

Załącznik do obwieszczenia Prezesa
Urzędu Transportu Kolejowego
z dnia 16 września 2016 r. (poz. 68)



URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO

**RAPORT W SPRAWIE BEZPIECZEŃSTWA
TRANSPORTU KOLEJOWEGO W POLSCE
W 2015 ROKU**

Warszawa, wrzesień 2016 r.

Raport w sprawie bezpieczeństwa transportu kolejowego w Polsce w 2015 roku

Warszawa, wrzesień 2016 r.

Wydawca:

Urząd Transportu Kolejowego

Opracowanie merytoryczne i graficzne:

Departament Bezpieczeństwa Kolejowego

Źródła danych:

Raporty w sprawie bezpieczeństwa przewoźników kolejowych oraz zarządców infrastruktury, Rejestr Zdarzeń Kolejowych

Opracowanie:

Urząd Transportu Kolejowego

Aleje Jerozolimskie 134

02-305 Warszawa

www.utk.gov.pl

utk@utk.gov.pl

Spis treści

A. Wstęp	6
1. Cel i zakres raportu	6
2. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa	7
B. Ogólny stan i strategia bezpieczeństwa	8
1. Główne wnioski dotyczące roku sprawozdawczego	8
2. Krajowa strategia, programy i inicjatywy w zakresie bezpieczeństwa	10
3. Przegląd sytuacji w roku 2015	12
4. Obszary priorytetowe w roku 2016	14
C. Zmiana stanu bezpieczeństwa	18
1. Szczegółowa analiza aktualnych tendencji	18
2. Wyniki zaleceń w zakresie bezpieczeństwa	26
3. Wdrożone środki niezwiązane z zaleceniami w zakresie bezpieczeństwa	32
D. Nadzór	34
1. Strategia i plany	34
2. Nadzór nad systemami zarządzania w transporcie kolejowym	39
3. Zasoby ludzkie	42
4. Kompetencje	42
5. Proces decyzyjny	42
6. Koordynacja i współpraca	43
7. Wnioski z podjętych środków nadzorczych	45
E. Certyfikacja i autoryzacja bezpieczeństwa	48
1. Wytyczne	48
2. Kontakty z innymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa	48
3. Kwestie proceduralne	48
4. Informacje zwrotne	49
F. Zmiany w prawodawstwie	50
1. Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei	50
2. Zmiany w prawodawstwie i uregulowaniach	50
G. Stosowanie CSM w zakresie oceny i wyceny ryzyka	51
1. Doświadczenia krajowych organów ds. bezpieczeństwa	51
2. Informacje zwrotne od podmiotów	53
3. Zmiana krajowych przepisów w celu uwzględnienia CSM w zakresie oceny i wyceny ryzyka	54

H. Odstępstwa od systemu certyfikacji ECM	56
Załącznik 1: Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa	57
Załącznik 2: Zmiany w prawodawstwie	64

A. Wstęp

1. Cel i zakres raportu

Zgodnie z art. 16 dyrektywy 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych (dalej: dyrektywa bezpieczeństwa), w każdym z państw członkowskich należy ustanowić organ, który realizował będzie wskazane w dyrektywie zadania **krajowej władzy bezpieczeństwa** (NSA) dla sektora kolejowego. W warunkach polskich, zgodnie z art. 10 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, funkcja ta przypisana została Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego (dalej: Prezes UTK).

Zgodnie z art. 18 dyrektywy bezpieczeństwa władza bezpieczeństwa corocznie publikuje raport roczny w sprawie swoich działań za poprzedni rok i przesyła go do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej (dalej: Agencji) najpóźniej do dnia 30 września każdego roku. Raport zawiera informacje o:

- stanie bezpieczeństwa kolei, łącznie z agregacją wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI), określonych w załączniku I do dyrektywy bezpieczeństwa, na szczeblu państwa członkowskiego;
- ważnych zmianach w prawodawstwie i uregulowaniach dotyczących bezpieczeństwa kolei;
- stanie certyfikacji i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa;
- wynikach i doświadczeniach związanych z nadzorowaniem zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych;
- odstępstwach zastosowanych zgodnie z art. 14a ust. 8 dyrektywy bezpieczeństwa.

Niniejszy raport (raport) kierowany jest do Agencji. Raport zostanie jednakże opublikowany w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu oraz na witrynie internetowej Agencji (www.era.europa.eu), na której publikowane są roczne raporty opracowywane przez wszystkie państwa członkowskie posiadające własne systemy kolejowe. Dostępny będzie dla wszystkich zainteresowanych stron – organów administracji publicznej, przedsiębiorców kolejowych, stowarzyszeń i izb gospodarczych.

Pod względem przedmiotowym niniejszy raport obejmuje swoim zakresem ogólnodostępną krajową sieć kolejową, zarządzaną przez dziesięciu zarządców infrastruktury. Raport nie obejmuje sieci, które wyłączone są spod zakresu wymagań dyrektywy bezpieczeństwa, w tym systemu kolei wąskotorowych, kolejowego transportu wewnątrzzakładowego, systemu transportu tramwajowego, transportu linowego i linowo-terenowego oraz systemu metra. Zgodnie z przyjętymi wytycznymi Raport nie obejmuje wszystkich zdarzeń, jakie miały miejsce na krajowym obszarze kolejowym. W Raporcie uwzględniane są wyłącznie zdarzenia klasyfikowane jako znaczące wypadki, w tym poważne wypadki. Definicje tych terminów przedstawione zostaną w dalszej części opracowania.

Kluczowa część niniejszego raportu opracowana została w oparciu o dane przekazane Prezesowi UTK przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury kolejowej w rocznych raportach bezpieczeństwa, przedkładanych w oparciu o wymagania przepisów ustawy o transporcie kolejowym, transponującej do krajowego systemu prawnego odpowiednie wymagania dyrektywy bezpieczeństwa. Uzyskane za pośrednictwem raportów dane uzupełnione zostały danymi otrzymywanymi przez Prezesa UTK z innych źródeł, w tym w szczególności danymi gromadzonymi w prowadzonym przez Prezesa UTK Rejestrze Zdarzeń Kolejowych, stanowiącym jedno z kluczowych narzędzi bieżącego monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego.

Dane zawarte w Raporcie wykorzystane zostaną przy opracowywaniu przez Agencję „Dwuletniego raportu w sprawie bezpieczeństwa systemu kolejowego w Unii Europejskiej”.

Zgodnie z obowiązującymi wytycznymi raport przygotowany został zgodnie z jednolitym, zestandaryzowanym wzorem opracowanym przez Agencję i jest zgodny z przyjętą w tym wzorze systematyką.

Prezes UTK wzorem roku ubiegłego, mając na uwadze spójność i rzetelność wniosków wyprowadzanych z zebranych danych, opublikował na stronie internetowej utk.gov.pl szczegółowe wytyczne dotyczące sporządzania raportów w sprawie bezpieczeństwa. Dane przedstawiane w raportach podlegają weryfikacji przez Prezesa UTK i w razie konieczności podmioty składają stosowne korekty, w celu zapewnienia maksymalnej rzetelności danych prezentowanych w Raporcie.

Zaznaczyć również należy, że analiza zdarzeń kolejowych w oparciu o ich podział na poważne wypadki, wypadki i incydenty (wynikający z dyrektywy bezpieczeństwa) wykorzystywana jest w bieżących działaniach monitorujących stan bezpieczeństwa rynku kolejowego podejmowanych przez Prezesa UTK oraz prezentowana jest corocznie w Ocenie stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego, kierowanej do ministra właściwego w sprawach transportu. Natomiast niniejszy raport opracowany został w oparciu o klasyfikację zdarzeń jako znaczące wypadki (w tym poważne wypadki). Porównując zatem dane zawarte w obu dokumentach należy mieć na uwadze wspomnianą różnicę.

2. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa

W 2015 r. nie doszło do zmian organizacyjnych w Urzędzie Transportu Kolejowego (dalej: UTK) lub zmian stosunków instytucjonalnych z ministrem właściwym do spraw transportu, a zatem zgodnie z wytycznymi zawartymi we wzorze rocznego raportu w sprawie bezpieczeństwa opracowanym przez Agencję, raport nie opisuje struktury organizacyjnej UTK.

B. Ogólny stan i strategia bezpieczeństwa

1. Główne wnioski dotyczące roku sprawozdawczego

Wspólne cele bezpieczeństwa (CST), zgodnie z dyrektywą bezpieczeństwa, określają minimalne, wyrażone w kryteriach akceptacji ryzyka, poziomy bezpieczeństwa, które muszą być osiągnięte przez różne części systemu kolejowego oraz przez system kolejowy jako całość. CST są wyznaczane przez Agencję na podstawie tzw. krajowych wartości referencyjnych (NRV) dla poszczególnych państw, zgodnie z procedurą określoną w decyzji Komisji z dnia 5 czerwca 2009 r. dotyczącej przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa służącej stwierdzeniu, czy osiągnięto wymagania bezpieczeństwa, o której mowa w art. 6 dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (2009/460/WE).

Państwa członkowskie zobowiązane są do stałego monitorowania poziomu bezpieczeństwa swoich systemów kolejowych, w tym do monitorowania osiągnięcia wspólnych celów bezpieczeństwa (CST), określonych w sposób ilościowy i jakościowy.

Osiągnięty w roku 2015 poziom wspólnych celów bezpieczeństwa w ujęciu ilościowym i jakościowym dla pięciu grup ryzyka indywidualnego obejmujących pasażerów, pracowników, użytkowników przejazdów, osoby przebywające w sposób nieuprawniony na obszarze kolejowym i tzw. „inne osoby” oraz poziom ryzyka wspólnego zaprezentowany został poniżej, w zestandaryzowanej tabeli. Tabela zawiera informacje o konkretnym wymaganiu bezpieczeństwa, krajowej wartości referencyjnej dla danego wymagania, osiągniętej wartości wskaźnika w ujęciu liczbowym i procentowym. Im osiągnięty poziom wskaźnika jest niższy, tym poziom bezpieczeństwa w danej grupie ryzyka jest wyższy.

Tab. 1. Realizacja wspólnych celów w zakresie bezpieczeństwa w 2015 r.

Wspólne cele bezpieczeństwa (CST)		NRV dla Polski ¹	Wyliczona wartość wskaźnika	Osiągnięty poziom wskaźnika
1.1. NRV dla ryzyka dla pasażerów (x 10⁻⁹)				
CST 1.1.	Ofiary śmiertelne i ważne ciężko ranne (FWSI) wśród pasażerów na miliard pociągokilometrów pociągów pasażerskich	116,10	24,727	21,3%
CST 1.2.	Ofiary śmiertelne i ważne ciężko ranne (FWSI) wśród pasażerów na miliard pasażerokilometrów	0,849	0,220	25,9%
1.2. NRV dla ryzyka dla pracowników (x 10⁻⁹)				
CST 2.	Ofiary śmiertelne i ważne ciężko ranne (FWSI) wśród pracowników na miliard pociągokilometrów	17,2	15,114	87,9%
1.3. NRV dla ryzyka dla użytkowników przejazdu kolejowego (x 10⁻⁹)				
CST 3.1.	Ofiary śmiertelne i ważne ciężko ranne (FWSI) wśród użytkowników przejazdów na miliard pociągokilometrów	277,0	252,937	91,3%
CST 3.2.	Ofiary śmiertelne i ważne ciężko ranne (FWSI) wśród pasażerów na miliard pasażerokilometrów (km torów) pomnożona przez liczbę przejazdów	n.d.	-	-
1.4. NRV dla ryzyka dla osób zaklasyfikowanych jako „inne osoby” (x 10⁻⁹)				
CST 4.	Ofiary śmiertelne i ważne ciężko ranne (FWSI) wśród innych osób na miliard pociągokilometrów	11,60	9,335	80,5%

¹ Krajowe wartości referencyjne (NRV) dla Polski i innych krajów członkowskich Unii Europejskiej są określone w decyzji Komisji Europejskiej nr 2012/226/UE z dnia 23 kwietnia 2012 r. w sprawie drugiego pakietu wspólnych wymagań bezpieczeństwa dotyczących systemu kolejowego, zmienionej decyzją wykonawczą Komisji 2013/753/UE.

1.5. NRV dla ryzyka dla nieupoważnionych osób na terenie kolejowym (x 10⁻⁹)				
CST 5.	Ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród osób nieupoważnionych na miliard pociągokilometrów	1210,0	757,032	62,6%
1.6. NRV dla ryzyka dla ogółu społeczeństwa (x 10⁻⁹)				
CST 6.	Ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród wszystkich osób na miliard pociągokilometrów	1590,0	1050,421	66,1%

W 2015 r. żaden ze wskaźników, obliczonych dla ustalonych grup ryzyka w oparciu o dane statystyczne ujęte w formie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI), nie przekroczył akceptowanego poziomu ryzyka i wartości referencyjnych (NRV) ustalonych dla Polski.

Najniższe wartości wskaźnika, wskazujące na podnoszący się poziom bezpieczeństwa, osiągnięte zostały dla grupy ryzyka dotyczącego pasażerów i wynoszą odpowiednio: 21,3% dla CST 1.1 oraz 25,9% dla CST 1.2.

Wartość wskaźnika ryzyka dla osób nieupoważnionych przebywających na terenie kolejowym pozostał na poziomie podobnym do roku ubiegłego i wyniósł nieco ponad 66%, co stanowi spadek w stosunku do roku ubiegłego o 2,7%.

Największe wartości wskaźnika osiągnięte zostały w grupie ryzyka dotyczącego użytkowników przejazdów kolejowych, pracowników oraz innych osób (tj. osób, które nie zostały zdefiniowane jako pasażer, pracownik, użytkownik przejazdu lub osoba nieuprawniona na obszarze kolejowym): odpowiednio 91,3%, 87,9% oraz 80,5%.

Ryzyka te zostały zidentyfikowane jako obszary priorytetowe, to znaczy takie, w odniesieniu do których niezbędne jest podjęcie na poziomie państwa członkowskiego działań ukierunkowanych na zwiększenie poziomu bezpieczeństwa systemu kolejowego. Planowane działania Prezesa UTK mające na celu zwiększenie poziomu bezpieczeństwa w zakresie ww. ryzyk zostały opisane w rozdziale C.

Na liniach kolejowych w Polsce w 2015 r. doszło do dwóch poważnych wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych: 3 czerwca miał miejsce wypadek na przejeździe kolejowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Kornatowo – Grudziądz Mniszek linii kolejowej nr 207 Toruń Wschodni – Malbork, zaś 11 lipca doszło do wypadku na przejeździe kolejowym kategorii A, zlokalizowanym na szlaku Gałkówek – Koluszki linii kolejowej nr 17 Łódź Fabryczna – Koluszki.

3 czerwca 2015 r. o godzinie 15:45 pociąg osobowy nr APM 59715 relacji Toruń Główny – Grudziądz, na przejeździe kolejowym kategorii D usytuowanym na szlaku Kornatowo – Grudziądz Mniszek w km 36,658 linii kolejowej nr 207, uderzył w samochód osobowy. Pociąg prowadzony był przez pracownika szkolonego na maszynistę, pod bezpośrednim nadzorem maszynisty instruktora. Do zderzenia doszło przy prędkości pociągu 93 km/h. W wyniku zdarzenia zginęło dwoje dzieci, a dwie osoby dorosłe zostały ciężko ranne. Pojazd drogowy uległ całkowitemu zniszczeniu. Wśród przyczyn pierwotnych zdarzenia wskazane zostały: niezachowanie wymaganego trójkąta widoczności, brak reakcji przez zarządcę infrastruktury po otrzymaniu informacji o dużym zagrożeniu wypadkiem od mieszkańców wsi Pniewite oraz niezwołanie przez zarządcę infrastruktury kolejowej komisji przejazdowej, której celem byłaby zmiana sposobu istniejącego zabezpieczenia przejazdu w związku z podniesieniem maksymalnej prędkości pociągów na linii. Wskazano również szereg przyczyn systemowych tego wypadku.

11 lipca 2015 r. na przejeździe kat. A w km 23,506 linii nr 17 Łódź Fabryczna – Koluszki, podczas jazdy pociągu nr 65111 relacji Wrocław Główny – Olsztyn Główny, przy otwartych rogatek przejazdowych na przejazd wjechały: od strony toru nr 2 samochód osobowy, który został uderzony w tył z prawej strony oraz od strony toru nr 1 samochód osobowy uderzony przez pociąg centralnie w lewy bok od strony kierowcy i odrzucony przez pociąg ok. 40 m od osi przejazdu w tor nr 2. W wyniku wypadku pasażer samochodu Mazda, siedzący na tylnym siedzeniu z prawej strony samochodu poniósł śmierć na miejscu. Kierowca samochodu w stanie ciężkim oraz dziecko siedzące na tylnym siedzeniu z lewej strony w stanie

ciężkim zostali przewiezieni do szpitali w Łodzi. Jako przyczyna pierwotna wypadku wskazane zostało rozpoczęcie otwierania rogatek przez dróżnika przejazdowego po przejechaniu pociągu nr 45104 torem nr 2 pomimo nadjeżdżającego torem nr 1 pociągu nr 65111, o którym dróżnik był poinformowany (co zostało potwierdzone) oraz przedwczesne wjechanie samochodów osobowych na przejazd w trakcie otwierania rogatek i przy równoczesnym nadawaniu sygnału zabraniającego wjazd przez sygnalizatory świetlne na przejeździe.

Po ww. poważnych wypadkach Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych (dalej: PKBWK) sporządziła stosowne raporty, w których przedstawiła zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa. Realizacja zaleceń powypadkowych PKBWK została przedstawiona w rozdziale C.2.

2. Krajowa strategia, programy i inicjatywy w zakresie bezpieczeństwa

Dokumentem obrazującym, na poziomie państwa członkowskiego, strategię bezpieczeństwa w transporcie kolejowym jest *Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 r.*, opracowany przez ministerstwo właściwe w sprawach transportu w grudniu 2008 r. Dokument ten zawiera w swojej strukturze część obejmującą działania strategiczne ukierunkowane na podniesienie poziomu bezpieczeństwa systemu kolejowego.

Problematyka bezpieczeństwa sektora kolejowego w ww. dokumencie ujęta jest w dwóch aspektach:

- jako bezpieczeństwo ruchu kolejowego, wynikające z cech transportu kolejowego jako procesu technicznego i uwarunkowanego przede wszystkim parametrami technicznymi wykorzystywanych urządzeń i systemów;
- jako bezpieczeństwo przewozu, określane również mianem bezpieczeństwa podróży w przypadku transportu osób, obejmujące wszelkie zagrożenia dla pasażerów i ładunków przewożonych koleją, ale niezwiązane bezpośrednio z cechami technicznymi systemu kolejowego.

W zakresie obejmującym bezpieczeństwo ruchu kolejowego, działania ujęte w planie dotyczą przede wszystkim stopniowego wdrażania nowoczesnych systemów sterowania ruchem kolejowym na krajowej sieci kolejowej, takich jak Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS), co szerzej będzie opisane w dalszej części niniejszego raportu. Dokument podkreśla również wagę procesów inwestycyjnych i rewitalizacyjnych, w szczególności w odniesieniu do infrastruktury kolejowej, oraz podkreśla konieczność zapewnienia odpowiedniego poziomu środków finansowych dla zapewnienia właściwego utrzymania infrastruktury kolejowej.

W kontekście zapisów strategicznych dotyczących rewitalizacji i utrzymania infrastruktury kolejowej istotne znaczenie ma skala trwających obecnie w wielu miejscach na polskiej sieci kolejowej projektów inwestycyjnych, ukierunkowanych na poprawę stanu infrastruktury kolejowej oraz podniesienie poziomu bezpieczeństwa. Znaczna część z tych prac była współfinansowana ze środków Unii Europejskiej. Szczegóły w zakresie zadań do realizacji oraz związanych z nimi kosztów są dostępne w *Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych do roku 2015*, obejmującym w sumie 140 projektów na łączną wartość 24,9 mld zł, realizowanych w latach 2013 – 2015.

15 września 2015 r. Rada Ministrów uchwaliła *Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku*, który jest kontynuacją zakończonego 31 grudnia 2015 r. *Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015*. Głównym celem nowego dokumentu jest wzrost znaczenia transportu kolejowego, będącego elementem zintegrowanego systemu transportowego kraju. Cel ma zostać osiągnięty poprzez stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych. Cel główny uzupełniają cele szczegółowe, które obejmują: wzmocnienie efektywności transportu kolejowego, zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego oraz poprawę jakości w przewozach pasażerskich i towarowych.

W kontekście zapewnienia bezpieczeństwa przewozów, spośród trwających projektów inwestycyjnych istotne znaczenie mają zadania obejmujące zabudowę nowych rozjazdów kolejowych oraz modernizację przejazdów kolejowych (działanie

ściśle powiązane z obszarem priorytetowym, w którym obliczony wskaźnik najbardziej zbliżył się do krajowej wartości referencyjnej).

Działania w tym zakresie są realizowane zarówno w ramach modernizacji i rewitalizacji linii (w 2015 r. w ramach tych działań zmodernizowano m.in. 828 km torów, 1271 rozjazdy i 681 przejazdów kolejowo-drogowych, a także wybudowano 118 skrzyżowań dwupoziomowych), jak i w ramach odrębnych projektów inwestycyjnych (projekt w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) 7.1-71 Poprawa bezpieczeństwa poprzez zabudowę nowych rozjazdów kolejowych o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym, zakładający wymianę 697 rozjazdów, czy projekty POIiŚ 7.1-59 i POIiŚ 7.1-80 Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych – etap I i II, obejmujące modernizację 388 przejazdów, z czego według stanu na 31 grudnia 2015 r. wykonano modernizację 263 przejazdów kolejowo-drogowych). Ponadto inwestycje mające na celu poprawę stanu bezpieczeństwa dotyczyły również: oznakowania dojazdów do przejazdów kolejowo-drogowych poziomymi liniami spowalniającymi jazdę, zabudowy dodatkowych urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru (DSAT) czy zakupu i instalacji radiotelefonów bazowych z systemem Radio-stop na strażnicach przejazdowych.

W związku z modernizacjami linii kolejowych, w 2015 r. prowadzone były pierwsze postępowania z wniosków o wydanie decyzji Prezesa UTK w trybie art. 20 dyrektywy 2008/57/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (dalej: dyrektywa w sprawie interoperacyjności) rozstrzygające konieczność uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego. Rolą Prezesa UTK w przypadku inwestycji dotyczących podsystemów po modernizacji jest każdorazowa ocena charakteru i zakresu przeprowadzanych prac w ramach przedmiotowej inwestycji nie tylko z punktu widzenia uwarunkowań technicznych, ale również i kryteriów bezpieczeństwa systemu kolei, w kontekście potencjalnego wpływu planowanej modernizacji na bezpieczeństwo systemu kolei.

Rok 2015 to również dążenie do spełnienia wymagań wynikających z interoperacyjności systemu kolei dotyczących bezpieczeństwa. Przejawem tego było wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów zgodnych z TSI – elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz pierwsze dopuszczenia pojazdów wyposażonych w pokładowy system ERTMS/ETCS.

