiwanych linii/szlaków kolejowych, znajomości typu pojazdu zaplanowanego do obsługi, wyposażenia pracowników drużyn pociągowych, tj. maszynistów, kierowników pociągu i konduktorów w dokumenty określające kwalifikacje oraz uprawnienia do obsługi i prowadzenia pojazdów/prawo kierowania, lub upoważnienie, karty znajomości odcinków szlaków/linii kolejowych, karty autoryzacji/znajomości typów pojazdów kolejowych) oraz dopuszczania do pracy drużyny pociągowej, tj. ustalenie czy „dopuszczanie” pracowników drużyn odbywa się z zachowaniem wymogów dotyczących bezpieczeństwa ruchu kolejowego (ustalenie komórki organizacyjnej KSL zobowiązanej do weryfikowania uprawnień i zdolności pracowników dopuszczanych do pracy, dokonanie oceny zakresu ww. weryfikacji uprawnień i zdolności pracowników dopuszczanych do pracy, tj. czy „dopuszczanie” obejmuje ocenę stanu psychofizycznego i wyposażenie pracowników drużyn pociągowych /maszynistów, kierowników pociągu, konduktorów). W toku tej kontroli nie stwierdzono nieprawidłowości.

Dział NW nie przeprowadzał czynności kontrolnych i audytowych w zakresie przestrzegania przez maszynistów obowiązującego w Spółce czasu pracy przy wykonywaniu zadań służbowych. Kierownik Działu NW wskazała, że za weryfikację i monitoring czasu pracy tych pracowników odpowiada Dział TR i w jej ocenie formuły stosowane w Spółce w zakresie planowania służb nie dopuszczały do

⁷⁷ Kontrola zaplanowana była na 2019 r., lecz została przesunięta na 2020 r. i zakończona sprawozdaniem z 13 lipca 2020 r.

sytuacji przyporządkowania pracownika do ruchu, który naruszałby normy czasu pracy.

(akta kontroli str. 177-178, 689-690)

W okresie objętym kontrolą Prezes UTK przeprowadził w Spółce dwukrotnie kontrolę w zakresie nadzoru Prezesa UTK nad ośrodkami szkolenia wpisanymi na listę podmiotów uprawnionych do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencję i świadectwo maszynisty (w 2018 i 2019 r.). W wyniku pierwszej z nich stwierdzono brak aktualizacji i weryfikacji wykazów przywołujących akty prawne, w wyniku drugiej brak spójności oraz prawidłowego dokumentowania istotnych informacji w zakresie bezpieczeństwa (uznano, że *Rejestr sprawdzianów wiedzy i umiejętności* zawiera niepełne informacje dotyczące zakresu prowadzonych sprawdzianów wiedzy). Nieprawidłowości zostały usunięte, o czym poinformowano pisemnie Prezesa UTK.

(akta kontroli str. 187-188, 286)

Ponadto, w okresie objętym kontrolą pracownicy Działu NW przeprowadzali w ramach jazd kontrolnych ocenę pracy i wyposażenia drużyn pociągowych (w zakresie m.in. obserwacji i przestrzegania sygnałów, przebywania w wyznaczonym rejonie) oraz ocenę dyscypliny pracy (tj. stanu psychofizycznego pracowników - na podstawie ich zachowań i reakcji), wyniki odnotowywano w sporządzanych co miesiąc protokołach z jazd kontrolnych oraz sprawozdaniach zbiorczych przesyłanych do Działu NZ oraz do wiadomości Zarządu Spółki.

W okresie do 30 kwietnia 2019 r. w ramach ww. jazd kontrolnych przeprowadzano też testy wykrywające spożycie alkoholu przez pracowników na stanowiskach pracy związanych bezpośrednio z prowadzeniem pojazdów kolejowych oraz obsługą pasażerów (tj. maszynistów i pracowników drużyn konduktorskich). W 2018 r. takimi badaniami objęto 836 osób (z tego: 405 maszynistów i 431 pracowników drużyn konduktorskich), a w 2019 r. (w okresie od stycznia do kwietnia) 503 osoby (z tego: 292 maszynistów i 205 pracowników drużyn konduktorskich). W wyniku tych kontroli stwierdzono u jednej osoby (kierownika pociągu) – w 2019 r. obecność alkoholu w wydychanym powietrzu, z osobą tą rozwiązano stosunek pracy.