W odniesieniu do inicjatyw mających na celu poprawę stanu bezpieczeństwa kolejowego podejmowanych przez Prezesa UTK w 2015 r., wskazać należy na kontynuację, podjętej w 2012 r., współpracy w ramach realizacji Memorandum w sprawie współpracy na rzecz przeciwdziałania zjawisku kradzieży i dewastacji infrastruktury. W ramach powołanej przez sygnatariuszy Memorandum Fundacji *Niezlomni – ochrona infrastruktury*, prowadzone były w 2015 r. prace nad stworzeniem platformy internetowej do zbierania danych o kradzieżach i dewastacjach infrastruktury dotyczących poszczególne sektory. W 2015 r. zostały przeprowadzone szkolenia z użytkowania platformy oraz testowe wprowadzanie danych, natomiast jej uruchomienie w pełnej funkcjonalności przewidziane jest na koniec 2016 r.

Prezes UTK, wychodząc naprzeciw oczekiwaniom zarówno społeczeństwa, jak i samego rynku kolejowego w zakresie bezpieczeństwa ruchu oraz najwyższej jakości usług kolejowych, uruchomił specjalną infolinię, na którą można zgłaszać wszelkie skargi i wnioski związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Dodatkowo, oprócz wspomnianej powyżej formy komunikacji, zgłoszenia można kierować za pośrednictwem formularza kontaktowego zamieszczonego na stronie UTK, jak również poprzez pocztę elektroniczną oraz tradycyjną.

Tylko w 2015 r., za pośrednictwem infolinii i innych dedykowanych kanałów kontaktowych z Prezesem UTK, wpłynęło 511 zgłoszeń związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego (wzrost o ponad 56% w porównaniu do 2014 r.), co wynika ze wzrostu świadomości pasażerów, a także usprawnień w sposobach komunikacji z UTK. We wszystkich przypadkach podjęto natychmiastowe działania kontrolne i sprawdzające, które w większości przypadków potwierdziły nieprawidłowości

po stronie funkcjonowania podmiotów rynku kolejowego. Szybka reakcja ze strony Prezesa UTK przyczyniła się wielokrotnie do wyeliminowania potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

3. Przegląd sytuacji w roku 2015

Ogólny poziom bezpieczeństwa krajowego ruchu kolejowego w 2015 r. pozostawał na zbliżonym poziomie do 2014 r. W 2015 r. liczba znaczących wypadków na polskiej sieci kolejowej spadła o 1,9% w porównaniu do roku 2014, tj. z ogólnej liczby 313 do 307 (spadek o 6 zdarzeń). Liczba ofiar śmiertelnych w znaczących wypadkach zaistniałych w 2015 r. na sieci kolejowej w Polsce wzrosła natomiast o 10,2% w porównaniu do 2014 r., tj. z ogólnej liczby 206 osób w 2014 r., do 227 osób w 2015 r. Natomiast liczba osób ciężko rannych w 2015 r. spadła o 2,1% w porównaniu do roku 2014, tj. z ogólnej liczby 95 w 2014 r. do 93 w 2015 r. Szczegółowe dane i statystyki znajdują się w części C niniejszego raportu.

Nadal istotny pozostaje wpływ podmiotów zewnętrznych na system kolejowy, w tym w szczególności osób, które w sposób nieupoważniony przebywają na obszarze kolejowym, użytkowników dróg przekraczających przejazdy kolejowo-drogowe oraz osób rozmyślnie działających na szkodę systemu kolejowego. Odsetek wypadków (przy czym ocena ta dokonana została na podstawie statystyki dotyczącej wszystkich wypadków, nie tylko znaczących) z udziałem podmiotów zewnętrznych w 2015 r. utrzymał się na bardzo wysokim poziomie, podobnym do tego, który odnotowany został w roku 2014 – tj. na poziomie ponad 70%.

W ramach realizacji przez Prezesa UTK działań monitorujących bezpieczeństwo w transporcie kolejowym, w 2015 roku swoje zadania realizował specjalny Zespół, którego celem jest identyfikowanie niepokojących trendów oraz nowych zagrożeń dotyczących bezpieczeństwa, a także komunikowanie ich zainteresowanym podmiotom.

Działania Zespołu zadaniowego polegają nie tylko na monitorowaniu zdarzeń, ale także na oddziaływaniu na rynek, w taki sposób aby podmioty podejmowały bezzwłocznie właściwe środki profilaktyczne w celu zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

W 2015 r. zostało zorganizowanych 7 spotkań Zespołu, które dotyczyły:

- zdarzeń kolejowych wskutek niezatrzymania się przed sygnałem „Stój”;
- wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych;
- złego stanu eksploatowanego taboru;
- zdarzeń związanych z wyprawieniem pociągu na zajęty tor;
- zbiegnięcia lokomotywy;
- zdarzeń związanych z rozszczepieniem sprzęgu;
- procedur antyterrorystycznych i przygotowania przewoźników do prowadzenia przewozów zimą.

Wychodząc naprzeciw potrzebom podmiotów funkcjonujących na polskim rynku kolejowym, Prezes UTK rozpoczął również organizację bezpłatnych szkoleń i warsztatów dla przedstawicieli podmiotów rynku odpowiedzialnych za bezpieczeństwo systemu kolejowego. Szczególny nacisk został położony na promowanie stosowania Wspólnych Zasad Bezpieczeństwa (CSM) oraz zasad wdrażania interoperacyjności na liniach kolejowych w Polsce oraz w zakresie taboru. Liczne spotkania z szerokim kręgiem przedstawicieli rynku (również z wykorzystaniem sieci Internet) okazały się pomocne i jednocześnie stały się platformą wymiany spostrzeżeń pomiędzy przedsiębiorstwami kolejowymi i zarządcami infrastruktury a krajową władzą bezpieczeństwa. Jako przykład można wskazać warsztaty dla podmiotów rynku kolejowego, w tym wykonawców

modernizacji linii kolejowych oraz producentów i wykonawców modernizacji taboru kolejowego w zakresie procedur dopuszczania do eksploatacji, oceny znaczenia zmiany czy bezpiecznej integracji z systemem kolejowym.

Głównym celem projektu jest przede wszystkim przekazanie posiadanych doświadczeń i wiedzy zgromadzonej podczas bieżącej działalności nadzorczej Prezesa UTK, jak również podniesienie poziomu wiedzy w zakresie bezpieczeństwa oraz ciągłe doskonalenie posiadanych przez przedsiębiorców systemów zarządzania bezpieczeństwem i utrzymaniem.

W 2015 roku zakończył się proces recertyfikacji podmiotów posiadających wydane w 2010 roku certyfikaty bezpieczeństwa część A i B oraz autoryzacje bezpieczeństwa. Jednocześnie w toku ww. procesu zauważono, że poprawy wymaga stopień wdrożenia systemów zarządzania bezpieczeństwem przewoźników i zarządców oraz stopień wdrożenia systemów zarządzania utrzymaniem podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych. Zidentyfikowane nieprawidłowości dotyczą przede wszystkim nadzoru nad dokumentacją i przepływu informacji w zakresie bezpieczeństwa, procedur ciągłego doskonalenia i wykorzystywania wyników wewnętrznych audytów do poprawy systemu..

W 2015 roku Prezes UTK zorganizował trzy spotkania w ramach warsztatów, które dotyczyły poniżej wymienionych zagadnień:

- nadzór Prezesa UTK nad Systemami Zarządzania w transporcie kolejowym (SMS i MMS);
- wdrażanie SMS w transporcie lotniczym oraz kultura sprawiedliwego traktowania w praktyce;
- prawidłowa klasyfikacja zdarzeń w transporcie;
- postępowania administracyjne Prezesa UTK w świetle prowadzonego nadzoru;
- podnoszenie poziomu kultury bezpieczeństwa;
- praca komisji egzaminacyjnej w odniesieniu do rozporządzenia z 30 grudnia 2014 roku w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych;
- nadzór Prezesa UTK nad bocznicami kolejowymi i przejazdami kolejowo-drogowymi;
- projekt deklaracji w sprawie kultury bezpieczeństwa;
- monitorowanie bezpieczeństwa;
- aspekty prawne umożliwiające dokonanie zmiany certyfikatu bezpieczeństwa;
- podejście procesowe do ujęcia bocznicy kolejowej w SMS przewoźnika kolejowego.

W 2015 roku Prezes UTK przeprowadził również szereg zajęć edukacyjno-informacyjnych z zakresu tematyki związanej z szeroko rozumianym bezpieczeństwem w transporcie kolejowym.

W celu propagowania zasad bezpieczeństwa oraz wartości i wzorców związanych z odpowiedzialnym zachowaniem na obszarach kolejowych (przejazdach, dworcach, peronach) Prezes UTK zainicjował ogólnopolski projekt „Kolejowe ABC”. Adresatami działań są dzieci uczęszczające do przedszkoli, szkół podstawowych oraz gimnazjalnych. „Kolejowe ABC” to źródło wiedzy na temat sposobów właściwego reagowania w sytuacjach zagrożenia życia lub zdrowia. Dzięki realizacji programu edukacyjnego, jakim jest kampania „Kolejowe ABC”, możliwe jest wkomponowanie elementów edukacji na rzecz poprawy szeroko rozumianego bezpieczeństwa dzieci i młodzieży do programu nauczania.

Prowadzone przez pracowników UTK cykle zajęć z najmłodszymi umożliwią dzieciom naukę poprzez zabawę. Prezentacje multimedialne, udział w konkursach, quizy oraz krzyżówki wspomagają proces zapamiętywania i przyswajania wiedzy dotyczącej bezpiecznego zachowania. Całość prelekcji dostosowana jest do odbiorcy. W efekcie czego słuchacze rozwijają zdolności poznawcze, takie jak: uwaga, myślenie przyczynowo - skutkowe, spostrzegawczość; kształtują umiejętności

bezpiecznego poruszania się w pobliżu linii kolejowych; rozwijają: umiejętności przewidywania, podejmowania właściwych decyzji, wyobraźnię; rozwijają odpowiedzialności za bezpieczeństwo swoje i innych. Do końca 2015 r. przeprowadzono prelekcje w ponad 100 placówkach, edukując ok. 3 tys. dzieci.

Prezes UTK w 2015 r. prowadził także działania edukacyjne skierowane do osób dorosłych, organizując kampanie „Dzień Pasażera”. Podczas kampanii rozdawane są m.in. ulotki dedykowane kierowcom. Podejmowane działania miały na celu przestrzeżenie uczestników ruchu drogowego przed najczęściej popełnianymi błędami.

Kolejnym z działań Prezesa UTK są spotkania organizowane pod nazwą „Piątki z UTK – bezpieczeństwo na piątkę”. Podczas spotkań przedstawiciele UTK odpowiadają na pytania dotyczące bezpieczeństwa ruchu kolejowego, a także postępowań administracyjnych i kontrolnych prowadzonych przez Prezesa UTK. Jest to doskonała okazja do rozwiania wątpliwości, zarówno natury merytorycznej, jak i formalnoprawnej.

4. Obszary priorytetowe w roku 2016

Niezwykle istotne jest, aby wszystkie podmioty funkcjonujące w ramach systemu kolejowego (tj. przewoźnicy, zarządcy infrastruktury, użytkownicy bocznic, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie etc.) czuły się odpowiedzialne za poziom bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Mając na uwadze przenikanie się odpowiedzialności podmiotów biorących bezpośrednio i pośrednio udział w systemie kolejowym, a także podmiotów, które sprawują nadzór nad rynkiem i regulują jego funkcjonowanie, kluczowym wyzwaniem pojawiającym się przed Prezesem UTK jest przede wszystkim określenie jednolitej strategii działania wraz z wyznaczeniem priorytetów i kamieni milowych. Jest to niezbędne do realizacji celu w postaci osiągnięcia oczekiwanego poziomu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Niezwykle istotne jest skupienie uwagi nad możliwościami zmniejszenia obecnego poziomu występowania zdarzeń kolejowych oraz nad rozwojem kultury bezpieczeństwa. Powyższe wymaga proaktywnego podejścia realizowanego w długofalowej perspektywie.

Aktualnie prowadzona obserwacja rynku kolejowego, w szczególności liczby i kategorii zdarzeń kolejowych, pozwala na zidentyfikowanie negatywnego trendu w obszarze zdarzeń związanych z:

- niezatrzymaniem się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym pojazd powinien się zatrzymać,
- najechaniem pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami na stacjach i szlakach,
- najechaniem pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejazdach kolejowych.

Wśród wymienionych najpoważniejszym zagrożeniem dla poziomu bezpieczeństwa kolejowego nadal są potrącenia osób oraz wypadki na przejazdach, które stanowią zdecydowaną większość wszystkich zdarzeń kolejowych.

Przedmiotowe zagadnienie wymaga podjęcia stanowczych i skutecznych działań, które pozwolą doprowadzić do zmniejszenia liczby zdarzeń kolejowych. Aktywność ta nie powinna ograniczać się jedynie do nadzoru, ale powinna obejmować również działania edukacyjne i informacyjne. Jest to nieodłącznie związane z budowaniem kultury bezpieczeństwa, zatem wymaga dużego zaangażowania ze strony Prezesa UTK. Istotnym jest również właściwe reagowanie organu na wszelkiego typu zdarzenia kolejowe, w tym zdarzenia potencjalnie wypadkowe i inne niebezpieczne zdarzenia. Powyższe będzie m.in. w 2016 r. realizowane m.in. poprzez usprawnienie przepływu informacji pomiędzy poszczególnymi podmiotami rynku kolejowego oraz krajowym organem ds. bezpieczeństwa. Prezes UTK będzie również kontynuował pozyskiwanie informacji na temat sposobów zapobiegania podobnym rodzajom zdarzeń przez inne państwa członkowskie i przedstawiał propozycję wdrożenia rozwiązań dopasowanych do specyfiki polskiego sektora kolejowego.

W dalszym ciągu realnym problemem rynku transportu kolejowego jest niedostateczny poziom kultury bezpieczeństwa. Niski poziom kultury bezpieczeństwa przejawia się m.in. niewystarczającym identyfikowaniem się podmiotów ze stanem bezpieczeństwa systemu kolejowego. Od kilku lat trwa proces zmian mentalności podmiotów działających na rynku kolejowym. Przedsiębiorcy zaczynają inaczej patrzeć na kwestię bezpieczeństwa, dostrzegając wymierne korzyści płynące ze stosowania wysokich standardów bezpieczeństwa. Jednakże nie jest to całość możliwych do podjęcia działań związanych z pełnym i efektywnym wdrożeniem kultury bezpieczeństwa w systemie kolejowym. Celem Prezesa UTK w tym zakresie jest przede wszystkim zaangażowanie podmiotów rynku poprzez złożenie deklaracji dotyczącej traktowania bezpieczeństwa systemu kolejowego jako priorytetu, ochrony pracowników zgłaszających informacje dotyczące bezpieczeństwa, analizowania i wyciągania wniosków z wypadków, a także zdarzeń, które mogą do nich doprowadzić.

Kolejnym obszarem priorytetowym w 2016 r. i latach następnych pozostaje poprawa bezpieczeństwa w transporcie kolejowym w zakresie następujących kategorii osób pochodzących spoza systemu kolejowego:

- osób które w sposób nieupoważniony przebywają na obszarze kolejowym;
- użytkowników dróg przekraczających przejazdy kolejowo-drogowe;
- osób działających na szkodę systemu kolejowego.

Stan bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych zależy od właściwej współpracy w zakresie modernizacji i utrzymania tych przejazdów pomiędzy zarządcami infrastruktury kolejowej i drogowej. Konieczne jest zatem włączenie w prace nad poprawą stanu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych przedstawicieli odpowiednich organów odpowiedzialnych za infrastrukturę drogową, samorządów, policji czy straży pożarnej. Należy mieć na uwadze, iż problemem systemowym jest podział kosztów utrzymania przejazdów kolejowo-drogowych, które leżą w głównej mierze po stronie zarządców infrastruktury kolejowej.

W tym obszarze Prezes UTK będzie aktywizował inne centralne organy administracji rządowej i samorządy poprzez zwracanie uwagi na problem zdarzeń kolejowych. Realna również wydaje się propozycja zaangażowania organów ścigania w celu nakierowania ich działań na egzekwowanie prawa o ruchu drogowym w stosunku do kierowców nieprawidłowo przekraczających przejazdy kolejowo-drogowe (np. z nadmierną prędkością lub niezatrzymanie się przed znakami drogowymi).

Priorytetem Prezesa UTK w 2016 r. jest również przeprowadzenie procesu recertyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe. Ponownej weryfikacji w zakresie przyjęcia i wdrożenia systemu zarządzania utrzymaniem podlegać będzie około 35 podmiotów. Realizacja tego priorytetu wymagała będzie przygotowania odpowiedniej procedury realizacji wniosków oraz przeszkolenia dodatkowych kadr UTK w zakresie uprawnień audytorskich.

W odniesieniu do obszarów priorytetowych w 2016 r. mających na celu poprawę stanu bezpieczeństwa kolejowego konieczna jest kontynuacja działań Prezesa UTK w zakresie postępowań prowadzonych na podstawie art. 20 dyrektywy w sprawie interoperacyjności. Problemem istotnym z punktu widzenia bezpieczeństwa systemu kolei pozostaje dokonywana przez zarządcę infrastruktury kwalifikacja prac w podsystemie jako „modernizacja” lub „odnowienie”. Priorytetem pozostaje również kontynuacja działań w zakresie dopuszczenia do eksploatacji podsystemów strukturalnych oraz pojazdów kolejowych zgodnych z TSI, w szczególności wyposażonych w pokładowy system ERTMS/ETCS.

Jednym z zadań Prezesa UTK na 2016 r. jest zakończenie prac nad aktualizacją listy krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie pozwala na osiągnięcie odpowiedniego poziomu interoperacyjności (Lista Prezesa UTK) oraz przygotowanie scenariuszy testowania ERTMS/ETCS i GSM-R w ramach polskiej infrastruktury. Nowy kształt Listy Prezesa UTK, mającej bezpośrednio zastosowanie w procesie dopuszczania wyrobów do eksploatacji (procedura wydawania świadectw dopuszczania do eksploatacji typu, procedura oceny zgodności z typem), stanowić będzie aktualizację oraz uzupełnienie w zakresie norm technicznych oraz kryteriów bezpieczeństwa wyrobów znajdujących

zastosowanie do poszczególnych typów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych. Aktualizacja pozwoli również na dostosowanie wymogów krajowych do nowych TSI. Przeprowadzana weryfikacja Listy Prezesa UTK, w szczególności poprzez wprowadzenie datowania norm i ich aktualizację, ma na celu podniesienie wymogów bezpieczeństwa i stosowanie spójnych i zharmonizowanych przepisów.

Istotnym wyzwaniem dla Prezesa UTK na najbliższe lata będzie promowanie praw pasażerów poprzez różnego rodzaju kampanie edukacyjne, w tym kontynuacja bezpośredniego kontaktu z pasażerami m.in. poprzez organizowanie na dworcach kolejowych akcji, jak na przykład „Dzień Pasażera” czy „Kolejowe ABC”. Ważne jest również dalsze utrzymywanie funkcjonowania infolinii dotyczącej praw pasażerów oraz zwiększenie współpracy z mediami na rzecz propagowania wiedzy o uprawnieniach podróżnych oraz o zakresie kompetencji organu właściwego w zakresie nadzoru nad przestrzeganiem praw pasażerów.

Prezes UTK planuje również w 2016 r. ponowienie akcji przy współpracy Straży Ochrony Kolei (SOK) oraz Policji, która dotyczyłaby promowania zasad bezpiecznego przekraczania przejazdów kolejowo-drogowych, skierowaną zarówno do kierowców, jak i pieszych użytkowników przejazdów i przejść przez tory. Podczas akcji kierowcom i pieszym uczestnikom ruchu drogowego planuje się przekazywanie ulotek edukacyjno-informacyjnych oraz udzielanie odpowiedzi na pytania związane z zachowaniem bezpieczeństwa, jak i przypominanie podstawowych zasad obowiązujących przy przekraczaniu przejazdów kolejowo-drogowych.

W obszarze nadzoru punktem wyjścia do określenia priorytetów w 2016 roku były między innymi zaobserwowane tendencje w zakresie przyczyn wypadków (w tym wypadków znaczących), jak również liczba zdarzeń kolejowych w latach poprzednich z podziałem na ich kategorie. Obszar nadzoru jest również ściśle powiązany z procesami recertyfikacyjnymi (w 2016 r. w zakresie ECM) i z tego powodu w procesach nadzorczych uwzględniono terminy ważności wydanych certyfikatów. Tak określone priorytety wpisały się w strategię nadzoru, która wymaga przede wszystkim podejmowania przez Prezesa UTK audytów i kontroli w obszarach systemów zarządzania.

W efekcie priorytety działań Prezesa UTK na rok 2016 obejmują głównie:

- kontynuację działań mających na celu wdrożenie systemowego nadzoru nad rynkiem kolejowym, w tym przyjęcie kontroli systemowych jako podstawowej metody działania, pozostawiając kontrole wyrwykowe jako np. narzędzie reakcji na zgłoszenia w zakresie bezpieczeństwa,
- systemowy nadzór nad podmiotami posiadającymi autoryzację bezpieczeństwa lub certyfikat bezpieczeństwa w zakresie SMS ze szczególnym uwzględnieniem stanu technicznego infrastruktury oraz procesu utrzymania pojazdów,
- audyty systemów MMS w związku z upływem ważności terminów większości wydanych przez Prezesa UTK certyfikatów dla podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie wagonów towarowych,
- nadzór nad realizacją zaleceń zawartych w wystąpieniach pokontrolnych oraz nakazów zamieszczonych w decyzjach administracyjnych,
- podjęcie współpracy z NSA innych krajów UE w zakresie wspólnego nadzoru nad podmiotami polskimi działającymi poza granicami RP oraz podmiotami innych krajów UE operującymi w Polsce.

W wyniku zmiany ustawy o transporcie kolejowym nadane zostały dodatkowe uprawnienia i obowiązki dla Prezesa UTK w zakresie sprawowania nadzoru nad pracami komisji kolejowych oraz analizą, oceną i nadzorem nad realizacją rekomendacji.

Priorytety nadzoru na 2016 r. ściśle wiążą się również zatem z działalnością komisji kolejowych. Wynika to również z prowadzenia nadzoru nad prawidłowością kwalifikowania zdarzeń kolejowych, W tym miejscu podkreślenia wymaga,

że istotą poprawnej kwalifikacji zdarzeń jest prawidłowość wykonania ich analizy, a przez to poznanie i zbadanie przyczyn zaistniałych zdarzeń. Z kolei znajomość przyczyn zdarzeń daje możliwość podjęcia działań mających na celu ograniczenie występowania tego typu sytuacji w przyszłości.

Podkreślić należy również, że aktualne pozostają ustalenia Prezesa UTK poczynione w latach wcześniejszych, które wskazywały, że podstawowym zadaniem wszystkich stron zaangażowanych w bezpieczeństwo krajowego systemu kolejowego powinno stać się odpowiedzialne zakończenie procesu przejścia od systemu, w którym bezpieczeństwo opiera się w głównej mierze na przepisach sztywno określonych przez administrację państwową, do systemu, w którym podstawową rolę odgrywa pełna odpowiedzialność przedsiębiorstwa działającego w oparciu o dostępne jednolite narzędzia zarządzania bezpieczeństwem prowadzonej działalności.

W ramach przeciwdziałania negatywnej tendencji występowania zdarzeń kolejowych z osobami spoza systemu kolejowego (w szczególności osobami nieuprawnionymi przebywającymi w obszarze kolejowym, użytkownikami dróg przekraczających przejazdy kolejowo-drogowe w sposób niebezpieczny oraz osobami rozmyślnie działającymi na szkodę systemu kolejowego) Prezes UTK w roku 2016 duży nacisk położył na prowadzenie czynności nadzorczych obejmujących identyfikację, tzw. „dzikich przejść”, tj. miejsc, w których osoby przebywają na obszarze kolejowym w sposób nieuprawniony (wbrew obowiązującym przepisom) oraz nadzór nad przejazdami kolejowo-drogowymi.

C. Zmiana stanu bezpieczeństwa

1. Szczegółowa analiza aktualnych tendencji

W niniejszym rozdziale przedstawiona została analiza zdarzeń kolejowych w oparciu o jednolite podejście opierające się na tzw. wspólnych wskaźnikach bezpieczeństwa (CSI), które wykorzystywane są do monitorowania stanu bezpieczeństwa sektora kolejowego we wszystkich państwach Unii Europejskiej. Analiza obejmuje swoim zakresem wyłącznie znaczące wypadki oraz mieszczące się w ich zakresie poważne wypadki zaistniałe na ogólnodostępnej sieci kolejowej (bez sieci wydzielonej).

Zgodnie z definicją zawartą w dyrektywie Komisji 2009/149/WE z dnia 27 listopada 2009 r. zmieniającej dyrektywę 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wspólnych wskaźników bezpieczeństwa oraz wspólnych metod obliczania kosztów wypadków (dalej: dyrektywa 2009/149/WE), znaczący wypadek oznacza każdy wypadek z udziałem co najmniej jednego pojazdu szynowego w ruchu, w którego wyniku co najmniej jedna osoba zostaje zabita lub ciężko ranna lub dochodzi do znacznej szkody w taborze, torach, innych instalacjach lub środowisku, lub następują znaczne zakłócenia ruchu. Z definicji wyłączone są wypadki w warsztatach, magazynach i zajezdniach.

„Znaczna szkoda w taborze, torach, innych instalacjach lub środowisku” oznacza natomiast szkodę o równowartości co najmniej 150 000 €. Z kolei „znaczące zakłócenia ruchu” oznaczają zawieszenie ruchu kolejowego na głównej linii kolejowej przez co najmniej sześć godzin.

Poważny wypadek, zgodnie z definicjami zawartymi w przepisach wspólnotowych, zaliczany jest do grupy wypadków znaczących, charakteryzujących się poważniejszymi konsekwencjami (jedna ofiara śmiertelna lub co najmniej pięć ciężko rannych oraz zniszczenia szacowane na poziomie co najmniej 2 mln €), a także oczywistym wpływem na obszar zarządzania bezpieczeństwem lub regulację bezpieczeństwa.

Jednocześnie należy zaznaczyć, że w Ocenie stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego, przedłożonej ministrowi właściwemu ds. transportu na mocy prawa krajowego, dokonana została analiza wszystkich zdarzeń kolejowych zaistniałych w Polsce w 2015 r.

1.1. Liczba ofiar śmiertelnych

Liczba ofiar śmiertelnych w znaczących wypadkach zaistniałych w 2015 r. na sieci kolejowej w Polsce wzrosła o 10,2% (21 osób) w porównaniu do 2014 r., tj. z ogólnej liczby 206 osób w 2014 r. do 227 osób w 2015 r.

Zmiany w liczbie ofiar śmiertelnych w podziale na poszczególne kategorie objęte wspólnymi wskaźnikami bezpieczeństwa między rokiem 2014 a 2015 przedstawiają się następująco:

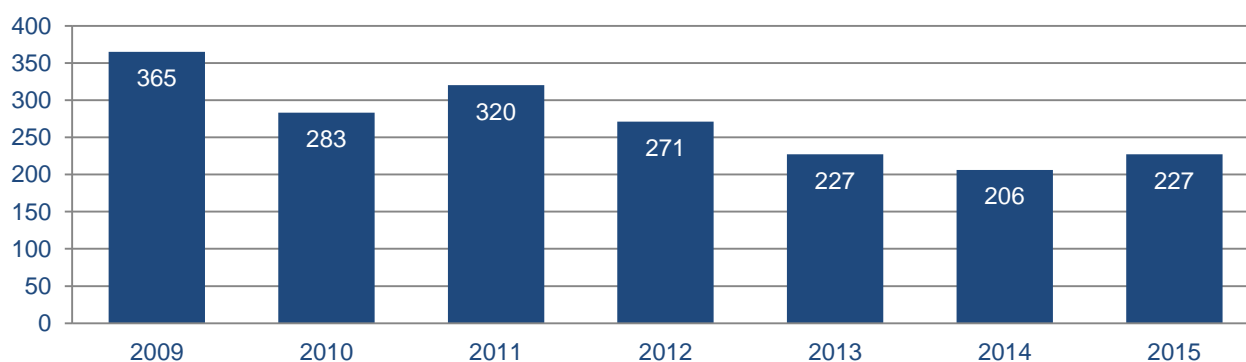
- pasażerowie: wzrost o 50% (z 2 do 3 osób);
- pracownicy: wzrost o 200% (z 1 do 3 osób);
- użytkownicy przejazdów kolejowych: wzrost o 39,5% (z 38 do 53 osób);
- osoby nieuprawnione: wzrost o 1,8% (ze 163 do 166 osób);
- inne: bez zmian (2 osoby).

Dane te zostały zobrazowane w poniższej tabeli oraz na kolejnych wykresach.

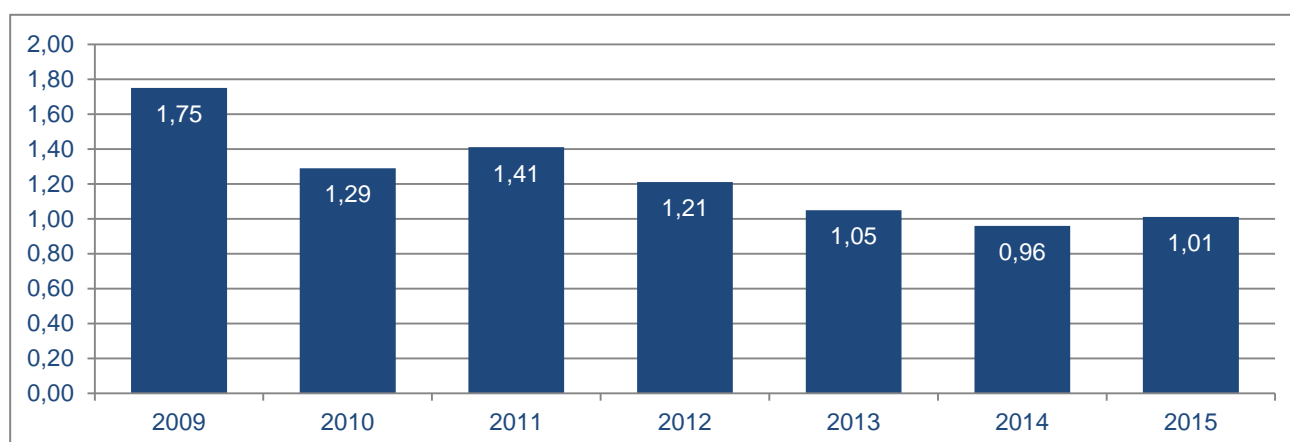
Tab. 2. Łączna liczba ofiar śmiertelnych w latach 2009 – 2015

Rok	Ofiary śmiertelne		Ofiary śmiertelne na mln pociągokilometrów	
	Liczba	Wzrost/Spadek	Wzrost/Spadek	Liczba
2009	365	-	-	1,75
2010	283	-22%	-	1,29
2011	320	13%	-	1,41
2012	271	-15%	-	1,21
2013	227	-16%	-	1,05
2014	206	-9%	-	0,96
2015	227	10%	-	1,01

Rys. 1. Łączna liczba ofiar śmiertelnych w latach 2009 – 2015



Rys. 2. Liczba ofiar śmiertelnych na 1 milion pociągokilometrów w latach 2009 – 2015



Wskaźniki bezpieczeństwa dotyczące ofiar śmiertelnych wypadków w 2015 roku są wyższe niż w latach ubiegłych. W przypadku zdarzeń na przejazdach wzrost liczby znaczących wypadków, a w konsekwencji liczby ofiar, w większości przypadków jest skutkiem nieprzestrzegania zasad ruchu drogowego przez użytkowników dróg, a także niekompletnym oraz nieczytelnym oznakowaniem przejazdów kolejowo-drogowych.

W powyższym obszarze Prezes UTK w 2015 r. w ramach realizacji działań monitorujących bezpieczeństwo w transporcie kolejowym, zorganizował spotkanie zespołu zadaniowego odnoszącego się do wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych, w którym brali udział przedstawiciele zarówno przewoźników, jak i wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury, co pozwoliło m.in. na wymianę doświadczeń i najlepszych praktyk związanych z zapobieganiem zdarzeniom kolejowym. Ponadto Prezes UTK w ramach prowadzonych działań edukacyjnych zorganizował warsztaty, które obejmowały zagadnienia związane z nadzorem Prezesa UTK nad przejazdami kolejowo-drogowymi.

Jak już zostało wspomniane, w celu poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych Prezes UTK zainicjował ogólnopolski projekt „Kolejowe ABC”, który był realizowany w 2015 r. i był adresowany do najmłodszych uczestników transportu. Projekt realizowany był m.in. w przedszkolach oraz w szkołach podstawowych i gimnazjalnych. Do kierowców pojazdów kołowych Prezes UTK w 2015 r. zaadresował natomiast kampanię „Dzień Pasażera” zwracającą uwagę na konieczność zachowania szczególnej ostrożności na przejazdach oraz w innych sytuacjach gdy dojść może do niebezpiecznej interakcji z systemem kolejowym.

W ramach nadzoru nad stanem technicznym, utrzymaniem, osygnalizowaniem i zapewnieniem bezpieczeństwa użytkowników przejazdów kolejowych we wskazanym okresie Prezes UTK skontrolował ponad 450 przejazdów.

Ponadto, z uwagi na występujące zdarzenia z udziałem podmiotów zewnętrznych i zasadniczo niezależnych od systemu kolejowego, tj. osób nieuprawnionych, podejmowane są działania w obszarze monitorowania bezpieczeństwa systemu kolejowego, których celem jest identyfikacja, tzw. „dzikich przejść”. Monitorowanie odbywa się poprzez działania nadzorcze podejmowane wobec zarządców infrastruktury i praktyczną weryfikację prowadzoną głównie podczas jazd inspekcyjnych (tj. objazdy linii w kabinie maszynisty). Dodatkowo występowanie „dzikich przejść” identyfikowane jest także w toku innych czynności związanych z nadzorem nad stanem infrastruktury oraz procesem utrzymania w zakresie systemów zarządzania bezpieczeństwem, pracami inwestycyjnymi na infrastrukturze kolejowej, bezpieczeństwem ruchu kolejowego i eksploatacją bocznic kolejowych oraz przy okazji nadzorowania przejazdów kolejowo-drogowych.

W 2016 roku planowane jest podjęcie działań mających na celu zapobieganie wzrostowi liczby znaczących wypadków i liczby ofiar zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych poprzez m.in. kontynuację wskazanych powyżej akcji edukacyjnych, ale również poprzez podjęcie próby zaangażowania wszystkich zainteresowanych stron w sprawę poprawienia bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. Współpraca Prezesa UTK z zarządcami infrastruktury, przewoźnikami kolejowymi, samorządami, zarządcami dróg czy organami policji i straży pożarnej połączona z inicjatywami legislacyjnymi np. zastrzegającymi kary za nieuprawnione wtargnięcie na teren kolejowy, powinny odnieść, w długofalowej perspektywie, pozytywne skutki.

Omawiając w dalszym ciągu podjęte przez Prezesa UTK działania ukierunkowane na obniżenie liczby ofiar śmiertelnych (ale również ciężko rannych) wskazać należy, że w 2015 r. Prezes UTK w zakresie sprawdzenia kwalifikacji pracowników kolejowych odpowiedzialnych za bezpieczeństwo procesu przewozowego przeprowadził blisko 50 działań nadzorczych. Ponadto przeprowadzono czynności weryfikacyjne, w zakresie czasu pracy wobec 290 maszynistów pojazdów kolejowych, świadczących pracę lub usługi na rzecz więcej niż jednego podmiotu – przewoźnika kolejowego, zarządcy, użytkownika bocznic kolejowej lub przedsiębiorcy wykonującego przewozy w obrębie bocznic kolejowej. W trakcie tych czynności weryfikacji poddano również składane przez nich oświadczenia dotyczące świadczenia pracy lub usług na rzecz więcej niż jednego podmiotu. Należy bowiem dodać, że z obserwacji Prezesa UTK wynika, że brak przestrzegania zasad czasu pracy maszynistów powoduje drastyczny wzrost ryzyka w transporcie kolejowym.

1.2. Liczba osób ciężko rannych

Liczba osób ciężko rannych w zaistniałych w 2015 r. znaczących wypadkach na sieci kolejowej w Polsce spadła o 2% w porównaniu do roku 2014, tj. z ogólnej liczby 95 w 2014 r. do 93 w 2015 r. (spadek o 2 osoby ciężko ranne).

W rozbiciu na poszczególne kategorie osób ciężko rannych objęte monitorowaniem za pośrednictwem wspólnych wskaźników bezpieczeństwa, zmiany w 2015 r. w stosunku do roku poprzedniego przedstawiają się następująco:

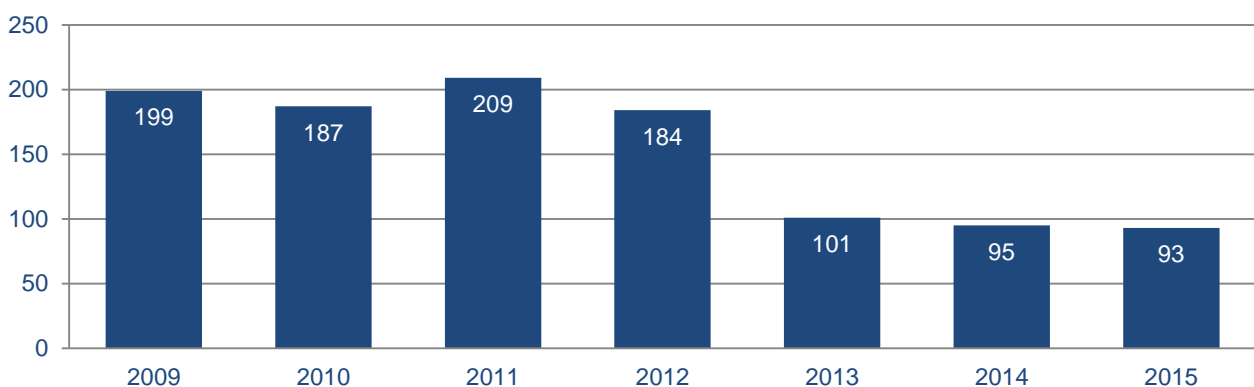
- pasażerowie: bez zmian (6 osób);
- pracownicy: bez zmian (4 osoby);
- użytkownicy przejazdów kolejowych: wzrost o 62,5% (z 24 do 39 osób);
- osoby nieuprawnione: spadek o 24,6% (z 57 do 43 osób);
- inne: spadek o 75% (z 4 osób do 1 osoby).

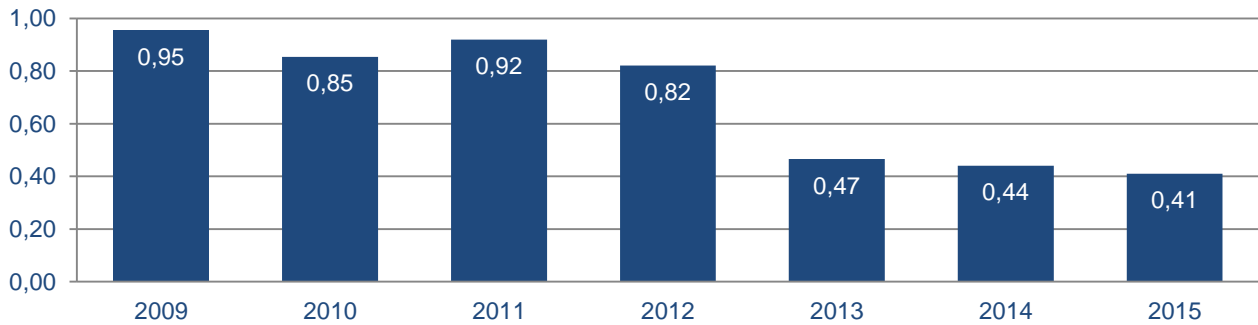
Zbiorcze dane w tym obszarze przedstawia poniższa tabela oraz kolejne wykresy uwzględniające wartości bezwzględne oraz wskaźniki odnoszące się do liczby pociągokilometrów.

Tab. 3. Liczba osób ciężko rannych w latach 2009 – 2015

Rok	Ciężko ranni		Ciężko ranni na mln pociągokilometrów	
	Liczba	Zmiana	Wartość	Zmiana
2009	199	-	0,95	-
2010	187	-6%	0,85	-11%
2011	209	12%	0,92	8%
2012	184	-12%	0,82	-11%
2013	101	-45%	0,47	-43%
2014	95	-6%	0,44	-6%
2015	93	-2%	0,41	-7%

Rys. 3. Liczba osób ciężko rannych w latach 2009 – 2015



Rys. 4. Liczba ciężko rannych na 1 milion pociągokilometrów w latach 2009 – 2015

Od 2012 r. utrzymuje się tendencja spadkowa w liczbie osób ciężko rannych na 1 milion pociągokilometrów. Wskaźniki za lata 2012 – 2015 wynoszą: 0,82 w 2012 r., 0,47 w 2013 r., 0,44 w 2014 r., 0,41 w 2015 r.

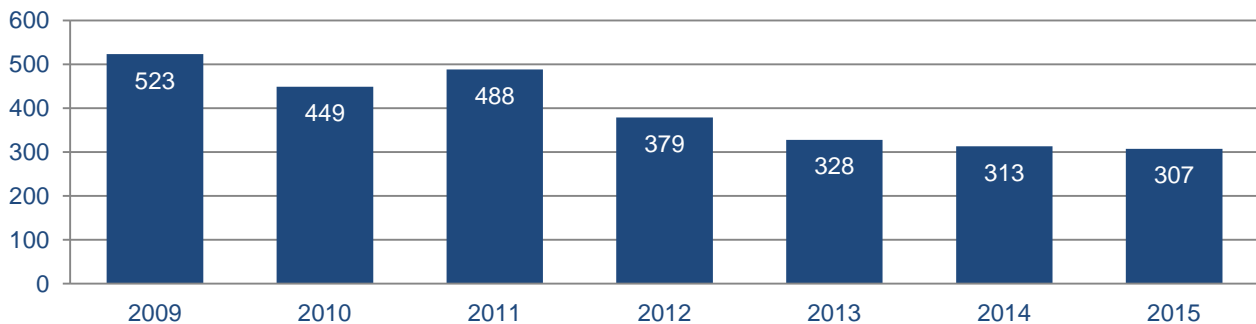
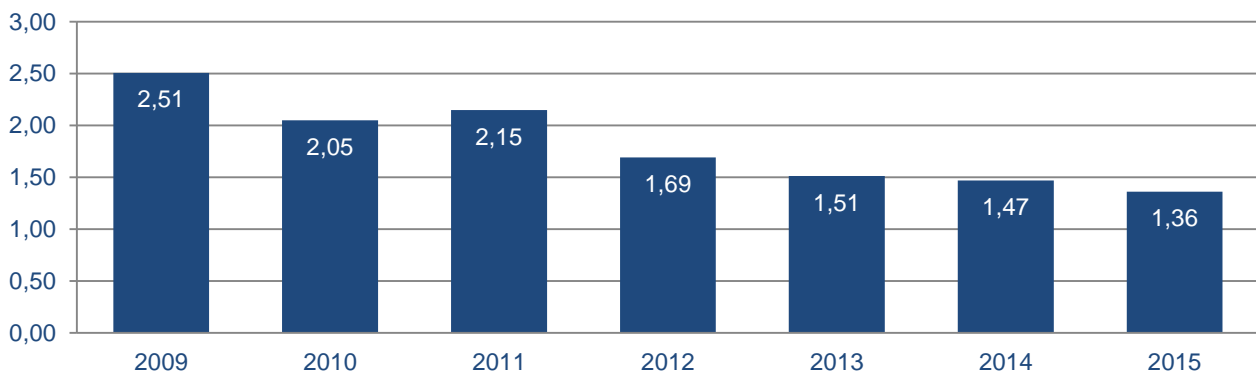
W powyższym obszarze Prezes UTK w 2015 roku podjął działania analogiczne, jak wskazano w ppkt 1.1 niniejszego raportu.

1.3. Liczba znaczących wypadków

W 2015 r. liczba znaczących wypadków na polskiej sieci kolejowej **spadła** o 1,9% w porównaniu do roku 2014, tj. z ogólnej liczby 313 do 307 (spadek o 6 zdarzeń). Zmiany te wpisują się w ogólną tendencję spadkową liczby znaczących wypadków. Zbiorcze dane w tym obszarze przedstawia poniższa tabela oraz kolejne wykresy.

Tab. 4. Liczba znaczących wypadków w latach 2009 – 2015

Rok	Liczba wypadków		Liczba wypadków na mln pociągokilometrów	
	Liczba	Zmiana	Liczba	Zmiana
2009	523	-	2,51	-
2010	449	-14%	2,05	-18%
2011	488	9%	2,15	5%
2012	379	-22%	1,69	-21%
2013	328	-13%	1,51	-11%
2014	313	-5%	1,47	-3%
2015	307	-2%	1,36	-8%

Rys. 5. Liczba znaczących wypadków w latach 2009 – 2015**Rys. 6. Liczba znaczących wypadków na 1 milion pociągokilometrów w latach 2009 – 2015**

Podobną tendencję można zauważyć w odniesieniu do liczby znaczących wypadków na 1 milion pociągokilometrów, co przedstawia powyższy rysunek. Porównując liczbę znaczących wypadków w przeliczeniu na 1 milion pociągokilometrów w 2014 r. oraz 2015 r. można zauważyć jej zmniejszenie o 7,5%, tj. odpowiednio z 1,47 do 1,36.

1.4. Liczba zdarzeń poprzedzających wypadki

Jedną z kategorii w ramach wspólnych wskaźników bezpieczeństwa są wskaźniki odnoszące się do zdarzeń poprzedzających wypadki (ang. *precursors of accident*). Obejmują one następujące rodzaje zdarzeń:

- pęknięcia szyn,
- odkształcenia torów,
- defekty sygnalizacji,
- przypadki minięcia sygnału „Stój” lub innego sygnału ostrzegającego o niebezpieczeństwie (informacje z automatycznych systemów ochrony pociągu, jak i np. przekazywane ustnie),
- pęknięcia kół w pojazdach,
- pęknięcia osi w pojazdach.