W okresie od maja 2019 r. do kwietnia 2020 r. zaprzestano wykonywania „rutynowego” badań trzeźwości ze względu na „zapisy RODO i nowelizację kodeksu pracy”⁷⁸, jak wynikało z treści *Informacji o realizacji zadań i wyników Działu Audytu w 2019 r.*, prowadzono natomiast prace nad wypracowaniem ostatecznych rozwiązań dot. zagadnień kontroli trzeźwości.

W grudniu 2019 r.⁷⁹ przyjęto *Wytyczne w zakresie przeprowadzania oceny stanu trzeźwości oraz obecności w organizmie środków odurzających*, aby umożliwić przeprowadzenie badań trzeźwości pracowników zgodnie z regulacjami prawnymi. W oparciu o nie w marcu i kwietniu 2020 r. upoważnieni kontrolerzy Działu NW przeprowadzili badania trzeźwości czterech pracowników Spółki (w dwóch przypadkach na potrzeby komisji kolejowej, w jednym w trakcie jazdy kontrolnej i w jednym przypadku w wyniku telefonicznego zgłoszenia pracownika Spółki). W kwietniu 2020 r.⁸⁰ przyjęto nowy dokument: *Zasady przeprowadzania oceny stanu psychofizycznego w Koleje Śląskie Sp. z o.o.*, w oparciu o który od maja 2020 r. wznowiono kontrole wśród pracowników i w maju 2020 r. przeprowadzono 783 ocen stanu psychofizycznego w oparciu o nowe zasady. W I półroczu 2020 r. wykryto obecność alkoholu w wydychanym powietrzu u trzech pracowników związanych bezpośrednio z prowadzeniem pojazdów kolejowych oraz obsługą pasażerów,

⁷⁸ Nowelizacja dokonana z dniem 4 maja 2019 r., na mocy ustawy z dnia 21 lutego 2019 r. (Dz. U. poz. 730).

⁷⁹ Uchwałą Zarządu Nr 164/2019 z 12 grudnia 2019 r.

⁸⁰ Uchwałą Zarządu Nr 61/2020 z 22 kwietnia 2020 r.

z tego u jednego maszynisty i dwóch pracowników drużyn konduktorskich, z osobami tymi również rozwiązano stosunek pracy.

(akta kontroli str. 86, 88, 93-94, 98, 287, 288-289, 290-299)

Jak wyjaśniła Kierownik Działu NZ, w zakresie działań podejmowanych w celu zapewnienia bezpieczeństwa podróży osobom niesłyszącym i jednocześnie nieumiejącym mówić lub obcokrajowcom korzystającym z usług przewozowych realizowanych przez Spółkę, podczas szkoleń drużyn konduktorskich z zakresu profesjonalnej obsługi podróżnych, część zajęć obejmowało szkolenie w zakresie podstawowych zwrotów w języku angielskim ułatwiających komunikację z podróżnym m.in. w zakresie sprzedaży biletów, jak i udzielenia podstawowych informacji o rozkładzie jazdy pociągów, szkolenia obejmowały również swym zakresem obsługę osób o szczególnych potrzebach. Dopuszono 29 pojazdów w System Informacji Pasażerskiej (informacja wizualna na ekranach oraz zapowiedzi głosowe), znacznie ułatwiający podróżowanie osobom z dysfunkcjami słuchu i wzroku oraz osobom o ograniczonej możliwości poruszania się m.in. obcokrajowcom, ze względu na podawanie najważniejszych informacji na monitorach oraz poprzez urządzenia nagłaśniające również w języku angielskim.

We współpracy z UTK i PFRON przygotowano i realizowano szkolenia dla pracowników sektora transportu zbiorowego w zakresie potrzeb osób o szczególnych potrzebach, w tym osób z niepełnosprawnościami, współfinansowane z Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój 2014-2020.

(akta kontroli str. 300)

5.3 Spełnianie przez maszynistów i pracowników drużyn konduktorskich wymagań określonych w obowiązujących przepisach i uregulowaniach wewnętrznych

Opis stanu faktycznego

Na podstawie analizy próby obejmującej pięć osób zatrudnionych w okresie 2018-2020 (I półrocze) w Spółce na stanowisku maszynisty i pięć osób zatrudnionych na stanowisku kierownika pociągu stwierdzono, że osoby te posiadały odpowiednie kwalifikacje i spełniały warunki do wykonywania pracy na powierzonych im stanowiskach związanych bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego i pojazdów kolejowych, a także właściwe przeszkolenie potwierdzone zdaniem egzaminu kwalifikacyjnego⁸¹ oraz uzyskaniem uprawnienia i świadectwa maszynisty⁸² lub upoważnienia do wykonywania czynności kierownika pociągu⁸³. Osoby te podlegały także egzaminom okresowym i weryfikacyjnym. Osoby zatrudnione na stanowiskach maszynisty i kierownika pociągu kierowane były w odpowiednich cyklach: dwuletnim (w przypadku osób do ukończenia 50 roku życia) lub rocznym (w przypadku osób powyżej 50 roku życia) na badania lekarskie mające na celu potwierdzenie spełniania wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych niezbędnych do pracy na ww. stanowiskach kolejowych, w tym na badania okresowe, wstępne w celu uzyskania świadectwa maszynisty lub potwierdzenia zdolności do pracy jako kierownik pociągu i badania kontrolne w celu zachowania ważności świadectwa i uprawnień (lub po dłuższej przerwie chorobowej).

Spośród objętych badaniem osób, wszystkie pięć zatrudnionych na stanowisku maszynisty oraz cztery z pięciu osób zatrudnionych na stanowisku kierownika pociągu, spełniały wszystkie wymagania określone w art. 22d *uotk*. W jednym przypadku osoba zatrudniona na stanowisku kierownika pociągu po powrocie do

⁸¹ Przed wejściem w życie obecnie obowiązujących przepisów prawnych egzaminu ścisłego na uprawnienia maszynisty i kierownika pociągu.

⁸² Wszystkie skontrolowane osoby posiadały ważną licencję oraz świadectwo maszynisty.

⁸³ Wszystkie skontrolowane osoby posiadały upoważnienie bez określonego terminu ważności.

pracy w marcu 2020 r. i po przeprowadzeniu kontrolnego badania lekarskiego, nie uzyskała potwierdzenia zdolności do wykonywania pracy na tym stanowisku. Przedstawiła ona Spółce zaświadczenie lekarskie o posiadanej zdolności do pracy na innym stanowisku - kasjera stacjonarnego. W okresie od marca do maja 2020 r. osoba ta nie świadczyła pracy jako kierownik pociągu, będąc objętą tzw. przestojem ekonomicznym⁸⁴, a od czerwca 2020 r. wykorzystywała urlop wypoczynkowy (po uzyskaniu kwalifikacji i uprawnień ma być przeniesiona na stanowisko kasjera stacjonarnego w Spółce). Także w jednym przypadku stwierdzono, że badanie okresowe (kierownika pociągu), którego termin ważności przypadał na dzień 12 czerwca 2020 r., na podstawie art. 1 pkt 17 ustawy z 31 marca 2020 r. *o zmianie ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych oraz niektórych innych ustaw*⁸⁵ zachowało ważność⁸⁶.