W grupie zdarzeń poprzedzających wypadki rejestrowane są zarówno zdarzenia w odniesieniu do których, dzięki właściwemu zadziałaniu wszystkich procedur, nie wystąpiły negatywne konsekwencje (np. minięcie sygnału „Stój”,

zatrzymanie pociągu przez dyżurnego ruchu), jak i te skutkujące wypadkami (np. minięcie sygnału „Stój” kończące się kolizją lub wykolejeniem pociągu). Gromadzenie tego rodzaju danych pozwala na monitorowanie trendów w obszarach, w których występują potencjalne zagrożenia oraz podejmowanie działań prewencyjnych, ukierunkowanych na minimalizację możliwości wystąpienia wypadku.

Wskazana powyżej grupa zdarzeń poprzedzających wypadki, które podlegają raportowaniu, wypracowana została na poziomie wspólnotowym. W jej zakres wchodzi zdarzenia charakteryzujące się dużą częstotliwością występowania oraz wysokim prawdopodobieństwem wystąpienia negatywnych konsekwencji w postaci znaczącego wypadku (w przypadku niezadziałania odpowiednich procedur bądź niewykrycia uszkodzenia elementu infrastruktury lub pojazdu, krytycznego z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego).

Poniższa tabela przedstawia liczbę poszczególnych zdarzeń poprzedzających wypadki wraz z uwzględnieniem zmian procentowych.

Tab. 5. Zdarzenia poprzedzające wypadki w latach 2009 – 2015

Rok	Pęknięcie szyny		Odształcenia torów		Defekty sygnalizacji		Pominięcia sygnału „Stój”		Pęknięcia kół		Pęknięcia osi		Razem	
	Liczba	Zmiana (%)	Liczba	Zmiana (%)	Liczba	Zmiana (%)	Liczba	Zmiana (%)	Liczba	Zmiana (%)	Liczba	Zmiana (%)	Liczba	Zmiana (%)
2009	1506	-	22	-	21	-	13	-	105	-	12	-	1679	-
2010	1461	-3%	23	5%	16	-24%	13	0%	23	-78%	3	-75%	1539	-8%
2011	1564	7%	20	-13%	0	-100%	29	123%	3	-87%	2	-33%	1618	5%
2012	1800	15%	53	165%	5	-	33	14%	3	0%	4	100%	1898	17%
2013	1145	-36%	83	57%	13	160%	34	3%	1	-67%	2	-50%	1278	-33%
2014	1293	13%	77	-7%	10	-21%	64	88%	1	0%	0	-100%	1445	37%
2015	1635	27%	48	-38%	18	80%	62	-3%	0	-100%	1	-	1764	22%

Ogólna liczba zdarzeń poprzedzających wypadki w 2015 r. **wzrosła** o 22,1% w stosunku do 2014 r., tj. z ogólnej liczby 1445 do 1764 (wzrost o 319 zdarzeń poprzedzających). We wszystkich latach wskazanych w tabeli największą grupę zdarzeń poprzedzających wypadki stanowią przypadki pęknięcia szyn, które w 2015 r. stanowiły 93% wszystkich zdarzeń poprzedzających wypadki. Wzrosła również liczba zdarzeń związanych z minięciem sygnału „Stój”. Wzrost liczby tego typu zdarzeń i sposoby zapobiegnięcia im był tematem spotkań przedstawicieli UTK z podmiotami rynku kolejowego, jakie organizowano w 2015 r.

W związku z utrzymywaniem się od dwóch lat dużej liczby zdarzeń dotyczących niezatrzymania się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój”, ten obszar został objęty szczególną uwagą Prezesa UTK. W powyższym obszarze Prezes UTK w 2015 roku w ramach realizacji działań monitorujących bezpieczeństwo w transporcie kolejowym, zorganizował spotkanie zespołu zadaniowego, który kontynuował działania z 2014 roku w zakresie zdarzeń kolejowych powstałych wskutek niezatrzymania się przed sygnałem „Stój”. W spotkaniu tym brali udział przedstawiciele kilkunastu przewoźników kolejowych, w tym pełnomocnicy do spraw systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Przedstawiciele przewoźników zobowiązani zostali do przedstawienia szczegółowego i wyczerpującego opisu działań, jakie wprowadzili lub zamierzają wprowadzić, aby obniżyć ryzyko wystąpienia zdarzeń polegających na niezatrzymaniu się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój”. Z działań profilaktycznych określonych przez przewoźników wymieniono m.in.: konieczność szkolenia na symulatorach, konieczność wymiany przestarzałych i awaryjnych radiotelefonów, wprowadzenie dodatkowych egzaminów dla maszynistów, podniesienie i ujednoczenie poziomu szkoleń poprzez zatrudnienie jednej firmy szkolącej wszystkich pracowników danej spółki, powołanie wewnętrznej grupy kontrolerów, której zadaniem byłoby zwiększenie dyscypliny wśród maszynistów, wyposażenie maszynistów w tablety z rozkładem jazdy wczytywanym przez zarządcę infrastruktury, czy też wprowadzenie częstszych kontroli pracy maszynistów.

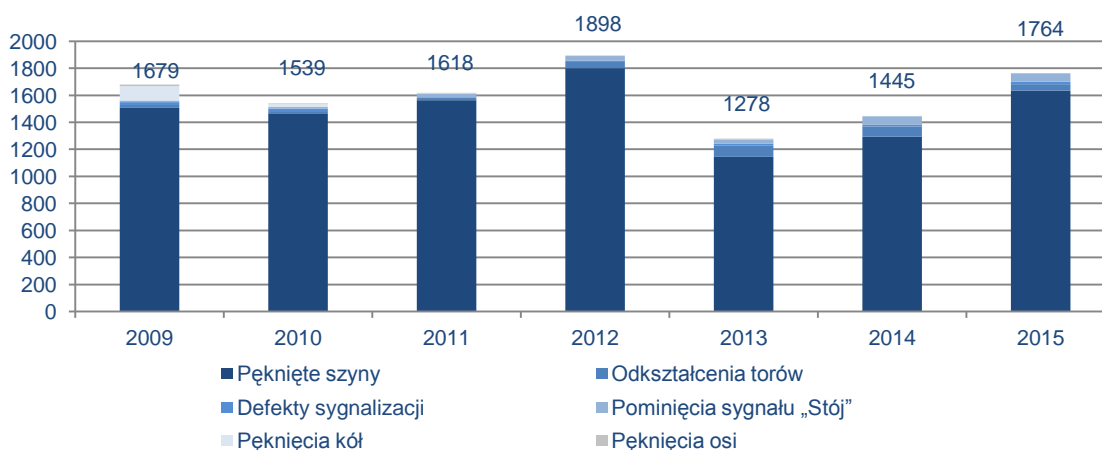
Mając na uwadze niezadowalający stan bezpieczeństwa ruchu kolejowego związany z częstotliwością występowania zdarzeń polegających na niezatrzymaniu się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój”, zostały również przeprowadzone przez Prezesa UTK doraźne kontrole w przedsiębiorstwach wybranych przewoźników.

Przechodząc do kategorii „pęknięcia kół”, należy wskazać, że w 2015 roku nie stwierdzono zdarzenia związanego z pęknięciem kół. Jednakże w marcu 2015 r. Prezes UTK wystosował alert bezpieczeństwa dotyczący obręczy kół bosych zestawów kołowych pojazdów kolejowych. W ramach nadzoru nad wyrobami stosowanymi w kolejnictwie, zwrócono uwagę na niezgodność z polską normą PN-84 H-84027/06 w zakresie studzenia po walcowaniu obręczy do kół bosych zestawów kołowych.

Ponadto, z uwagi na zidentyfikowany wzrost liczby defektów sygnalizacji, Prezes UTK w 2016 r. podejmuje działania związane z omówieniem tematyki awaryjności urządzeń sterowania ruchem kolejowym przy udziale zarządców infrastruktury oraz podejmowaniem systemowych działań pozwalających uniknąć tego typu zdarzeń w przyszłości.

Znacząca liczba działań nadzorczych podejmowanych w zakresie infrastruktury, pojazdów kolejowych oraz prowadzenia ruchu kolejowego ma na celu eliminację lub ograniczenie przyczyn zdarzeń poprzedzających wypadki, o których mowa w pkt 1.4. W 2015 r. liczba działań nadzorczych przeprowadzonych przez Prezesa UTK w zakresie utrzymania infrastruktury torowej i przyległych gruntów, w tym m.in. działań z zakresu bezpieczeństwa podczas prac inwestycyjnych, eksploatacji bocznic kolejowych, jazd inspekcyjnych u zarządcy wyniosła ponad 1 000 działań. Na porównywalnie wysokim poziomie znalazły się działania, w trakcie których weryfikacji poddano tabor kolejowy, znajdujący się w dyspozycji kilkudziesięciu podmiotów posiadających status przewoźników kolejowych, a także w dyspozycji użytkowników bocznic kolejowych. Ponadto duży nacisk skierowany został na nadzór nad prowadzeniem ruchu kolejowego, w tym nad sygnalizacją oraz utrzymaniem urządzeń sterowania ruchem kolejowym. W tym zakresie zrealizowano w 2015 r. blisko 120 czynności nadzorczych.

Rys. 7. Liczba zdarzeń poprzedzających wypadki w latach 2009 – 2015



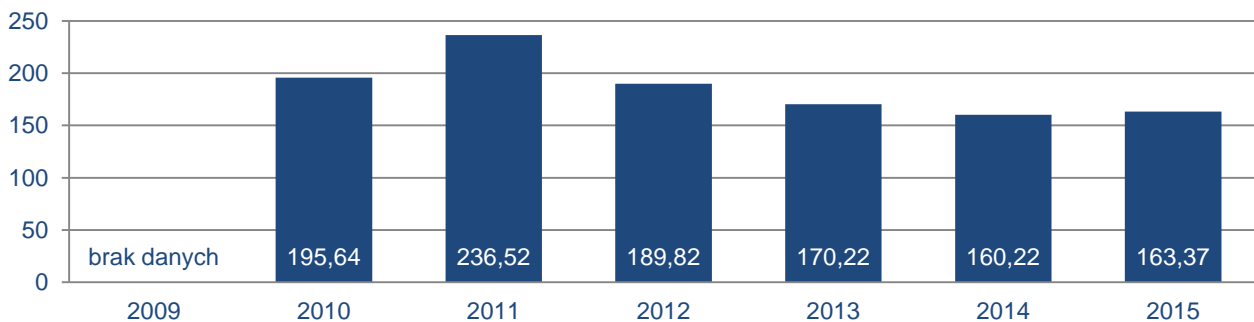
1.5. Koszty znaczących wypadków

Koszty znaczących wypadków osiągnęły największą wartość w 2011 r., jednakże od tego czasu do 2014 r. można było zauważyć wyraźną tendencję **spadkową**. Koszty te w 2015 r. wzrosły nieznacznie o 2% w stosunku roku do 2014 r., tj. z 160,22 mln € do 163,37 mln € (wzrost o 3,15 mln €). Dane te zostały przedstawione w poniższej tabeli oraz wykresie.

Tab. 6. Koszty znaczących wypadków w € w latach 2009 – 2015

Rok	Koszty znaczących wypadków [€]	Zmiana
2009	-	-
2010	195 644 579	-
2011	236 523 677	21%
2012	189 819 756	-20%
2013	170 223 520	-10%
2014	160 215 127	-6%
2015	163 372 767	2%

Rys. 8. Koszty znaczących wypadków w mln € w latach 2009 – 2015



Na wysokość kosztów znaczących wypadków ma wpływ m.in. liczba ofiar zdarzeń kolejowych. Dlatego też działania podejmowane przez Prezesa UTK, o których mowa w ppkt 1.1 i 1.2 niniejszego opracowania, powinny mieć przełożenie na zmniejszenie kosztów znaczących wypadków.

2. Wyniki zaleceń w zakresie bezpieczeństwa

Zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa oraz rozporządzenia Komisji (UE) nr 1169/2010 z dnia 10 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych autoryzacji bezpieczeństwa, przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury kolejowej, funkcjonujący w oparciu o system zarządzania bezpieczeństwem, zobowiązani są do ustanowienia procedur zapewniających, aby zalecenia krajowego organu

bezpieczeństwa i krajowego organu dochodzeniowego były oceniane i w stosownych przypadkach wdrażane lub aby zalecono ich wdrożenie (kryterium Q2 wspólnej metody bezpieczeństwa w zakresie oceny zgodności).

Zgodnie z art. 13 ust. 1a pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1297 z późn. zm.), Prezes UTK realizując swoje zadania prowadzi systematyczną kontrolę spełniania warunków lub wymagań zawartych w certyfikatach bezpieczeństwa i autoryzacjach bezpieczeństwa, w tym wymagań dotyczących postępowania przez podmioty sektora kolejowego z zaleceniami bezpieczeństwa wydanymi przez organ dochodzeniowy.

Mając na uwadze powyższe informacje oraz obowiązki nałożone na podmioty sektora kolejowego w obszarze związanym z zaleceniami bezpieczeństwa, podmioty kolejowe: zarządcy infrastruktury oraz przewoźnicy kolejowi funkcjonujący w oparciu o wydany przez Prezesa UTK certyfikat lub autoryzację bezpieczeństwa, wezwani zostali do złożenia informacji o stanie realizacji poniższych zaleceń powypadkowych wydanych przez PKBWK w 2015 r.:

- zaleceń opublikowanych w Raporcie Rocznym za 2014 r. na podstawie art. 28l ust. 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;
- środków zapobiegawczych wydanych przez komisję kolejową niezwłocznie po wypadku kat. B10 na szlaku Kraków Prokocim – Kraków Płaszów, zaistniałym 31 sierpnia 2014 r., wymagających podjęcia działań, opublikowanych w Raporcie nr PKBWK/1/2015;
- środków zapobiegawczych wydanych przez komisję kolejową niezwłocznie po wypadku kat. A21 na przejeździe kolejowym kat. „D” na szlaku Kornatowo – Grudziądz Mniszek, zaistniałym 03 czerwca 2015 r., wymagających podjęcia działań, opublikowanych w Raporcie nr PKBWK/2/2015;
- środków zapobiegawczych wydanych przez komisję kolejową niezwłocznie po wypadku kat. A18 na przejeździe kolejowym kat. „A” na szlaku Gałkówka – Koluszki, zaistniałym 11 lipca 2015 r., wymagających podjęcia działań, opublikowanych w Raporcie nr PKBWK/3/2015.

Podmioty sektora kolejowego złożyły Prezesowi UTK informację o stanie realizacji zaleceń powypadkowych wydanych przez Przewodniczącego PKBWK w 2015 r., w zakresie ich dotyczącym. Stan wdrożenia zaleceń wydanych przez PKBWK był w 2015 roku kontrolowany przez Prezesa UTK w ramach działań nadzorczych. W planie kontroli na 2016 r. Prezes UTK również zawarł czynności sprawdzające realizację zaleceń przez podmioty rynku kolejowego. Wykaz najistotniejszych zaleceń w zakresie bezpieczeństwa wydanych przez Przewodniczącego PKBWK w 2015 r. oraz stan ich wdrożenia uwzględniający opis wdrożonych środków, ujęte zostały w poniższej tabeli. Należy również zaznaczyć, że zawarte w tabeli dane dotyczące stopnia wdrożenia realizacji, pochodzą z przedstawionych przez przewoźników kolejowych oraz zarządców infrastruktury informacji i oświadczeń.

Tab. 7. Najistotniejsze zalecenia w zakresie bezpieczeństwa wydane przez Przewodniczącego PKBWK w 2015 r.

Zalecenie w zakresie bezpieczeństwa	Sposób realizacji zalecenia	Stan wdrożenia
<p>Przewoźnicy kolejowi w ramach posiadanych systemów zarządzania będą systematycznie podejmować działania mające na celu:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ zmniejszenie liczby zdarzeń z wystąpieniem pożaru taboru kolejowego z napędem i bez napędu,▪ zmniejszenie zdarzeń spowodowanych złym stanem technicznym taboru kolejowego z napędem i bez napędu,▪ zmniejszenie liczby zdarzeń polegających na przejechaniu przez pojazd kolejowy obok semaforów wskazujących sygnał niedozwolony lub niezatrzymaniu się pojazdu w wyznaczonym miejscu. <p>Zalecenie wynika ze znaczącego wzrostu liczby zdarzeń powyższych typów na sieci kolejowej.</p>	<p>W zakresie realizacji zalecenia przewoźnicy kolejowi dokonywali dodatkowych pouczeń na szkoleniach okresowych oraz zwiększyli liczbę kontroli stanu technicznego taboru i pociągowych jazd kontrolnych.</p>	<p>Zalecenie zostało zrealizowane.</p>

Zalecenie w zakresie bezpieczeństwa	Sposób realizacji zalecenia	Stan wdrożenia
<p>W szkoleniach maszynistów uwzględnić przekazywanie „dobrej praktyki”, polegającej na podawaniu długiego sygnału „Bacność”, rozpoczynając jego nadawanie przed zakończeniem mijania pociągu jadącego z przeciwka, szczególnie w miejscach narażonych na wtargnięcie osób, takich jak perony przystanków, przed przejazdami kolejowymi itp. Należy rozważyć wprowadzenie takiego zalecenia jako obowiązku nakazanego przepisami.</p>	<p>Podczas pouczeń okresowych drużyn trakcyjnych, a także w trakcie szkolenia kandydatów na stanowisko maszynisty (prowadzącego pojazd kolejowy) zarówno w trakcie szkolenia na licencję i świadectwo maszynisty, jak i na prawo kierowania ze stanowiska pomocnika maszynisty, omawiane są zasady „dobrej praktyki” dotyczące podawania sygnału „Bacność”, polegające na podawaniu sygnału w miejscach niebezpiecznych bez względu na ustawienie wskaźnika W6, W6a, W6b lub jego brak. Dotyczy to także ruszania pociągu z przystanku osobowego usytuowanego przed przejazdem bądź mijania innego pociągu na wysokości przejazdu.</p>	<p>Zalecenie zostało zrealizowane przez 39 podmiotów.</p> <p>Zalecenie w trakcie realizacji przez 16 podmiotów.</p> <p>Podjęto działania alternatywne w stosunku do zalecenia przez 13 podmiotów.</p>

Zalecenie w zakresie bezpieczeństwa	Sposób realizacji zalecenia	Stan wdrożenia
PKP PLK S.A. dokona nadzwyczajnego sprawdzenia aktualności metryk przejazdów kategorii „D”, w szczególności pod kątem aktualności danych dotyczących widoczności czoła pociągu z 5, 10 i 20 metrów od skrajnej szyny.	Wszystkie Zakłady Linii Kolejowych, do 30 września 2015 r., przeprowadziły kontrolę warunków bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii „D”, zlokalizowanych na liniach kolejowych, na których prędkość pociągów wynosi co najmniej 40 km/h. W szczególności sprawdzono warunki widoczności w rejonie przejazdów oraz stan oznakowania od strony drogi i toru. W przypadku stwierdzenia braków oznakowania przejazdu od strony toru lub drogi, będącego w kompetencjach Zakładu – niezwłocznie były one uzupełniane lub zamawiane. W przypadku stwierdzenia braku oznakowania będącego w kompetencji zarządu drogi – Zakłady były zobowiązane w ciągu 7 dni od stwierdzenia nieprawidłowości do powiadomienia właściwych zarządców dróg o konieczności uzupełnienia oznakowania. W razie stwierdzenia braku właściwych warunków widoczności, Zakłady Linii Kolejowych wdrażały działania dla poprawienia warunków widoczności dokonując: wykoszenia traw, wycinki krzewów i drzew.	Zalecenie zostało zrealizowane.

Zalecenie w zakresie bezpieczeństwa	Sposób realizacji zalecenia	Stan wdrożenia
<p>Przejazdy kategorii A, wyposażone w tarcze ostrzegawcze przejazdowe lub projektowane z takim wyposażeniem powinny zapewniać selektywność włączania Top w zależności od toru i kierunku zbliżania się pociągu do przejazdu. Sygnał wyświetlany na Top powinien być uzależniony od stanu zamknięcia zapór, a nie tylko od stanu ostrzegania użytkowników drogi przez sygnalizatory świetlne. Po wyświetleniu sygnału Osp2 na Top, otwieranie rogatki przez dróżnika przejazdowego przed przejechaniem pociągu poza przejazd powinno być możliwe jedynie przy użyciu polecenia specjalnego (lub innej specjalnej obsługi urządzeń).</p>	<p>Zgodnie z postanowieniami zawartymi w § 53 ust. 1 oraz § 58 ust. 6 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami oraz ich usytuowanie nowobudowane przejazdy kategorii „A” będą obligatoryjnie wyposażone w tarcze ostrzegawcze przejazdowe (Top) działające w sposób selektywny dla toru i kierunku jadącego pojazdu kolejowego.</p>	<p>Zalecenie jest w trakcie realizacji.</p>
<p>PKP PLK S.A. podczas najbliższych kontroli strażnic przejazdowych na wszystkich przejazdach kat. A dokona sprawdzenia widoczności strefy niebezpiecznej przejazdu z miejsca obsługi urządzeń rogatkowych oraz szlaku ze stanowiska dróżnika przejazdowego, jak również widoczności podawanego sygnału D-8 ze stanowiska maszynisty oraz w przypadku ograniczeń tej widoczności podejmie odpowiednie środki zaradcze.</p>	<p>Wszystkie Zakłady Linii Kolejowych zostały zobowiązane, aby podczas najbliższych kontroli strażnic przejazdowych na wszystkich przejazdach kategorii „A” dokonać sprawdzenia widoczności strefy zbliżania się pociągów z miejsca obsługi urządzeń rogatkowych przez dróżnika przejazdowego, jak również widoczności sygnału D-8 podawanego przez dróżnika przejazdowego dla maszynistów zbliżających się do przejazdu.</p>	<p>Zalecenie w trakcie realizacji.</p>

3. Wdrożone środki niezwiązane z zaleceniami w zakresie bezpieczeństwa

Wykaz najistotniejszych środków bezpieczeństwa wprowadzonych przez Urząd Transportu Kolejowego jako krajowy organ ds. bezpieczeństwa, wraz z opisem przyczyn ich wprowadzenia, zawiera poniższa tabela.

Tab. 8. Najistotniejsze środki bezpieczeństwa wprowadzone przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa.