Wszyscy objęci badaniem maszyniści terminowo złożyli Spółce właściwe pisemne oświadczenie, o którym mowa w art. 22ca ust. 1 pkt 1 lub 2 *uotk*, tj. o świadczeniu pracy (usług) na rzecz innego przewoźnika kolejowego (jedna osoba z pięciu) lub o niewykonywaniu czynności maszynisty albo prowadzącego pojazdy kolejowego na rzecz innego przewoźnika (pozostałe cztery osoby).

(akta kontroli str. 536-556, 583-599)

W przypadku pięciu objętych badaniem osób zatrudnionych na stanowisku kierownika pociągu i trzech z pięciu skontrolowanych osób zatrudnionych na stanowisku maszynisty, Dział TR we wszystkich miesiącach przeanalizowanego IV kwartału 2019 r. przestrzegał obowiązującego w Spółce dobowego i tygodniowego czasu wykonanej pracy przy realizacji zadań służbowych. Zasady te wynikały z zapisów części V aneksowanego *Regulaminu Pracy Pracowników Spółki* z 2012 r. i Rozdziału IV *Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników Spółki* z 30 października 2015 r.⁸⁷.

W przypadku dwóch osób zatrudnionych na stanowisku maszynisty⁸⁸ czterokrotnie nastąpiło przekroczenie ich dopuszczalnego tygodniowego czasu pracy, co szczegółowo opisano w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

(akta kontroli str. 558-572, 600-661)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

W analizowanym okresie (IV kwartał 2019 r.) w przypadku dwóch maszynistów⁸⁹ ich wykonany tygodniowy czas pracy, łącznie z godzinami nadliczbowymi, w dwóch miesiącach nieznacznie przekroczył dopuszczalną przeciętną liczbę godzin pracy (48 godzin i 24 godziny⁹⁰), odpowiednio o 3:00, 1:45, 1:00 i 2:00 godziny. Wyniósł on: w grudniu 2019 r. średnio 51 godzin⁹¹ i 25:45 godzin⁹² tygodniowo, a w październiku 2019 r. średnio 49 godzin⁹³ i 26 godzin⁹⁴ tygodniowo, co naruszało

⁸⁴ O którym mowa w art. 15g ustawy z 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 374 ze zm.).

⁸⁵ Dz.U. z 2020 r., poz. 568.

⁸⁶ Nie dłużej jednak niż do upływu 60 dni od dnia odwołania stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii choroby COVID-19.

⁸⁷ Z późniejszymi protokołami dodatkowymi.

⁸⁸ O numerach statystycznych 20-711 i 20-699.

⁸⁹ O numerze stat. 20-711 i o numerze stat. 20-699.

⁹⁰ W przypadku maszynisty o nr. stat. 20-699 zatrudnionego na 1/2 etatu, zgodnie z postanowieniami *Informacji dodatkowej o warunkach zatrudnienia*, wymiar czasu pracy był ustalany proporcjonalnie do etatu.

⁹¹ W przypadku maszynisty o nr stat. 20-711.

⁹² W przypadku maszynisty o nr stat. 20-699.

⁹³ W przypadku maszynisty o nr stat. 20-711.

art. 131 § 1 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - *Kodeks pracy*⁹⁵ (w przypadku przekroczeń przeciętnego tygodniowego czasu pracy przez maszynistę o nr stat. 20-711) i art. 131 § 1, w związku z art. 151 § 5 *Kp* (w przypadku przekroczeń przeciętnego tygodniowego czasu pracy przez maszynistę o nr stat. 20-699).