Obszar, którego dotyczy środek	Opis przyczyn wprowadzenia środka	Wprowadzony środek bezpieczeństwa	Liczba wydanych decyzji
Eksploatacja pojazdów kolejowych	Powtarzające się nieprawidłowości w zakresie utrzymania pojazdów kolejowych oraz powtarzające się przypadki awarii obniżających poziom bezpieczeństwa	<ul style="list-style-type: none"> – decyzje administracyjne wyłączające pojazdy kolejowe z eksploatacji lub ograniczające ich eksploatację, – decyzje administracyjne nakazujące usunięcie naruszeń w terminie. 	804
Systemy zarządzania bezpieczeństwem	Nieprawidłowości w zakresie wdrożenia systemu zarządzania bezpieczeństwem.	Decyzje nakazujące usunięcie naruszeń w terminie.	22
Utrzymanie infrastruktury kolejowej	Nieprawidłowości w zakresie utrzymania infrastruktury.	<ul style="list-style-type: none"> – decyzje nakazujące usunięcie naruszeń w terminie, – decyzje administracyjne ograniczające ruch na liniach kolejowych lub bocznicach, – decyzje administracyjne wstrzymujące ruch na liniach kolejowych lub bocznicach. 	132
Kary pieniężne	Naruszenia podlegające karze pieniężnej na podstawie przepisów ustawy o transporcie kolejowym lub ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych.	Decyzje w sprawie nałożenia kary pieniężnej za stwierdzone naruszenia (w tym decyzje umarzające postępowanie oraz decyzje po ponownym rozpatrzeniu sprawy)	49

Krajowe władze bezpieczeństwa lub krajowe organy dochodzeniowe, analizując informacje dotyczące bezpieczeństwa systemów kolejowych, mogą uznać, że istnieje prawdopodobieństwo, iż dana informacja może mieć znaczenie dla innego państwa członkowskiego.

W 2015 r., podobnie jak w latach ubiegłych, w Systemie Informacji Bezpieczeństwa prowadzonym przez Europejską Agencję Kolejową, krajowe władze bezpieczeństwa publikowały alerty bezpieczeństwa w sprawie zagrożeń zidentyfikowanych w ramach poszczególnych systemów kolejowych państw członkowskich.

Działania podejmowane przez Prezesa UTK w obszarze alertów bezpieczeństwa koncentrowały się w 2015 r. (podobnie jak w latach ubiegłych) na możliwie niezwłocznym udostępnianiu przetłumaczonych na język polski treści alertów wraz ze wskazywaniem konieczności przeprowadzenia analizy systemowej, czy dany alert bezpieczeństwa może mieć wpływ na prowadzoną przez przedsiębiorstwa działalność oraz o ocenie potencjalnego ryzyka związanego z wystąpieniem zdarzenia opisanego w alercie bezpieczeństwa.

Jak już zostało wspomniane, w marcu 2015 r. Prezes UTK wystosował jeden alert bezpieczeństwa dotyczący obręczy kół bosych zestawów kołowych pojazdów kolejowych. W ramach nadzoru nad wyrobami stosowanymi w kolejnictwie, wykazano niezgodność z polską normą PN-84 H-84027/06 w zakresie studzenia po walcowaniu obręczy do kół bosych zestawów kołowych.

W 2015 r. Prezes UTK poinformował krajowe podmioty rynku kolejowego, zarówno za pośrednictwem strony internetowej oraz informacji przesyłanych bezpośrednio do wskazanych osób, o opublikowaniu w Systemie Informacji Bezpieczeństwa kolejnych alertów bezpieczeństwa, tj.:

- dotyczącego incydentu z 7 marca 2015 r., mającego miejsce w Wielkiej Brytanii. W alertcie stwierdzono, że możliwości wagonów wyposażonych w haki mocujące UIC, służące mocowaniu przewożonych kontenerów na wagonach kolejowych, na które działają siły mające wpływ na umiejscowienie kontenera, np. silne wiatry boczne, zależą od zgodności haków mocujących z wymaganiami określonymi w karcie UIC571-4;
- holenderskiej krajowej władzy bezpieczeństwa, Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), w sprawie przypadków rozszczepienia pociągów (pasażerskich i towarowych), spowodowanych przez poluzowanie się sworzni w sprzęgu;
- niemieckiej krajowej władzy bezpieczeństwa (EBA) informującego przewoźników kolejowych i podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych o możliwych rozdarciach i pęknięciach wsporników używanych w urządzeniach ciąglowych. W trakcie prowadzonego nadzoru EBA wielokrotnie stwierdzała, że wsporniki, stanowiące konstrukcję spawaną z 10 mm płyty, mają rozdarcia, które są widoczne podczas kontroli wzrokowej;
- hiszpańskiej krajowej władzy bezpieczeństwa opublikowany w związku z defektem komponentu układu hamulcowego. Defekt stwierdzono w trakcie weryfikowania działania siłowników hamulca. Zaobserwowano wówczas, że brak jest nacisku na tarczę hamulca w trakcie hamowania. Przyczyną było zablokowanie automatycznego korektora luzu pomiędzy okładziną cierną hamulca i tarczą hamulca;
- brytyjskiego krajowego organu dochodzeniowego informującego przewoźników o wykolejeniu wagonu pociągu 4O14. Wykolejenie spowodowało istotne zniszczenia toru kolejowego oraz urządzeń sygnalizacyjnych. Nikt nie został ranny. Oględziny wagonu wykazały, iż wykonana z tworzywa wykładzina gniazda skrzętu zużyła się w takim zakresie, że stalowy czop skrzętu pozostał w bezpośrednim kontakcie ze stalowym gniazdem skrzętu. Doprowadziło to do wysokiego tarcia pomiędzy obydwoma powierzchniami.

W przypadku, gdy w ocenie Prezesa UTK informacje dotyczące bezpieczeństwa systemu kolejowego mogą być istotne dla innych państw członkowskich, będą one niezwłocznie zamieszczane w Systemie Informacji Bezpieczeństwa.

D. Nadzór

1. Strategia i plany

Priorytety objęte nadzorem w roku 2015 zostały określone przede wszystkim w oparciu o przeprowadzone analizy m.in.: wypadkowości, pracy eksploatacyjnej, terminów ważności certyfikatów, analizy wpływu trudności eksploatacyjnych czy stopnia degradacji infrastruktury kolejowej.

Tab. 9. Priorytety nadzoru Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w 2015 r.

Lp.	Zakres tematyczny działań nadzorczych
1	Nadzór nad stanem technicznym, procesem utrzymania i klasyfikacją skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi (w tym "dzikich" przejść) oraz weryfikacja zapisów zawartych w dokumentacji dotyczącej przejazdów kolejowych ze stanem faktycznym, ze szczególnym uwzględnieniem przejazdów kolejowych, na których miały miejsce zdarzenia kolejowe.
2	Nadzór nad przygotowaniem i realizacją procesu przewozowego wraz z elementami utrzymania infrastruktury.
3	Nadzór nad czasem pracy maszynistów zatrudnionych w kilku podmiotach jednocześnie.
4	Nadzór nad podmiotami posiadającymi autoryzacje i certyfikaty bezpieczeństwa w procesie recertyfikacji, w tym nad wybranymi kryteriami systemów zarządzania bezpieczeństwem.
5	Nadzór nad bezpieczeństwem eksploatacji bocznic kolejowych.
6	Nadzór nad stanem infrastruktury oraz procesem utrzymania w zakresie systemów zarządzania bezpieczeństwem.
7	Nadzór nad procesem przewozu koleją towarów niebezpiecznych.
8	Nadzór nad strategicznymi elementami infrastruktury liniowej i punktowej wykorzystywanej w procesie przewozu towarów niebezpiecznych.
9	Nadzór nad pracą komisji egzaminacyjnych.
10	Nadzór nad przygotowaniem i realizacją procesu przewozowego wraz z przestrzeganiem praw pasażerów (zapewnienie odpowiedniego poziomu jakości i bezpieczeństwa pasażerów).
11	Nadzór nad stanem technicznym pojazdów kolejowych (ogłędziny techniczne).
12	Nadzór nad wyrobami stosowanymi w kolejnictwie.
13	Nadzór nad wydanymi certyfikatami dla podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów oraz wydanych certyfikatów w zakresie funkcji utrzymania.
14	Nadzór nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego w czasie prowadzonych prac inwestycyjnych na infrastrukturze kolejowej.
15	Nadzór nad spełnieniem warunków wydania licencji.
16	Nadzór nad realizacją zaleceń z wystąpień pokontrolnych i decyzji administracyjnych.
17	Nadzór nad zasadnością stosowania sygnałów zastępczych i rozkazów pisemnych.
18	Nadzór nad funkcjonowaniem oraz reakcją na informację systemów wykrywania stanów awaryjnych taboru kolejowego podczas jazdy (asdek).
19	Nadzór nad stanem technicznym i procesem utrzymania systemu zasilania urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

Lp.	Zakres tematyczny działań nadzorczych
20	Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniu urządzeń sterowania ruchem kolejowym.
21	Nadzór nad ośrodkami szkolenia wpisanymi na listę podmiotów uprawnionych do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencję i świadectwa maszynisty, jak również trybu pracy działających w tych ośrodkach komisji egzaminacyjnych.
22	Nadzór nad procesem przewozowym w komunikacji międzynarodowej (w tym na stacjach granicznych).
23	Nadzór nad stanem technicznym i procesem utrzymania sieci trakcyjnej.
24	Nadzór nad procesem utrzymania pojazdów kolejowych w zakresie systemów zarządzania bezpieczeństwem.
25	Nadzór nad wykonaniem rekomendacji i zaleceń państwowej komisji badania wypadków kolejowych.
26	Kontrola sprawności systemu ogrzewania, wentylacji i klimatyzacji - hvac (heating, ventilation, air conditioning).
27	Nadzór nad wyrobami stosowanymi w kolejnictwie (w zakresie interoperacyjności kolei).
28	Nadzór nad stopniem przygotowania do pracy w warunkach zimowych w zakresie systemów zarządzania bezpieczeństwem.
29	Nadzór nad spełnieniem warunków wydania licencji na świadczenie usług trakcyjnych.
30	Funkcjonowanie systemu dynamicznej informacji pasażerskiej (wybrane stacje kolejowe).
31	Dostępność i wiarygodność obowiązującego rozkładu jazdy (plakatowego) na wybranych peronach pasażerskich.
32	Zapowiedzi w pociągach międzynarodowych - zgodnie z wymogami załącznika II część II rozporządzenia 1371/2007.
33	Nadzór nad jednostkami notyfikowanymi.
34	Nadzór nad urządzeniami ciśnieniowymi.
35	Nadzór nad spełnieniem zasadniczych wymagań przez koleje linowe.
36	Nadzór nad podmiotami uprawnionymi do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych.
37	Nadzór nad przyczynami powstawania spad (minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie).
38	Nadzór nad funkcjonowaniem ratownictwa technicznego zarządców infrastruktury w zakresie systemów zarządzania bezpieczeństwem.
39	Nadzór nad bezpieczeństwem w metrze.

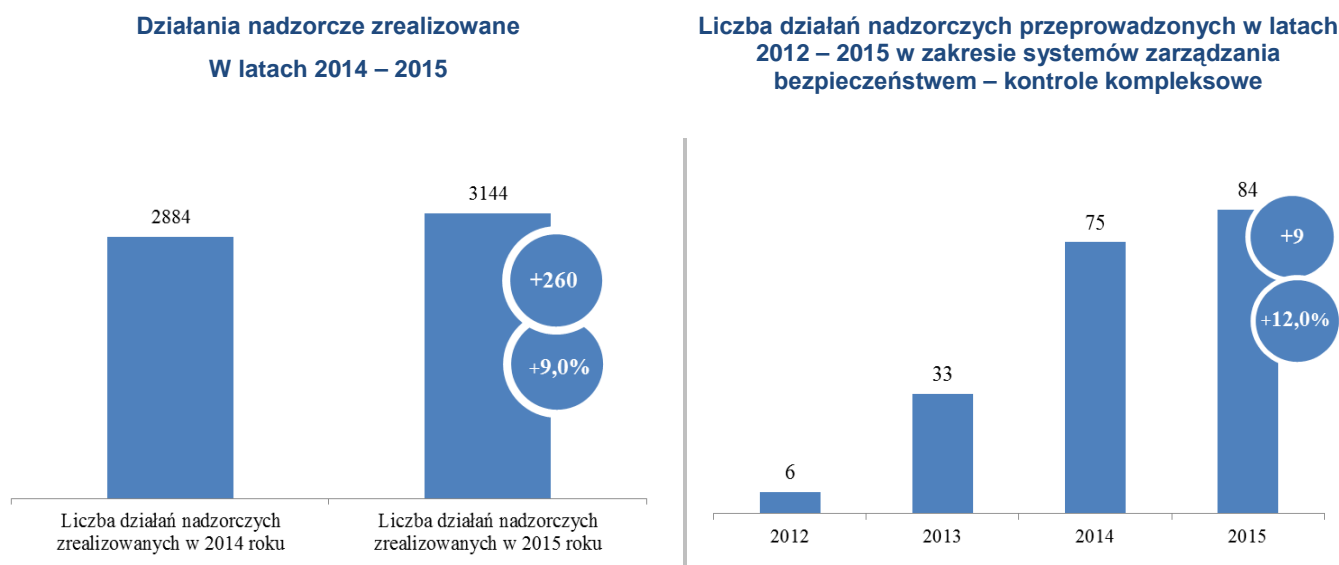
Proces planowania nadzoru, prowadzonego przez Prezesa UTK został zobrazowany na poniższym rysunku.

Rys. 9. Proces planowania nadzoru prowadzonego przez Prezesa UTK



Nadzór nad podmiotami, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i eksploatację kolei, realizowany jest poprzez wykonywanie zadań określonych w rocznym planie kontroli Prezesa UTK lub w trybie czynności doraźnych – wśród działań realizowanych poza planem znajdują się przede wszystkim czynności podejmowane w wyniku wpływających do UTK zgłoszeń, jak również zaistniałych zdarzeń kolejowych. Podkreślenia wymaga fakt, że wszystkie prowadzone przez Prezesa UTK działania nadzorcze mają na celu zapewnienie prawidłowego funkcjonowania rynku kolejowego, jednak czynności doraźne wymagają natychmiastowej interwencji ze względu na wysoki poziom prawdopodobieństwa wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i w związku z tym są niemożliwe do zaplanowania.

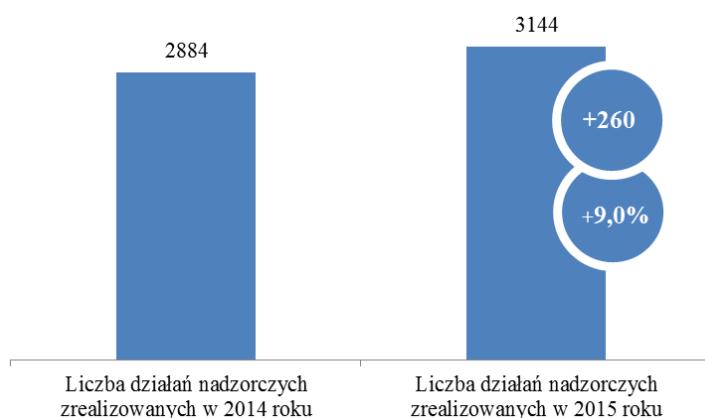
Rys. 10. Ogólne informacje na temat działań nadzorczych zrealizowanych przez Prezesa UTK



W latach 2014–2015
blisko 700
przejazdów kategorii
A-D **objęto**
działaniami
nadzorczymi



W 2015 r. Prezes UTK przeprowadził łącznie 3144 działania nadzorcze – w porównaniu do roku 2014 odnotowano wzrost o ponad 9% (9,02%). Czynności w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego stanowiły ponad 86% wszystkich działań i dotyczyły przede wszystkim zarządców infrastruktury kolejowej, przewoźników osób i rzeczy oraz użytkowników bocznic kolejowych. Ponadto prowadzono kontrole wyrobów kolejowych oraz jednostek notyfikowanych (w tym laboratoriów), jak również zrealizowano działania w zakresie przestrzegania praw pasażerów i licencjonowania transportu kolejowego. Należy dodać, że wszystkie te działania w mniejszym lub większym stopniu dotyczyły bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Rys. 11. Liczba działań nadzorczych zrealizowanych w latach 2014 – 2015

Blisko 40% wszystkich zrealizowanych w 2015 r. działań stanowiły **czynności doraźne, tj. wymagające natychmiastowej interwencji** ze względu na wysoki poziom prawdopodobieństwa **wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego**

Biorąc pod uwagę szczegółowy zakres działań zrealizowanych przez Prezesa UTK, należy stwierdzić, że największy ich udział stanowiły jazdy inspekcyjne (ponad 14%), a także czynności z zakresu czasu pracy maszynistów i składanych lub przekazywanych oświadczeń oraz utrzymania infrastruktury torowej i przyległych gruntów.

Rys. 12. Szczegółowy zakres działań nadzorczych Prezesa UTK

W 2015 r. **objęto nadzorem** blisko **50** różnych **obszarów** rynku kolejowego



Blisko 450 wykonanych **jazd inspekcyjnych**

Ponad 300 działań z zakresu **czasu pracy maszynistów i składanych lub przekazywanych oświadczeń**



Blisko 300 działań w zakresie **utrzymania infrastruktury torowej i przyległych gruntów**

Podkreślenia wymaga fakt, że na przestrzeni ostatnich lat nastąpił znaczący wzrost liczby podejmowanych działań nadzorczych związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Jako działanie nadzorcze należy rozumieć czynność o różnym stopniu pracochłonności i czasochłonności, np. jazda inspekcyjna w pojeździe kolejowym oraz wieloaspektowa kontrola wdrożenia systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Tak znaczący wzrost zarówno liczby, jak i jakości zrealizowanych przez Prezesa UTK działań nadzorczych, uzyskano między innymi dzięki wprowadzeniu priorytetyzacji działań nadzorczych, usprawnieniu i usystematyzowaniu procesu kontrolnego, przeprowadzeniu wieloaspektowych merytorycznych szkoleń pracowników realizujących czynności kontrolne, wprowadzeniu szczegółowych procedur nadzoru oraz racjonalizacji wykorzystania w dalszym ciągu niewielkich zasobów kadrowych UTK.

Ważnym aspektem działań nadzorczych Prezesa UTK są kontrole stanu technicznego infrastruktury kolejowej oraz procesu i jakości utrzymania przez zarządców infrastruktury. W 2015 r. w kilkuset przypadkach stwierdzono nieprawidłowości, które wymagały natychmiastowego usunięcia przez przedsiębiorców kolejowych. Dzięki tym działaniom nie tylko wyeliminowano potencjalne zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, ale wielokrotnie zobligowano zarządców do przywrócenia pierwotnych parametrów technicznych linii, co w konsekwencji wpłynęło na podniesienie jakości świadczonych usług przez przewoźników.

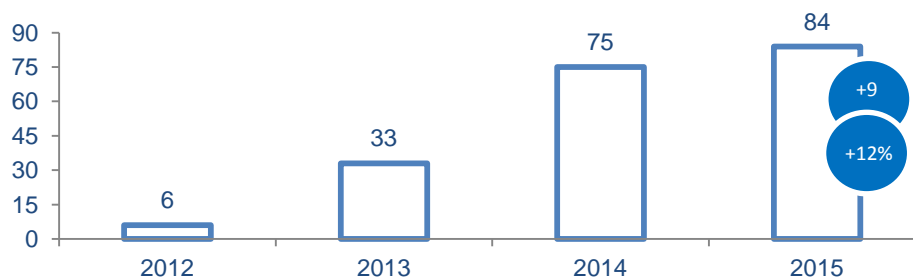
2. Nadzór nad systemami zarządzania w transporcie kolejowym

Jednym z głównych narzędzi służących poprawie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym są systemy zarządzania bezpieczeństwem (SMS), implementowane przez poszczególne podmioty kolejowe. Systemy zarządzania bezpieczeństwem, opracowane i wdrożone przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury, umożliwiają skuteczne stosowanie środków oceny i kontroli ryzyka, co przekłada się na sprawne zarządzanie ryzykiem i minimalizowaniem go do poziomu akceptowalnego z punktu widzenia bezpieczeństwa.

Z uwagi na powyższe, w ciągu ostatnich lat Prezes UTK zintensyfikował działania nadzorcze we wskazanym zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce, o czym świadczy m.in. wzrost liczby kontroli przeprowadzonych w zakresie systemów zarządzania bezpieczeństwem: w 2012 r. liczba tych kontroli wyniosła 6, w 2013 r. – 33 (wzrost o 450%), w 2014 r. – 75 (w odniesieniu do roku 2013 – wzrost o 127%), natomiast w 2015 r. liczba tych działań wyniosła 84 (wzrost o 12%).

Ponadto podkreślenia wymaga fakt, że wszystkie kontrole zaplanowane na 2016 r. (w liczbie 126) w ramach nadzoru nad systemami zarządzania bezpieczeństwem prowadzone będą na zasadach określonych w rozporządzeniu Komisji Europejskiej Nr 1077/2012 z 16 listopada 2012 r. obejmując wszystkie lub wybrane kryteria. Należy dodać, że również pozostałe działania nadzorcze realizowane względem przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury odwoływać się będą do systemów zarządzania bezpieczeństwem. Dogłębnej analizie poddane zostaną poszczególne procesy i procedury systemu zarządzania bezpieczeństwem, np.: utrzymanie pojazdów kolejowych, kwalifikacje pracowników, zgłaszanie i analizowanie zdarzeń kolejowych, wydarzeń potencjalnie wypadkowych oraz innych ewentualnie niebezpiecznych wydarzeń.

Rys. 13. Liczba kontroli przeprowadzonych przez Prezesa UTK w latach 2012–2015 w zakresie systemów zarządzania bezpieczeństwem



Należy zaznaczyć, że już w drugiej połowie 2013 r. wprowadzono nowe podejście w zakresie stosowanego nadzoru nad systemami zarządzania w transporcie kolejowym (SMS i MMS), które cechują następujące elementy:

- podejście procesowe,
- stosowanie podejścia „audytowego”,
- stosowanie jednolitych kryteriów w zakresie oceny,
- odpowiednie kompetencje dla pracowników (certyfikaty audytorów, umiejętności analityczne).

Zastosowanie takiej metodyki nadzoru wymaga posiadania doświadczonej i ciągle doszkalanej kadry. Pracownicy zajmujący się nadzorem muszą rozwijać się w co najmniej równym tempie jak poziom wiedzy w tym zakresie na rynku. Z tego względu pracownicy uczestniczą w warsztatach w zakresie systemów zarządzania bezpieczeństwem.

Wprowadzenie powyższych zmian umożliwia sprawowanie realnego nadzoru nad podmiotami funkcjonującymi głównie w oparciu o zbudowane i wdrożone systemy zarządzania bezpieczeństwem, które dzięki kompetentnemu personelowi mogą być obiektywnie nadzorowane.

Tab. 10. Zestawienie nieprawidłowości stwierdzonych podczas kontroli systemów zarządzania bezpieczeństwem (SMS) – zestawienie opracowano na podstawie danych za 2015 r., w tym uwzględniono udział powyżej 1%*

Lp.	Zakres naruszenia	Udział poszczególnych naruszeń
1	Załącznik II pkt B - Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1158/2010 Utrzymanie pojazdów	10,3%
2	Załącznik II pkt A - Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1158/2010 Zarządzanie ryzykiem	8,9%
3	Załącznik II pkt Q - Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1158/2010 Zarządzanie dostawcami	7,8%
4	Załącznik II pkt P - Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1158/2010 Zarządzanie dokumentacją	7,4%
5	Załącznik II pkt C - Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1158/2010 Zarządzanie dostawcami	6,9%
6	Załącznik II pkt G - Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1158/2010 Kontrola kierownictwa	5,5%
7	Załącznik II pkt N - Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1158/2010 Zarządzanie kompetencjami personelu	4,7%

Lp.	Zakres naruszenia	Udział poszczególnych naruszeń
8	Załącznik II pkt L - Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1158/2010 Spełnianie norm i warunków	4,6%
9	Załącznik II pkt S - Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1158/2010 Audyty	3,7%
10	Załącznik II pkt A - Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1169/2010 Zarządzanie ryzykiem	3,2%
11	Załącznik II pkt M - Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1158/2010 Zarządzanie zmianą	3,1%
12	Załącznik II pkt E - Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1158/2010 Model dokumentacji	1,8%
13	Załącznik II pkt C - Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1169/2010 Zarządzanie dostawcami	1,7%
14	Załącznik II pkt K - Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1158/2010 Cele organizacji	1,5%
15	Załącznik II pkt F - Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1158/2010 Podział obowiązków	1,4%
16	Załącznik II pkt I - Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1158/2010 Ciągłe doskonalenie	1,4%
17	Załącznik II pkt B - Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1169/2010 Utrzymanie pojazdów	1,4%
18	Załącznik II pkt P - Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1169/2010 Zarządzanie dokumentacją	1,4%
19	Załącznik II pkt G - Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1169/2010 Kontrola kierownictwa	1,4%
20	Załącznik II pkt R - Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1158/2010 Sytuacje kryzysowe	1,1%

*Z uwagi na fakt, że niektóre sprawy są w trakcie realizacji współczynnik nieprawidłowości może ulec zmianie.

Główne problemy rynku w zakresie systemowego zarządzania bezpieczeństwem: Pomimo spadku liczby stwierdzonych nieprawidłowości w stosunku do liczby przeprowadzonych działań nadzorczych (porównując rok 2015 do 2014), należy podkreślić, że w wyniku analizy nieprawidłowości zidentyfikowanych podczas kontroli systemów stwierdzono:

- brak odpowiedniego wdrożenia systemów,
- nieprawidłowe zarządzanie ryzykiem,
- nieznamość przez pracowników procesów i procedur,
- świadome nieprzestrzeganie przyjętych norm,
- brak wewnętrznego przepływu informacji związanej z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

W tym aspekcie należy wskazać, że aktualnie duży nacisk kładzie się na proaktywne podejście do kwestii bezpieczeństwa, wykorzystujące wiedzę i kompetencje pracowników do identyfikowania zagrożeń i wprowadzania adekwatnych środków kontroli ryzyka, w przeciwieństwie do podejścia reaktywnego, w którym głównie wykorzystywana jest wiedza o wypadkach w celu zapobiegania im w przyszłości. Efektywność i stałe doskonalenie systemów musi być ustawicznie monitorowane, a procedury sprawdzane w praktyce. Z tego względu wdrożone systemy zarządzania bezpieczeństwem podlegają ciągłej weryfikacji.

3. Zasoby ludzkie

Szacunkowe dane, charakteryzujące proces nadzoru w 2015 r. w kontekście zasobów ludzkich przedstawiają się następująco:

- całkowity czas przeprowadzonych inspekcji i audytów wyniósł 91 760 godz.,
- czas przeprowadzonych inspekcji i audytów przypadających na jednego pracownika wyniósł 1 480 godz.,
- odsetek czasu spędzonego przez pracowników na przeprowadzaniu inspekcji i audytów wyniósł 77,1%.

Należy podkreślić, że wartość ta obejmuje jedynie rzeczywisty czas spędzony na prowadzeniu działań nadzorczych, natomiast pozostałą część stanowią czynności związane z analizą i opracowaniem dokumentacji pokontrolnej.

4. Kompetencje

W celu podnoszenia kwalifikacji pracowników realizujących czynności nadzorcze prowadzone są wieloaspektowe merytoryczne szkolenia, które swym zakresem obejmują m.in. następujące zagadnienia: przewóz kolejną towarów niebezpiecznych, analiza ryzyka w transporcie kolejowym, nowe zagadnienia prawne, bezpieczeństwo w transporcie kolejowym, analiza zdarzeń kolejowych itp. Ponadto cyklicznie realizowane są wewnętrzne szkolenia z audytowania systemów zarządzania jakością, bezpieczeństwem i utrzymaniem, co przyczyniło się do uzyskania przez znaczną część kadry uprawnień audytora systemów zarządzania.

Biorąc pod uwagę fakt, że zakres prowadzonych przez UTK działań często obejmuje obszar styku z innymi instytucjami podjęto decyzję o zorganizowaniu w 2015 r. spotkania szkoleniowego, w którym uczestniczyli przedstawiciele UTK oraz Państwowej Inspekcji Pracy. Podczas spotkania uczestnicy wymieniali zdobyte doświadczenia, a także szczegółowo omawiali zakresy kontrolne obu instytucji w kontekście bezpieczeństwa ruchu kolejowego, pracy przy robotach torowych, czasu pracy maszynistów oraz rozważali obszary wspólnych działań.

5. Proces decyzyjny

Postępowanie nadzorcze prowadzone przez Prezesa UTK może przybrać formę postępowania kontrolnego, postępowania administracyjnego, a także postępowań wyjaśniających. Ponadto realizowany jest szereg działań mających na celu promowanie kultury bezpieczeństwa poprzez organizację i udział w szkoleniach oraz seminariach, jak również kampaniach informacyjnych realizowanych za pośrednictwem różnych środków przekazu (elektronicznych i bezpośrednich).

Rozbieżność pomiędzy stanowiskiem Prezesa UTK a opinią przedsiębiorstw i zarządców infrastruktury skupia się w głównej mierze na poniższych zagadnieniach:

- wyznaczeniu podmiotom zbyt krótkich terminów usunięcia nieprawidłowości w związku z naruszeniem przepisów z zakresu kolejnictwa,
- zasadności i wysokości kar pieniężnych nakładanych za naruszenia poszczególnych obowiązków kolejowych,
- stosowaniu rygoru natychmiastowej wykonalności w decyzjach administracyjnych.

Przykładem działań promujących kulturę bezpieczeństwa może być natomiast – zapoczątkowany w 2015 r. – cykl bezpłatnych Warsztatów systemów zarządzania bezpieczeństwem dedykowanych dla przedstawicieli podmiotów rynku odpowiedzialnych za bezpieczeństwo systemu kolejowego.

Głównym celem projektu jest przede wszystkim przekazanie posiadanych doświadczeń i wiedzy zgromadzonej podczas bieżącej działalności nadzorczej Prezesa UTK, jak również podniesienie poziomu wiedzy w zakresie bezpieczeństwa oraz ciągłe doskonalenie posiadanych przez przedsiębiorców systemów zarządzania bezpieczeństwem i utrzymaniem.

Kolejnym przykładem inicjatyw podjętych w celu wdrożenia zasad kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym było opracowanie projektu Deklaracji w Sprawie Rozwoju Kultury Bezpieczeństwa Transportu Kolejowego. Do podpisania deklaracji zostali zaproszeni nie tylko przedstawiciele podmiotów funkcjonujących na rynku, ale również przedstawiciele jednostek naukowych i innych jednostek związanych z transportem kolejowym m.in. mediów branżowych.

Główne założenia projektu Deklaracji w Sprawie Rozwoju Kultury Bezpieczeństwa Transportu Kolejowego:

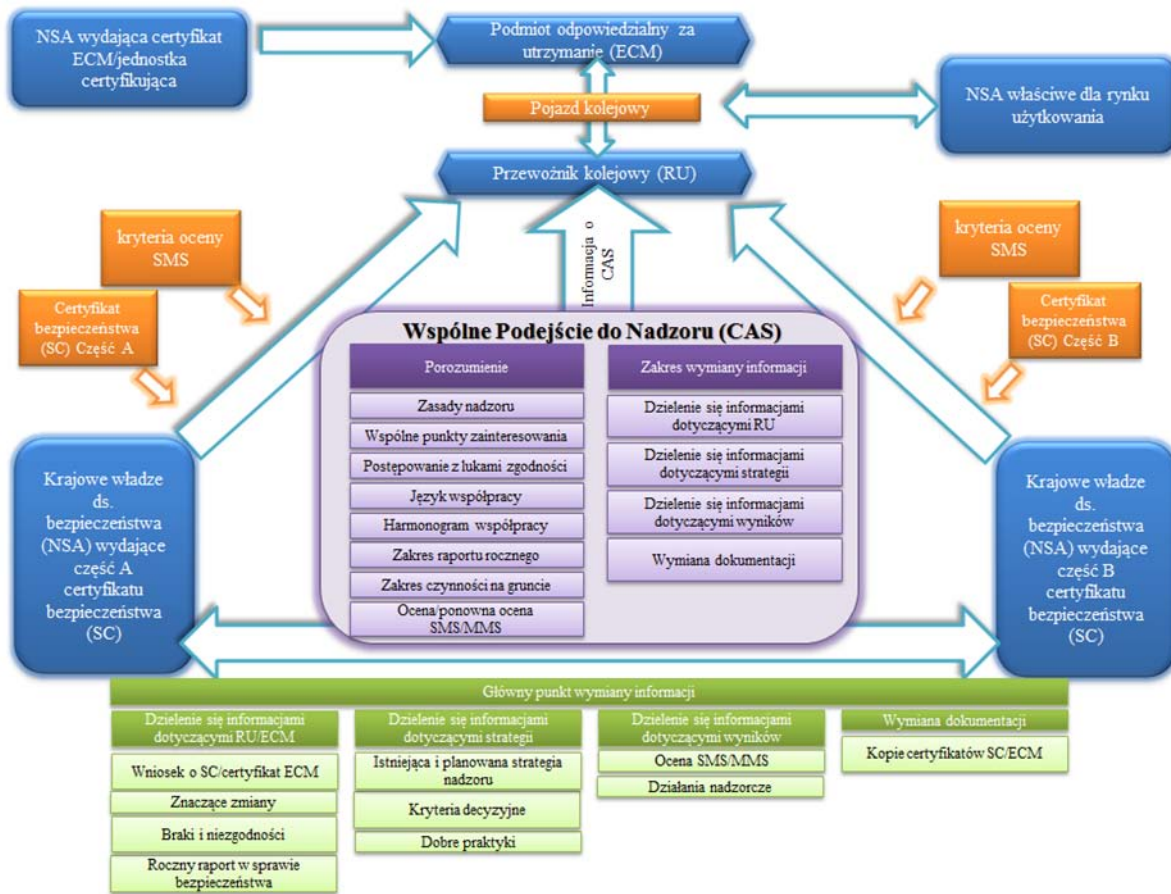
- bezpieczeństwo jest priorytetem,
- efektywne wdrażanie zasad kultury bezpieczeństwa na każdym poziomie organizacyjnym,
- niepożądane zdarzenia są poddawane analizie a pozytywne zachowania są zauważane i wspierane,
- zgłoszone zdarzenia są analizowane bez przypisywania odpowiedzialności (poza przypadkami przewidzianymi w rozporządzeniu bądź innymi przepisami mającymi zastosowanie – „zachowania nieakceptowalne”),
- wzajemne zaufanie niezbędne do zapewnienia efektywnie działającej kultury sprawiedliwego traktowania.

6. Koordynacja i współpraca

21 lipca 2015 r. w siedzibie NSA Litwy w Wilnie zostało podpisane porozumienie polsko-litewskie dotyczące współpracy w zakresie prowadzenia nadzoru nad podmiotami operującymi w Polsce oraz na Litwie na podstawie certyfikatów bezpieczeństwa części B, wydanych przez obydwa kraje.

Na mocy powyższego porozumienia będzie prowadzona wymiana informacji w zakresie wyników działań nadzorczych względem podmiotów, które posiadają wydane certyfikaty bezpieczeństwa części B w innych krajach. Założenia przedmiotowego porozumienia przedstawia poniższy schemat:

Rys. 14. Model Wspólnego podejścia do Nadzoru (CAS)



W związku z podpisaniem porozumienia oraz przebiegiem spotkania polskich i litewskich NSA wyciągnięto następujące wnioski:

- Istnieją rozbieżności w niektórych obszarach systemów nadzoru stosowanych przez NSA Polski i Litwy, a co za tym idzie:
 - zachodzi potrzeba organizacji corocznych spotkań przedstawicieli obydwu NSA, w tym na poziomie pracowników operacyjnych, co pozwoli na ujednoczenie podejścia do wspólnego nadzoru nad podmiotami, których dotyczy przedmiotowe porozumienie;
 - warunkiem posiadania kompleksowych informacji na temat podmiotów operujących w obydwu krajach jest systematyczne przekazywanie pomiędzy Stronami informacji określonych w Aneksie do zawartego porozumienia;
- Istnienie innego podejścia oraz częściowo różniące się zakresy prowadzenia działań nadzorczych mogą w przyszłości zaowocować poszerzeniem działalności poszczególnych NSA.
- Stosowanie odmiennych narzędzi wspomagających i koordynujących planowanie oraz prowadzenie działań nadzorczych może pozwolić w przyszłości na poszerzenie możliwości funkcjonalno-analitycznych stosowanych narzędzi.

Należy dodać, że w 2015 r. współpracujące NSA Polski i Litwy dokonały pierwszej wymiany informacji w zakresie określonym w zawartym porozumieniu.

27 października 2015 r. Prezes UTK zawarł z Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego porozumienie w sprawie współpracy w zakresie bezpieczeństwa w transporcie lotniczym i kolejowym w Polsce.

Strony porozumienia zobowiązały się do wymiany informacji o aktualnie wdrażanych procedurach nadzoru nad bezpieczeństwem transportu kolejowego i lotniczego, a także do wzajemnego informowania się o narzędziach nadzoru, w której to dziedzinie UTK ma już duże doświadczenie, oraz o skuteczności tych narzędzi.

7. Wnioski z podjętych działań nadzorczych

Z dotychczasowych działań nadzorczych i oceny skuteczności podejmowanych środków przez podmioty sektora kolejowego, w przypadku nieprawidłowości „systemowych”, szczególną uwagę należy skierować na wzrost efektywności stopnia wdrożenia systemów zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym. W początkowym etapie kontrole prowadzone były głównie pod kątem niewdrożenia kryteriów oceny zgodności. Obecnie z uwagi na widoczne zaangażowanie podmiotów we wdrożenie oraz rozwijanie systemów zarządzania bezpieczeństwem oraz utrzymanie, wprowadzono nowe – proaktywne podejście w ramach stosowanego nadzoru.

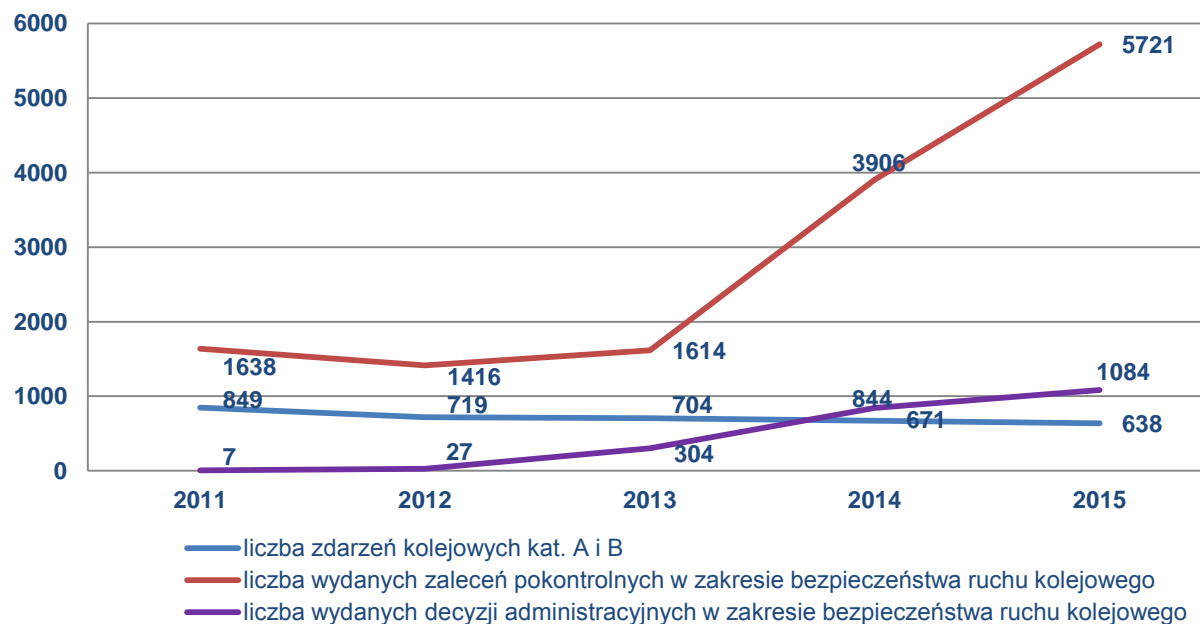
Odnosząc się do rezultatów działań podjętych w tym zakresie, należy zauważyć, że w 2015 r. Prezes UTK umorzył część postępowań (spośród 22 decyzji administracyjnych w sprawie stwierdzenia naruszeń w zakresie systemu zarządzania bezpieczeństwem umorzonych zostało 14 postępowań) z uwagi na fakt, że podczas ponownej kontroli stwierdzono usunięcie wszystkich wykazanych nieprawidłowości.

Podsumowując, można stwierdzić, że wśród podmiotów rynku kolejowego wzrasta poziom kultury bezpieczeństwa, co w efekcie przekłada się na coraz skuteczniejsze zarządzanie ryzykiem, a tym samym prowadzi to do wzrostu poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Dodatkowo należy pokreślić, że na podstawie wyników przeprowadzonych działań nadzorczych obserwowany jest wzrost liczby wydanych zaleceń pokontrolnych oraz decyzji administracyjnych, w tym decyzji nakładających kary pieniężne, co ma bezpośredni związek z intensyfikacją przeprowadzania działań nadzorczych.

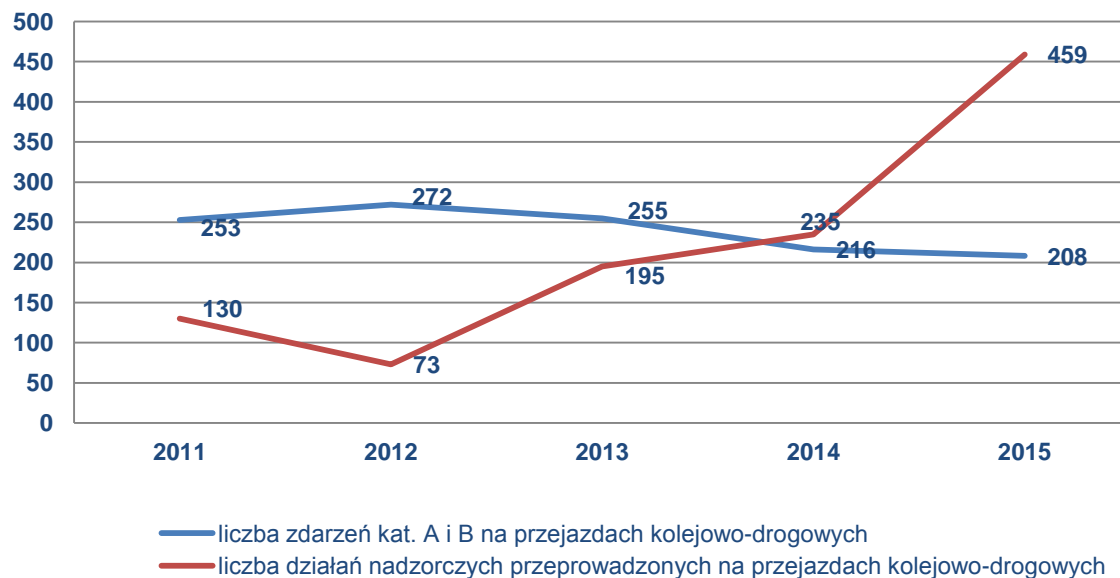
Realizacja wydanych zaleceń oraz postanowień decyzji administracyjnych przez podmioty funkcjonujące na rynku kolejowym przekłada się na wzrost poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego, co uwidacznia się w systematycznie spadającej liczbie zdarzeń kolejowych kat. A (poważny wypadek) i B (wypadek).

Rys. 15. Zależność pomiędzy liczbą wydanych zaleceń pokontrolnych w zakresie bezpieczeństwa a liczbą zdarzeń kolejowych kat. A i B, tj. znaczących wypadków



Pozytywny aspekt z realizacji środków podjętych przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury w celu usunięcia niezgodności obrazuje przykład nadzoru nad stanem technicznym, procesem utrzymania i klasyfikacją skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi. W okresie od stycznia do końca grudnia 2015 r. działaniami nadzorczymi objęto ponad 450 przejazdów kolejowo-drogowych. W trakcie prowadzonych czynności stwierdzono szereg nieprawidłowości między innymi w utrzymaniu infrastruktury torowej i przyległych gruntów, takich jak: ograniczona widoczność na przejazdach, nieprawidłowe oznakowanie dróg, zły stan techniczny przejazdów, w tym uszkodzenie nawierzchni przejazdowej oraz przekroczenie dopuszczalnego iloczynu ruchu na przejazdach kolejowych.

Rys. 16. Zależność pomiędzy liczbą działań nadzorczych na przejazdach kolejowo-drogowych a liczbą zdarzeń kolejowych kat. A i B na przejazdach kolejowo-drogowych, tj. znaczących wypadków



Rezultatem niniejszych środków było podjęcie przez zarządców infrastruktury pilnych działań zmierzających do wyeliminowania nieprawidłowości stwierdzonych podczas czynności nadzorczych. Wraz ze wzrostem wykonywanych czynności nadzorczych na przejazdach kolejowo-drogowych zmniejszyła się liczba zdarzeń kolejowych kategorii A i B mających miejsce na przejazdach. Stąd wnioskować można, że efekty działań podjętych przez Prezesa UTK znajdują odzwierciedlenie we wzrastającym poziomie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Jednakże biorąc pod uwagę całościową ocenę odnośnie naruszeń w zakresie utrzymania infrastruktury, skuteczność podejmowanych przez zarządców infrastruktury środków była nadal niewystarczająca, na co wpływ miały wieloletnie zaniedbania w tym zakresie. Bezpieczeństwo zapewniane było poprzez wprowadzanie stosownych ograniczeń eksploatacyjnych, a nie poprzez doprowadzenie infrastruktury kolejowej do właściwego poziomu. Poprawa w tym obszarze możliwa będzie dopiero poprzez wprowadzanie programów modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych.

E. Certyfikacja i autoryzacja bezpieczeństwa

1. Wytoczne

Na chwilę obecną wytyczne Prezesa UTK w zakresie procedury uzyskiwania certyfikatów i autoryzacji bezpieczeństwa dostępne są na stronie internetowej UTK, na której znajdują się najważniejsze informacje dotyczące uzyskiwania ww. dokumentów. W poszczególnych działach zawarte są podstawowe informacje o systemie zarządzania bezpieczeństwem, wzór wniosku wraz z instrukcją jego wypełniania oraz informacje dotyczące opłat.