(akta kontroli str. 564, 566, 570, 572-576)

Koordinator ds. Drużyn Trakcyjnych, odpowiedzialna w Dziale TR m.in. za kontrolę rozliczania czasu pracy maszynistów i sprawowanie bezpośredniego nadzoru nad liczbą wypracowanych godzin nadliczbowych, wyjaśniła, że przyczyną stwierdzonej nieprawidłowości była niewystarczająca liczba pracowników w zespole drużyn trakcyjnych. Wskutek tego ww. Dział nie był w stanie zaplanować wszystkich zmian w harmonogramach pracowników (w październiku i grudniu 2019 r. pozostało 321 i 444 nieobsadzonych zmian), co spowodowało, że pracownicy, którzy wyrażali zgodę, byli zatrudnieni w godzinach nadliczbowych. Według ww. osoby we wskazanych przypadkach zatrudnienie pracowników w ramach godzin nadliczbowych było zrównoważone mniejszą liczbą godzin w pozostałych tygodniach, a wszystkie przepisy dotyczące prawa pracownika do nieprzerwanego okresu odpoczynku w ciągu doby (11 godzin) oraz w tygodniu (35 godzin) były i są bezwzględnie przestrzegane.

Dyrektor Działu TR, odpowiadający za nadzór nad przestrzeganiem ustalonego czasu pracy oraz za nadzór nad rozliczaniem czasu pracy pracowników drużyn trakcyjnych, wyjaśnił, że z uwagi na niewystarczającą liczbę pracowników w zespole drużyn trakcyjnych został poinformowany, że w październiku i grudniu 2019 r. pozostały nieprzypisane pracownikom zmiany (o przeciętnej długości 11 godzin), co skutkowało zatrudnieniem maszynistów w godzinach nadliczbowych.

Według Dyrektora Spółka w sposób ciągły pozyskiwała z rynku pracy nowych maszynistów oraz prowadziła wewnętrzne szkolenia na to stanowisko pracy (obecnie dla trzech grup, a dla pierwszej grupy zakończono je w listopadzie 2019 r.). Wraz z przewidzianymi egzaminami działania te miały na celu zwiększenie liczby maszynistów w Spółce.

(akta kontroli str. 656-688)

Odnosząc się do ww. wyjaśnień, NIK zwraca uwagę na niewystarczająco skuteczny nadzór nad przeciętną tygodniową liczbą godzin nadliczbowych wypracowywanych przez maszynistów w miesiącach rozliczeniowych i brak podejmowanych, w uzasadnionych przypadkach, działań w celu skracania czasu zaplanowanej służby.

OCENA CZĄSTKOWA

NIK ocenia pozytywnie działania Spółki w zakresie zapewnienia właściwych kwalifikacji oraz prawidłowego wykonywania zadań przez maszynistów pociągów pasażerskich i pracowników drużyn konduktorskich, których praca w sposób bezpośredni lub pośredni wpływa na bezpieczeństwo prowadzenia pojazdów kolejowych i przewozów. W sposób odpowiedni prowadzono nadzór nad posiadaniem przez maszynistów i kierowników pociągu kwalifikacji określonych obowiązującymi przepisami prawa.

Powtarzające się nieznaczne przekroczenia ustawowego limitu przeciętnego czasu pracy obowiązującego maszynistów, w ocenie NIK wskazują na niewystarczająco skuteczny nadzór Spółki nad liczbą wypracowywanych przez tych pracowników godzin nadliczbowych w poszczególnych tygodniach i miesiącach rozliczeniowych.

⁹⁴ W przypadku maszynisty o nr stat. 20-699.

⁹⁵ Dz. U. z 2019 r., poz. 1040, ze zm., dalej: „*Kp*”.

IV. Wnioski

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

Wnioski

1. Zapewnienie rzetelności i spójności prowadzonej dokumentacji (zarówno w odniesieniu do dokumentacji prowadzonej w formie elektronicznej, jak i do dokumentacji prowadzonej w formie papierowej i ujmowanych w niej danych),
2. Wzmocnienie nadzoru nad zapewnieniem przestrzegania dopuszczalnego, przeciętnego, tygodniowego czasu pracy maszynistów, w tym wykonywania przez nich zadań w godzinach nadliczbowych.

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 Delegatury NIK w Katowicach. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

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

Katowice, 31 lipca 2020 r.

Kontroler
Tomasz Raszka

Gł. specjalista kontroli państwowej

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Katowicach