W związku z realizowanym w 2015 r. procesem przedłużania ważności certyfikatów i autoryzacji bezpieczeństwa, na stronie internetowej UTK opublikowane zostały wytyczne dla podmiotów składających wnioski o przedłużenie ważności certyfikatów bezpieczeństwa części A i B oraz autoryzacji bezpieczeństwa. Informacja została również uzupełniona o planowany schemat postępowania UTK w tym zakresie, pozwalający podmiotom na właściwe przygotowanie się do procesu przedłużania ważności certyfikatów bezpieczeństwa oraz poznanie oczekiwań UTK z tym związanych.

Podjęte środki okazały się skuteczne – większość podmiotów z wyprzedzeniem większym niż wymagany przepisami prawa krajowego złożyła odpowiednie wnioski o przedłużenie certyfikatów i autoryzacji, co pozwoliło Prezesowi UTK zaplanować działania nadzorcze i odpowiednio rozłożyć pracę nad recertyfikacją.

2. Kontakty z innymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa

W 2015 r., podobnie jak w roku 2014 r., kontakty UTK z innymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa w ramach procesu certyfikacji bezpieczeństwa były ograniczone. Do UTK nie wpłynęły wnioski innych organów ds. bezpieczeństwa o udzielenie informacji dotyczących certyfikatu bezpieczeństwa części A wydanego dla przedsiębiorstwa kolejowego w Polsce. W 2015 r. żadne z zagranicznych przedsiębiorstw nie uzyskało certyfikatu bezpieczeństwa w części B w Polsce, natomiast certyfikat taki został wydany przez niemiecką władzę bezpieczeństwa dla LOTOS Kolej sp. z o.o.

3. Kwestie proceduralne

Rok 2015 był w Polsce pierwszym rokiem recertyfikacji (pierwsze certyfikaty bezpieczeństwa wydano w 2010 r. na okres pięciu lat) oraz przedłużania ważności autoryzacji bezpieczeństwa. Prezes UTK rozpatrzył wszystkie wnioski o wydanie certyfikatu lub autoryzacji bezpieczeństwa, których ważność upływała w 2015 r.

W 2015 r., w dalszym ciągu, nacisk położony został na realizację kontroli stopnia wdrożenia systemów zarządzania bezpieczeństwem przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury ubiegających się o przedłużenie ważności certyfikatów i autoryzacji bezpieczeństwa. Decyzje w zakresie przedłużenia ważności certyfikatu lub autoryzacji podejmowane były z uwzględnieniem należytej realizacji procedur systemu zarządzania bezpieczeństwem.

W wyniku prowadzonych działań nadzorczych w 2015 r. zostało wszczęte jedno postępowanie administracyjne w sprawie ponownego rozpatrzenia decyzji w sprawie cofnięcia certyfikatu bezpieczeństwa wydanego przewoźnikowi kolejowemu CARGO MASTER sp. z o.o. Postępowanie zakończyło się 9 kwietnia 2015 r. uchynieniem decyzji i umorzeniem postępowania w pierwszej instancji. Przyczyną uchynienia decyzji było usunięcie naruszeń przez przewoźnika.

Ponadto w 2015 r. toczyły się dwa postępowania administracyjne w sprawie cofnięcia certyfikatów:

- wszczęte w 2013 r. w sprawie ponownego rozpatrzenia decyzji cofającej certyfikat bezpieczeństwa spółce S&K Train Transport sp. z o.o. Postępowanie zakończyło się 8 stycznia 2016 r. utrzymaniem w mocy decyzji pierwszej instancji;
- wszczęte w 2014 r. w sprawie cofnięcia certyfikatu bezpieczeństwa przewoźnikowi kolejowemu Krzysztof Warchoł prowadzącemu działalność gospodarczą pod nazwą F.H.U. „ORION Kolej” Krzysztof Warchoł. Postępowanie zakończyło się 6 maja 2015 r. umorzeniem. Przyczyną umorzenia postępowania było usunięcie nieprawidłowości przez przewoźnika.

4. Informacje zwrotne

Prezes UTK nie opracował osobnego mechanizmu, w ramach którego przedsiębiorstwa kolejowe lub zarządcy infrastruktury mogą wyrazić swoje opinie na temat procedur w zakresie wydawania, przedłużania lub zmiany certyfikatów bezpieczeństwa część A i część B oraz autoryzacji bezpieczeństwa lub składać skargi na działalność Prezesa UTK. Rozwiązania w tym zakresie wynikają bezpośrednio z przepisów obowiązującego prawa krajowego.

Ponadto Kodeks postępowania administracyjnego przewiduje procedurę składania skarg i wniosków do organów administracji publicznej. Przedmiotem skargi może być w szczególności zaniedbanie lub nienależyte wykonywanie zadań przez właściwe organy albo przez ich pracowników, naruszenie praworządności lub interesów skarżących, a także przewlekłe lub biurokratyczne załatwianie spraw. Przedmiotem wniosku zaś mogą być w szczególności sprawy ulepszenia organizacji, wzmocnienia praworządności, usprawnienia pracy i zapobiegania nadużyciom, ochrony własności, lepszego zaspokajania potrzeb ludzkości.

W 2015 r. do Prezesa UTK nie wpłynęła jednakże żadna skarga ani wniosek w trybie opisanym powyżej, które dotyczyłyby postępowań administracyjnych w przedmiocie wydania, zmiany lub przedłużenia certyfikatu bezpieczeństwa część A, część B, bądź autoryzacji bezpieczeństwa.

F. Zmiany w prawodawstwie

1. Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei

Dyrektywa bezpieczeństwa została wdrożona do przepisów prawa krajowego w drodze ustawy z dnia 22 lipca 2006 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz towarzyszących jej rozporządzeń wykonawczych. Poniżej wymienione zostały obowiązujące w 2015 r. przepisy prawa krajowego transponujące dyrektywę bezpieczeństwa:

- Ustawa z dnia 28 marca 2003 o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, ze zm., dalej: ustawa o transporcie kolejowym),
- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 5 grudnia 2006 r. w sprawie sposobu uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa (Dz. U. 2006 r. Nr 230, poz. 1682, ze zm.),
- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 19 lutego 2007 r. w sprawie zawartości raportu z postępowania w sprawie poważnego wypadku, wypadku i incydentu kolejowego (Dz. U. z 2007 r. Nr 41, poz. 268, ze zm.),
- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007 r. w sprawie warunków oraz trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa (Dz. U. z 2007 r. Nr 57, poz. 389) zmienione Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków oraz trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa (Dz. U. z 2015 r., poz. 265),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2014 r., poz. 720),
- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007 r. w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (Dz. U. 2007 r. Nr 57, poz. 388),
- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r., poz. 328),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r., poz. 369),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 21 lipca 2015 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) (Dz. U. z 2015 r., poz. 1061).

Szczegółowe informacje w zakresie statusu transpozycji przedmiotowej dyrektywy zostały zwarte w tabeli 1 w załączniku 2 do niniejszego raportu.

2. Zmiany w prawodawstwie i uregulowaniach

Szczegółowe informacje w zakresie zmian w obowiązujących przepisach krajowych zostały zawarte w tabeli w załączniku 2 do niniejszego raportu.

G. Stosowanie CSM w zakresie oceny i wyceny ryzyka

1. Doświadczenia krajowych organów ds. bezpieczeństwa

W 2015 r. Prezes UTK kontynuował analizę sposobu realizacji przez przewoźników, zarządców infrastruktury, wykonawców modernizacji infrastruktury i taboru kolejowego i podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie (ECM) procesu oceny znaczenia zmiany oraz zarządzania ryzykiem wynikających z rozporządzenia wykonawczego komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (dalej: rozporządzenie 402/2013), również w ramach realizacji procesów dopuszczania do eksploatacji podsystemów strukturalnych i pojazdów kolejowych.

Po pierwsze podkreślić należy, że poważnym problemem, jaki Prezes UTK zidentyfikował w omawianym kontekście pozostaje niska jakość przekazywanej dokumentacji z zakresu oceny znaczenia zmiany. Podmioty przekazywały dokumenty w formie jedno lub dwustronicowych notatek, w których jednym zdaniem podsumowywano poszczególne kryteria oceny znaczenia zmiany, a na końcu wskazywano, iż zmiana ma charakter nieznaczący. Przypomnieć natomiast należy, że zgodnie z art. 4 ust. 2 rozporządzenia nr 402/2013, wnioskodawca jest zobowiązany do przechowywania dokumentacji, która uzasadnia jego decyzję. W większości przypadków dokumentacja przekazywana do Prezesa UTK odnotowywała jedynie podjętą decyzję, a nie zawierała żadnych informacji pozwalających ocenić prawidłowość jej podjęcia i argumenty za nią stojące.

Podkreślić ponadto należy, że wątpliwości Prezesa UTK budzi nie tylko ocena znaczenia zmiany na podstawie przesłanek określonych w rozporządzeniu 402/2013, ale także wcześniejszy etap procesu, tj. ocena, czy zmiana ma wpływ na bezpieczeństwo. Prezes UTK zidentyfikował przypadki, w których wprowadzana zmiana systemu kolejowego skutkowałą zmianą wielu procedur lub regulacji wewnętrznych, a oceniana była jako niemająca wpływu na bezpieczeństwo tego systemu (np. integracja systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz systemu zarządzania utrzymaniem – wydaje się, że niespójności w ramach obu systemów, czy ich niekompatybilność bezpośrednio rzutuje na możliwość bezpiecznego prowadzenia działalności przez przedsiębiorcę).

Ponadto jedną z zasadniczych nieprawidłowości, jaką Prezes UTK zidentyfikował w odniesieniu do realizowanego procesu oceny znaczenia zmiany, było niezrozumienie jego istoty poprzez ocenę znaczenia zmiany dokumentacji systemu zarządzania bezpieczeństwem a nie ocenę znaczenia zmiany w systemie kolejowym. Zwrócić bowiem należy uwagę, że art. 2 rozporządzenia 402/2013 stanowi wprost o tym, że stosuje się je do wszelkich zmian w systemie kolejowym. Oceniane powinny być zatem wprowadzane zmiany techniczne, eksploatacyjne lub organizacyjne, nie natomiast zmiany w dokumentacji systemu zarządzania bezpieczeństwem, które są wtórne wobec samych zmian w systemie kolejowym. Konsekwencją wyżej wskazanego podejścia jest przykładowo ocena przesłanki odwracalności zmiany (będącej jedną z przesłanek oceny znaczenia zmiany) polegająca na ocenie możliwości powrotu do poprzedniej wersji dokumentacji składającej się na system zarządzania bezpieczeństwem lub też ocena, czy zmiana w graficznym przedstawieniu procesu w jednej z procedur ma innowacyjny charakter. Oceny tego rodzaju nie dają żadnych przesłanek pozwalających na rzeczywistą ocenę znaczenia zmiany w systemie kolejowym.

W przypadku wniosków dotyczących dokumentacji systemu utrzymania pojazdów kolejowych, wniosków o zmianę w dokumentacji bądź wydanych opinii nt. wniosków o odstępstwo od technicznych warunków eksploatacji pojazdów kolejowych, nieścisłości w procesie oceny znaczenia zmiany dotyczyły braku ostatecznego określenia znaczenia zmiany, oraz braku wykazania i uzasadnienia, że z uwagi na stan techniczny pojazdy mogą być w dalszym ciągu eksploatowane. Zidentyfikowano także różnice między opinią techniczną dołączoną do wniosku a zapisami zawartymi w ocenie znaczenia

zmiany. Zwrócono również uwagę na brak ujęcia wszystkich występujących zagrożeń i brak wskazania ewentualnych środków kontroli ryzyka.

Jednym z podstawowych mankamentów rozporządzenia 352/2009 było to, że wskazując wymagania, które powinien spełnić podmiot aby móc pełnić rolę jednostki oceniającej w rozumieniu rozporządzenia, nie określało sposobu potwierdzenia kompetencji jednostki oceniającej. Ta kwestia została rozwiązana przez rozporządzenie 402/2013, które wskazuje dwie drogi służące potwierdzeniu kompetencji jednostki oceniającej – proces akredytacji i proces uznania. Z uwagi na fakt, że w Polsce przyjęty został proces akredytacji jako metoda dla potwierdzenia kompetencji jednostki oceniającej, Prezes UTK, Dyrektor Polskiego Centrum Akredytacji oraz Minister Infrastruktury i Rozwoju podpisali 13 lutego 2015 r. Porozumienie w sprawie współpracy w zakresie akredytacji i nadzoru nad jednostkami oceniającymi w transporcie kolejowym. Przedmiotem Porozumienia jest określenie warunków umożliwiających wykonanie przepisów rozporządzenia 402/2013 oraz określenie zasad współpracy Stron Porozumienia w zakresie opracowania programu akredytacji, jego realizacji oraz nadzoru nad akredytowanymi jednostkami oceniającymi².

Reasumując, wskazać należy, że opis zmian przekazywanych przez podmioty rynkowe do Prezesa UTK pozwala podtrzymać twierdzenie, że podmioty rynkowe, dokonując oceny znaczenia zmiany, wykazują się dużą rezerwą, jeśli chodzi o klasyfikowanie zmian w systemie kolejowym jako zmian znaczących. Możliwe, że związane jest to z potrzebą nabycia większego doświadczenia w zakresie stosowania wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, której obowiązek stosowania datuje się dopiero od połowy 2012 r. Podkreślić przy tym należy, że odpowiedzialność za proces oceny znaczenia zmiany i zarządzania ryzykiem ponosi podmiot wdrażający zmianę.

Prezes UTK, mając na uwadze potrzeby sektora kolejowego, przygotował przewodniki na temat praktycznego stosowania wymagań wspólnej metody bezpieczeństwa:

- w odniesieniu do monitorowania, która ma być stosowana przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury po otrzymaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa oraz przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie (CSM M);
- w zakresie wyceny i oceny ryzyka (CSM RA).

Wymienione powyżej przewodniki mają na celu ułatwienie podmiotom sektora kolejowego spełnianie wymagań niezbędnych do uzyskania dokumentów bezpieczeństwa wydawanych przez Prezesa UTK: certyfikatów bezpieczeństwa, certyfikatów podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych, autoryzacji bezpieczeństwa.

Przewodniki te jednocześnie powinny przyczynić się do lepszej realizacji przez podmioty sektora kolejowego procesów służących zapewnieniu, że ich działalność prowadzona jest w sposób bezpieczny, co w konsekwencji przekłada się na poprawę bezpieczeństwa całego systemu kolejowego.

Zarządzanie ryzykiem związanym z wprowadzanymi zmianami organizacyjnymi, technicznymi i eksploatacyjnymi służy natomiast identyfikowaniu zagrożeń w działalności przedsiębiorstwa kolejowego i wdrażaniu środków zapobiegawczych zmierzających do obniżenia ryzyka do poziomu akceptowalnego. Innymi słowy, odpowiednie i rzetelne stosowanie tego procesu pozwala kierownictwu danego przedsiębiorstwa upewnić się, że wprowadzane zmiany są właściwie zarządzane, a ryzyka z nimi związane mogą być skutecznie kontrolowane. Bez rzetelnego przeprowadzenia procesu identyfikacji zagrożeń przedsiębiorstwo nie jest w stanie skutecznie analizować ryzyka związanego ze zmianą.

Oba wspomniane procesy mają zatem kluczowe znaczenie dla zapewnienia bezpieczeństwa prowadzenia działalności kolejowej, a skuteczność ich realizacji znajduje bezpośrednie przełożenie na bezpieczeństwo systemu kolejowego.

² <https://www.pca.gov.pl>

Z tej właśnie przyczyny Prezes UTK uznał za konieczne zapewnienie przedsiębiorcom kolejowym kompleksowej pomocy we wdrożeniu tych procesów w ich systemach zarządzania bezpieczeństwem w postaci przedstawionych przewodników.

Opracowane przewodniki oparte zostały na analizie praktycznych doświadczeń podmiotów sektora kolejowego i aktualnego stanu wiedzy w dziedzinie zarządzania systemami bezpieczeństwa. Opisano w nich alternatywne rozwiązania umożliwiające dostosowanie procesów monitorowania i zarządzania ryzykiem do charakteru prowadzonej działalności. Wskazano także kluczowe sfery wymagające szczególnej uwagi i rzetelnego podejścia, bez których efektywność obu procesów zostaje osłabiona. Ponadto przedstawione przewodniki uzupełniają i objaśniają regulacje prawa Unii Europejskiej w zakresie wspólnych metod bezpieczeństwa.

W ocenie Prezesa UTK zastosowanie opracowanych przewodników, zawierających kompleksowy zestaw praktycznych wskazówek i przykładów wskazujących, w jaki sposób zapewnić skuteczność i rzetelność procesów zarządzania ryzykiem i monitorowania, z pewnością przyczyni się do eliminacji wielu zagrożeń w ruchu kolejowym i poprawy ogólnego stanu bezpieczeństwa na kolei

2. Informacje zwrotne od podmiotów

Informacje o doświadczeniach podmiotów w zakresie stosowania CSM o ocenie ryzyka przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury opisują w rocznych raportach w sprawie bezpieczeństwa, które przekazują Prezesowi UTK w terminie do 30 czerwca każdego roku.

W zakresie dotyczącym stosowania rozporządzenia nr 402/2013 Prezes UTK sugerował w swoich wytycznych przekazanie następujących informacji:

- krótkiego opisu najważniejszych zmian uznanych przez podmiot za nie mające wpływu na bezpieczeństwo,
- opisu głównych zmian uznanych za nieznaczące,
- opisu głównych zmian uznanych za znaczące, w tym również informacji o przeprowadzonym procesie zarządzania ryzykiem, dotyczących udziału podwykonawców w procesie itp.,
- opisu przeprowadzonych przez podmioty audytów skuteczności procesu zarządzania ryzykiem.

W tym kontekście należy wskazać, że podmioty dostosowały się do powyższych wytycznych i przekazały wymagane informacje, które stanowiły jedną z podstaw do opracowania wniosków, zawartych w punkcie 1. niniejszego rozdziału. Z przekazanych informacji wynika, że najczęściej analizowane były zmiany, które wiązały się z modyfikacją dokumentacji systemu zarządzania bezpieczeństwem, np. w wyniku zmian:

- przepisów prawnych,
- instrukcji wewnętrznych,
- zmian organizacyjnych w przedsiębiorstwie.

Pozostałe analizowane zmiany, które zostały uznane za zmiany znaczące, dotyczyły innych zagadnień np.:

- wprowadzenie do eksploatacji nowego typu taboru oraz modernizacja użytkowanych pojazdów,
- zmiany w Dokumentacji Systemu Utrzymania pojazdu kolejowego,
- ujednoczenie zasad przeprowadzania autoryzacji, nabywania znajomości szlaku oraz prowadzenia nowych rejestrów egzaminów dla pracowników kolejowych,

- objęcie eksploatowanych bocznic certyfikatem bezpieczeństwa,
- zabudowa ETCS poziom I oraz II,
- prowadzenie regularnych przewozów na nowych szlakach,
- likwidacja torów i przebudowa układów torowych,
- udział podwykonawców (innych podmiotów) zaangażowanych w proces zarządzania ryzykiem,

Należy mieć na uwadze, iż w zależności od interpretacji przepisów przez przedsiębiorstwo kolejowe te same zmiany są zaliczane do różnych kategorii. Największa rozbieżność ma miejsce przy ocenie wpływu zmiany polegającej na wprowadzeniu nowego typu taboru do eksploatacji. Różnice polegają na rozumieniu pojęcia „nowego typu” taboru, tzn. czy oznacza to nowo wyprodukowany tabor, czy nowowprowadzony na stan przedsiębiorstwa, a co za tym idzie kategoryzacja związanej z tym zmiany.

Wśród innych istotnych informacji przekazanych w raportach należy wskazać, że w większości przypadków przewoźnicy kolejowi nie angażowali w swoje procesy zarządzania ryzykiem podmiotów zewnętrznych. Inaczej sytuacja wygląda w przypadku zarządców infrastruktury, których specyficzna rola w systemie kolejowym wymaga współpracy w zakresie oceny ryzyka z podmiotami zewnętrznymi, przede wszystkim przewoźnikami kolejowymi lub wykonawcami inwestycji kolejowych.

3. Zmiana krajowych przepisów w celu uwzględnienia CSM w zakresie oceny i wyceny ryzyka

Wspólna metoda bezpieczeństwa w zakresie oceny i wyceny ryzyka (CSM RA) została uwzględniona w ustawie o transporcie kolejowym oraz w przepisach wykonawczych, w szczególności w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 listopada 2013 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei.

Dostosowanie prawodawstwa krajowego do zapisów rozporządzenia 402/2013 nastąpiło w drodze ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw z dnia 15 stycznia 2015 r. Tematyka związana z rozporządzeniem 402/2013 jest zawarta w art. 1 ust. 14-16 wyżej wymienionej ustawy.

Stosowanie rozporządzenia 402/2013 zgodnie z jego art. 20 rozpoczęło się 21 maja 2015 r. Oznacza to, iż począwszy od 21 maja 2015 r. w przypadku konieczności przeprowadzenia niezależnej oceny bezpieczeństwa ocenę taką, w przypadku Polski, będą mogły przeprowadzać jednostki oceniające (AsBo) posiadające certyfikat akredytacji wydany zgodnie z ustawą z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (tekst jednolity: Dz. U z 2016 r., poz. 655). Podmioty kolejowe mogą także korzystać z usług zagranicznych jednostek oceniających akredytowanych lub uznanych w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej.

Akredytację należy rozumieć jako formalne uznanie przez upoważnioną jednostkę akredytującą kompetencji podmiotów działających w obszarze oceny zgodności, czyli jednostek certyfikujących, inspekcyjnych lub laboratoriów w zakresie wykonywania określonych działań. Upoważnienie jednostki akredytującej jest zwykle uzyskiwane od rządu kraju członkowskiego UE. Akredytacja służy budowaniu i umacnianiu zaufania do wyników wzorcowań, badań i inspekcji, certyfikowanych wyrobów i usług, kwalifikacji certyfikowanych osób oraz certyfikowanych systemów zarządzania³.

W Polsce proces akredytacji prowadzony jest przez Polskie Centrum Akredytacji.

³ <http://www.pca.gov.pl>

Praktyka stosowania wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka (CSM RA) będzie mogła być oceniona po upływie pewnego czasu od daty, od której rozporządzenie 402/2013 jest stosowane, niemniej pewne doświadczenia i wnioski płyną ze stosowania (1 lipca 2012 r.) rozporządzenia 352/2009.

H. Odstępstwa od systemu certyfikacji ECM

Art. 14a ust. 8 dyrektywy bezpieczeństwa przewiduje, iż państwa członkowskie mogą w określonych przypadkach podjąć inną decyzję o sposobie wykonania obowiązków związanych z określeniem podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie i jego certyfikacją, aniżeli jest to przewidziane w obowiązujących przepisach europejskich. Odstępstwa tego rodzaju powinny być wdrażane przy rejestrowaniu pojazdów kolejowych oraz w procesie wydawania certyfikatów i autoryzacji bezpieczeństwa.

W Polsce powyższa kwestia została uregulowana w przepisach na poziomie krajowym, tj. w art. 23j ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym. Zgodnie z zapisami tego artykułu, zadania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w przypadku pojazdów kolejowych:

- zarejestrowanych w państwie innym niż państwo członkowskie Unii Europejskiej i utrzymywanych zgodnie z przepisami obowiązującymi w tym państwie,
- eksploatowanych na liniach kolejowych, na których szerokość torów różni się od szerokości torów głównej sieci kolejowej w Rzeczypospolitej Polskiej i w przypadku, których spełnienie warunków określonych w ust. 2 zapewnia się w drodze umów międzynarodowych z państwami innymi niż państwo członkowskie Unii Europejskiej,
- wpisanych do rejestru zabytków lub do inwentarza muzealiów oraz pojazdów kolejowych wojskowych i pojazdów kolejowych specjalnych, których przejazd wymaga uzyskania zezwolenia Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego,

realizuje przewoźnik kolejowy przemieszczający te pojazdy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

W związku z powyższym Prezes UTK nie wydaje odstępstw we wspomnianym zakresie, gdyż odstępstwa te mają zastosowanie do wymienionych kategorii pojazdów z mocy samej ustawy i nie wymagają uzyskania dodatkowych zezwoleń.

W myśl art. 12 ust. 7 rozporządzenia komisji (UE) nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 653/2007, przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury posiadający certyfikat lub autoryzację bezpieczeństwa wydaną nie później niż 31 maja 2012 r. nie muszą ubiegać się o certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie na pierwotny okres ważności swoich certyfikatów lub autoryzacji bezpieczeństwa.

Powyższe oznacza, iż po upływie terminu ważności obecnie posiadanego certyfikatu lub autoryzacji bezpieczeństwa część A, nie będzie możliwe pełnienie przez dany podmiot funkcji podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie. Brak certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie będzie skutkowało zawieszeniem rejestracji wagonów towarowych, dla których pełniona jest funkcja podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie i tym samym całkowitym uniemożliwieniem ich eksploatacji na sieci kolejowej.

W 2015 r. konsekwencją stopniowego wygaszania okresu przejściowego na uzyskanie certyfikatów dla podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe była konieczność złożenia, przed uruchomieniem procesu przedłużania certyfikatu lub autoryzacji bezpieczeństwa, wniosków o wydanie nowego certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie. Zobowiązani do złożenia wniosków byli przewoźnicy i zarządcy pełniący dotychczas rolę podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie wagonów towarowych na podstawie posiadanych autoryzacji i certyfikatów bezpieczeństwa i chcący pełnić tę funkcję w przyszłości.

Załącznik 1: Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa

Tab. 1. Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI)

Kod	Opis danych	Format danych	Wartość
1.1. Łączna liczba znaczących wypadków i podział na następujące typy wypadków			
N00	Łączna liczba wszystkich wypadków	Wartość liczbowa	307
N01	Liczba kolizji pociągów, w tym kolizji z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	3
N02	Liczba wykolejeń pociągów	Wartość liczbowa	9
N03	Liczba wypadków na przejazdach kolejowych, w tym wypadków z udziałem pieszych na przejazdach kolejowych	Wartość liczbowa	74
N04	Liczba wypadków z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się tabor kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	218
N05	Liczba pożarów taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
N06	Liczba innych wypadków	Wartość liczbowa	3
1.2.1a. Łączna liczba poważnie rannych osób, według rodzaju wypadku, w podziale na następujące kategorie			
TS00	Ogółem we wszystkich wypadkach	Wartość liczbowa	93
TS01	W kolizjach pociągów, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	2
TS02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
TS03	W wypadkach na przejazdach kolejowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowych	Wartość liczbowa	41
TS04	W wypadkach z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się tabor kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	49
TS05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
TS06	W pozostałych wypadkach	Wartość liczbowa	1
1.2.1b. Łączna liczba poważnie rannych pasażerów, według rodzaju wypadku			
PS00	Ogółem we wszystkich wypadkach	Wartość liczbowa	2
PS01	W kolizjach pociągów, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	2
PS02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
PS03	W wypadkach na przejazdach kolejowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowych	Wartość liczbowa	0
PS04	W wypadkach z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się tabor kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	4
PS05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
PS06	W pozostałych wypadkach	Wartość liczbowa	0
1.2.1c. Łączna liczba poważnie rannych pracowników, w tym pracowników wykonawców, według rodzaju wypadku			
SS00	Ogółem we wszystkich wypadkach	Wartość liczbowa	4
SS01	W kolizjach pociągów, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
SS02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0

SS03	W wypadkach na przejazdach kolejowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowych	Wartość liczbowa	2
SS04	W wypadkach z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się tabor kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	1
SS05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
SS06	W pozostałych wypadkach	Wartość liczbowa	1
1.2.1d. Łączna liczba poważnie rannych użytkowników przejazdów kolejowych, według rodzaju wypadku			
LS00	Ogółem we wszystkich wypadkach	Wartość liczbowa	39
LS01	W kolizjach pociągów, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
LS02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
LS03	W wypadkach na przejazdach kolejowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowych	Wartość liczbowa	39
LS04	W wypadkach z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się tabor kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	0
LS05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
LS06	W pozostałych wypadkach	Wartość liczbowa	0
1.2.1e. Łączna liczba poważnie rannych nieupoważnionych osób na terenie kolei, według rodzaju wypadku			
US00	Ogółem we wszystkich wypadkach	Wartość liczbowa	43
US01	W kolizjach pociągów, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
US02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
US03	W wypadkach na przejazdach kolejowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowych	Wartość liczbowa	0
US04	W wypadkach z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się tabor kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	43
US05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
US06	W pozostałych wypadkach	Wartość liczbowa	0
1.2.1f. Łączna liczba innych poważnie rannych osób, według rodzaju wypadku			
OS00	Ogółem we wszystkich wypadkach	Wartość liczbowa	1
OS01	W kolizjach pociągów, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
OS02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
OS03	W wypadkach na przejazdach kolejowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowych	Wartość liczbowa	0
OS04	W wypadkach z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się tabor kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	1
OS05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
OS06	W pozostałych wypadkach	Wartość liczbowa	0
1.2.2a. Łączna liczba osób zabitych, według rodzaju wypadku, w podziale na następujące kategorie			
TK00	Ogółem we wszystkich wypadkach	Wartość liczbowa	227
TK01	W kolizjach pociągów, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0

TK02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
TK03	W wypadkach na przejazdach kolejowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowych	Wartość liczbowa	53
TK04	W wypadkach z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się tabor kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	174
TK05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
TK06	W pozostałych wypadkach	Wartość liczbowa	0
1.2.2b. Łączna liczba zabitych pasażerów, według rodzaju wypadku			
PK00	Ogółem we wszystkich wypadkach	Wartość liczbowa	3
PK01	W kolizjach pociągów, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
PK02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
PK03	W wypadkach na przejazdach kolejowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowych	Wartość liczbowa	0
PK04	W wypadkach z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się tabor kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	3
PK05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
PK06	W pozostałych wypadkach	Wartość liczbowa	0
1.2.2c. Łączna liczba zabitych pracowników, w tym pracowników wykonawców, według rodzaju wypadku			
SK00	Ogółem we wszystkich wypadkach	Wartość liczbowa	3
SK01	W kolizjach pociągów, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
SK02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
SK03	W wypadkach na przejazdach kolejowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowych	Wartość liczbowa	0
SK04	W wypadkach z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się tabor kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	3
SK05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
SK06	W pozostałych wypadkach	Wartość liczbowa	0
1.2.2d. Łączna liczba zabitych użytkowników przejazdów kolejowych, według rodzaju wypadku			
LK00	Ogółem we wszystkich wypadkach	Wartość liczbowa	53
LK01	W kolizjach pociągów, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
LK02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
LK03	W wypadkach na przejazdach kolejowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowych	Wartość liczbowa	53
LK04	W wypadkach z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się tabor kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	0
LK05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
LK06	W pozostałych wypadkach	Wartość liczbowa	0
1.2.2e. Łączna liczba zabitych nieupoważnionych osób na terenie kolei, według rodzaju wypadku			
UK00	Ogółem we wszystkich wypadkach	Wartość liczbowa	166

UK01	W kolizjach pociągów, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
UK02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
UK03	W wypadkach na przejazdach kolejowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowych	Wartość liczbowa	0
UK04	W wypadkach z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się tabor kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	166
UK05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
UK06	W pozostałych wypadkach	Wartość liczbowa	0
1.2.2f. Łączna liczba innych zabitych osób, według rodzaju wypadku			
OK00	Ogółem we wszystkich wypadkach	Wartość liczbowa	2
OK01	W kolizjach pociągów, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
OK02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
OK03	W wypadkach na przejazdach kolejowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowych	Wartość liczbowa	0
OK04	W wypadkach z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się tabor kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	2
OK05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
OK06	W pozostałych wypadkach	Wartość liczbowa	0
2. Wskaźniki odnoszące się do przewozu towarów niebezpiecznych			
N18	Łączna liczba wypadków z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne	Wartość liczbowa	1
N19	Liczba wypadków z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne, w których NIE doszło do uwolnienia towarów niebezpiecznych	Wartość liczbowa	1
N20	Liczba wypadków z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne, w których DOSZŁO do uwolnienia towarów niebezpiecznych	Wartość liczbowa	0
3. Wskaźniki odnoszące się do samobójstw			
N07	Liczba samobójstw	Wartość liczbowa	88
4. Wskaźniki odnoszące się do zdarzeń poprzedzających wypadki			
I00	Łączna liczba zdarzeń poprzedzających wypadki	Wartość liczbowa	1764
I01	Łączna liczba pękniętych szyn	Wartość liczbowa	1635
I02	Łączna liczba odkształceń torów	Wartość liczbowa	48
I03	Łączna liczba defektów sygnalizacji	Wartość liczbowa	18
I04	Łączna liczba przypadków minięcia sygnału informującego o niebezpieczeństwie	Wartość liczbowa	62
I05	Łączna liczba pękniętych kół w użytkowanym taborze kolejowym	Wartość liczbowa	0
I06	Łączna liczba pękniętych osi w użytkowanym taborze kolejowym	Wartość liczbowa	1

5. Wskaźniki do wyliczenia skutków ekonomicznych wypadków			
C00	Skutki ekonomiczne WSZYSTKICH wypadków	Wartość liczbowa (€)	196149543
C10	Skutki ekonomiczne TYLKO znaczących wypadków	Wartość liczbowa (€)	163372767
C01	Skutki ekonomiczne wypadków śmiertelnych	Wartość liczbowa (€)	142147400
C02	Skutki ekonomiczne poważnych obrażeń	Wartość liczbowa (€)	7941355
Wskutek WSZYSTKICH wypadków			
C03	Koszty szkód materialnych w taborze kolejowym lub w infrastrukturze (wszystkie wypadki)	Wartość liczbowa (€)	8997849
C07	Koszty szkód w środowisku (wszystkie wypadki)	Wartość liczbowa (€)	109517
C04	Koszty opóźnień spowodowanych wszystkimi wypadkami	Wartość liczbowa (€)	36953423
C05	Minuty opóźnień pociągów osobowych (wszystkie wypadki)	Wartość liczbowa (minuty)	198030
C06	Minuty opóźnień pociągów towarowych (wszystkie wypadki)	Wartość liczbowa (minuty)	582775
Wskutek TYLKO znaczących wypadków			
C13	Koszty szkód materialnych w taborze kolejowym lub w infrastrukturze (znaczące wypadki)	Wartość liczbowa (€)	3194099
C17	Koszty szkód w środowisku (znaczące wypadki)	Wartość liczbowa (€)	3290
C14	Koszty opóźnień spowodowanych znaczącymi wypadkami	Wartość liczbowa (€)	10086623
C15	Minuty opóźnień pociągów osobowych (znaczące wypadki)	Wartość liczbowa (minuty)	78682
C16	Minuty opóźnień pociągów towarowych (znaczące wypadki)	Wartość liczbowa (minuty)	88462
6. Wskaźniki odnoszące się do bezpieczeństwa technicznego infrastruktury i jego wdrażania			
T01	Odsetek torów z funkcjonującą automatyczną ochroną pociągów (ATP)	Wartość liczbowa (%) (67% = 0.67)	0,81%
T02	Odsetek pociągokilometrów z wykorzystaniem funkcjonujących systemów ATP	Wartość liczbowa (%)	
T03	Łączna liczba przejazdów kolejowych (z czynnymi i biernymi systemami zabezpieczeń)	Wartość liczbowa	13251
T06	Łączna liczba przejazdów kolejowych z czynnymi systemami zabezpieczeń	Wartość liczbowa	5172
T07	z automatycznym systemem ostrzegania użytkownika	Wartość liczbowa	1383
T08	z automatycznym systemem zabezpieczeń użytkownika	Wartość liczbowa	0
T09	z automatycznym systemem zabezpieczeń i ostrzegania użytkownika	Wartość liczbowa	513
T10	z automatycznym systemem zabezpieczeń i ostrzegania użytkownika oraz systemem zabezpieczenia torów	Wartość liczbowa	656
T11	z ręcznym systemem ostrzegania użytkownika	Wartość liczbowa	60
T12	z ręcznym systemem zabezpieczeń użytkownika	Wartość liczbowa	999
T13	ręcznym systemem zabezpieczeń i ostrzegania użytkownika	Wartość liczbowa	1561
T14	Łączna liczba przejazdów kolejowych z biernym systemem zabezpieczeń	Wartość liczbowa	8079

M. Wskaźniki dotyczące zarządzania bezpieczeństwem			
A01	Łączna liczba przeprowadzonych audytów	Wartość liczbowa	794
A02	Odsetek przeprowadzonych/wymaganych (lub planowanych) audytów	Wartość liczbowa (%)	82%
RT. Dane referencyjne dotyczące ruchu i infrastruktury			
R01	Łączna liczba pociągokilometrów	Wartość liczbowa (mln pociągo-km)	224,957
R02	Liczba pasażerokilometrów	Wartość liczbowa (mln pasażero-km)	16336,68
R05	Liczba pociągokilometrów dla pociągów pasażerskich	Wartość liczbowa (mln pociągo-km)	145,59
R06	Liczba pociągokilometrów dla pociągów towarowych	Wartość liczbowa (mln pociągo-km)	74,11
R04	Liczba pociągokilometrów dla innych pociągów	Wartość liczbowa (mln pociągo-km)	5,26
R07	Liczba tonokilometrów dla ładunków	Wartość liczbowa (mln tono-km)	46374,32
R08	Liczba kilometrów linii (linie dwutorowe należy liczyć RAZ)	Wartość liczbowa (km)	19274
R03	Liczba kilometrów torów (linie dwutorowe należy liczyć PODWÓJNIE)	Wartość liczbowa (km)	37547
9. Dane referencyjne dla wskaźników ekonomicznych			
R09	Średni odsetek pasażerów podróżujących w celach służbowych rocznie	Wartość liczbowa (%)	75%
R10	Średni odsetek pasażerów podróżujących w celach innych niż służbowe rocznie	Wartość liczbowa (%)	25%
R11	Krajowa wartość zapobieżenia ofierze śmiertelnej	Wartość liczbowa (€)	-
R12	Krajowa wartość zapobieżenia poważnemu obrażeniu	Wartość liczbowa (€)	-
R13	Krajowa wartość czasu na pasażera pociągu podróżującego w celach służbowych (na godzinę)	Wartość liczbowa (€)	-
R14	Krajowa wartość czasu na pasażera pociągu podróżującego w celach innych niż służbowe (na godzinę)	Wartość liczbowa (€)	-
R15	Krajowa wartość czasu dla tony ładunku (na godzinę)	Wartość liczbowa (€)	-
R16	Wartość domyślna zapobieżenia ofierze śmiertelnej	Wartość liczbowa (€)	626200,00
R17	Wartość domyślna zapobieżenia poważnemu obrażeniu	Wartość liczbowa (€)	85390,91
R18	Domyślna wartość czasu na pasażera pociągu podróżującego w celach służbowych (na godzinę)	Wartość liczbowa (€)	23,63
R19	Domyślna wartość czasu na pasażera pociągu podróżującego w celach innych niż służbowe (na godzinę)	Wartość liczbowa (€)	7,88
R20	Domyślna wartość czasu dla tony ładunku (na godzinę)	Wartość liczbowa (€)	1,43

Tab. 2. Obliczenia skutków ekonomicznych wypadków

Nazwa parametru	Jednostka	Wartość
Przewozy pasażerskie		
Wartość czasu dla pasażerów podróżujących w celach służbowych	€/ h	24
Średni odsetek pasażerów podróżujących w celach służbowych	%	75%
Wartość czasu dla pasażerów podróżujących w celach innych niż służbowe	€/ h	8
Średni odsetek pasażerów podróżujących w celach innych niż służbowe	%	25%
Wartość czasu dla wszystkich pasażerów VT(p)	€/ h	19,7
Współczynnik 1 (K1)		2,5
Liczba pasażerokilometrów	mln pas-km	16336,683
Liczba pasażerskich pociągokilometrów	mln poc-km	145,588
Koszt 1 minuty opóźnienia pociągu pasażerskiego C(mp)	€	92
Opóźnienia pociągów pasażerskich	minut	78682
Przewozy towarowe		
Krajowa wartość czasu dla tony towaru (na godzinę)	€/ h	1,43
Liczba tonokilometrów	mln tono-km	46374,32
Liczba towarowych pociągokilometrów	mln poc-km	74,107
Wartość czasu dla pociągów towarowych VT(f)	€/ h	919,9
Współczynnik 2 (K2)		2,15
Koszt 1 minuty opóźnienia pociągu towarowego C(mf)	€	33
Opóźnienia pociągów towarowych	minut	88462

Załącznik 2: Zmiany w prawodawstwie

Tab. 1. Transpozycja zmian do dyrektywy 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei

ZMIANY W DYREKTYWIE W SPRAWIE BEZPIECZEŃSTWA KOLEI	Transponow ano (T/N)	Odniesienie prawne	Data wejścia w życie
Dyrektywa 2008/57/WE	T	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ustawa z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 230, poz. 1372); 2. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 maja 2012 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. z 2012 r. poz. 492); 3. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 listopada 2013 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. z 2013 r., poz. 1297); 4. Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 sierpnia 2012 r. w sprawie rejestru infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2012 r. poz. 1055); 5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 lutego 2014 r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2014 r., poz. 286); 6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2014 r., poz. 720) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 28.01.2012 r. 2. 11.08.2012 r. 3. 31.03.2014 r. 4. 09.10.2012 r. 5. 31.03.2014 r. 6. 31.05.2014 r.
Dyrektywa 2008/110/WE	T	Ustawa z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 230, poz. 1372)	28.01.2012 r.
Dyrektywa Komisji 2009/149/WE	T	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 21 lipca 2015 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) (Dz. U. z 2015 r., poz. 1061)	30.07.2015 r.

Tab. 2. Zmiany w prawodawstwie i uregulowaniach

PRAWODAWSTWO I UREGULOWANIA	Odniesienie prawne	Data wejścia w życie	Opis zmiany	Powody zmiany
Dotyczące krajowego organu ds. bezpieczeństwa	§ 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r., poz. 264)	1 marca 2015 r.	Uchylono § 3 dotychczasowego rozporządzenia zawierający listę regulacji wewnętrznych stanowiących podstawę systemu zarządzania bezpieczeństwem i podlegających obowiązkowi zatwierdzenia przez Prezesa UTK.	Komisja Europejska w postępowaniu przeciwko RP o naruszenie prawa UE wskazała, że praktyka każdorazowego przekazywania do zatwierdzenia przez Prezesa UTK regulacji wewnętrznych i zmian wprowadzonych do tych regulacji, powoduje przeniesienie odpowiedzialności za stan bezpieczeństwa na organy władzy publicznej w sytuacji, w której zgodnie z art. 9 ust.1 dyrektywy bezpieczeństwa - obowiązek ten ciąży na przewoźnikach kolejowych i zarządcach infrastruktury prowadzących działalność operacyjną w oparciu o systemy zarządzania bezpieczeństwem.
	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 21 lipca 2015 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (Dz. U. z 2015r, poz. 1061)	20 lipca 2015 r.	Uaktualniono wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) dla oceny stanu bezpieczeństwa na szczeblu krajowych władz bezpieczeństwa.	Obowiązek transpozycji dyrektywy Komisji 2014/88/UE z dnia 9 lipca 2014 r. zmieniającej dyrektywę 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wspólnych wskaźników bezpieczeństwa oraz wspólnych metod obliczania kosztów wypadków (Dz. Urz. UE L 201 z 10.07.2014 r., str. 9).
Dotyczące jednostek notyfikowanych, podmiotów wyznaczonych, jednostek oceniających, podmiotów trzecich ds. rejestracji, badania itp.	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów	13 stycznia 2015 r.	Określono nowe wymagania zdrowotne oraz zakres niezbędnych badań lekarskich i psychologicznych dla osób ubiegających się o wykonywanie albo wykonujących czynności na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego	- Konieczność uwzględnienia technicznych specyfikacji interoperacyjności dla podsystemu funkcjonalnego „Ruch kolejowy” przy wprowadzaniu zmian do prawa krajowego z zakresu bezpieczeństwa kolei zwracano uwagę podczas audytu przeprowadzanego w 2013 r. przez Agencję w ówczesnym Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej; - Uwzględnienie kryteriów załącznika 1 pkt 4.7.4 i 4.7. decyzji Komisji nr 2012/757/UE z dnia 14 listopada 2012 r.

	pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2015 r., poz.46)			w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej i zmieniającej decyzję 2007/756/WE (Dz. Urz. UE L 345 z 15.12.2012, s. 1, z późn. zm.), dotychczas stosowanych jedynie wobec członków drużyn pociągowych pociągów międzynarodowych, które wyjeżdżają poza obszar graniczny.
Dotyczące przedsiębiorstw kolejowych/zarządców infrastruktury/podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie	§ 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 6 lutego 2015 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie sposobu uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa (Dz. U. z 2015 r., poz.232)	1 marca 2015 r.	Określono załączniki wniosku przewoźnika kolejowego o uzyskanie certyfikatu bezpieczeństwa poprzez odesłanie do katalogu załącznika III do rozporządzenia Komisji (WE) nr 653/2007 z dnia 13 czerwca 2007 r. w sprawie stosowania wspólnego europejskiego wzoru certyfikatów bezpieczeństwa i wniosków o ich wydanie zgodnie z art. 10 dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz w sprawie okresu ważności certyfikatów bezpieczeństwa wydanych na mocy dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 153 z 14.06.2007, str. 9, z późn. zm.)	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 653/2007 jest stosowane bezpośrednio, stąd analogiczne przepisy krajowe regulujące przedmiotową materię należało uchylić i zastąpić wskazanym odesłaniem.
	§ 4 pkt 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r., poz.264)	1 marca 2015 r.	Wprowadzono § 4 pkt 1 a, zgodnie z którym do elementów zarządzania bezpieczeństwem zalicza się politykę bezpieczeństwa zatwierdzoną przez kierownictwo zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego.	KE zidentyfikowała, że w prawie polskim wbrew obowiązki z ust. 2 lit. a do załącznika III do dyrektywy 2004/49/WE nie przewidziano obowiązku opracowania polityki bezpieczeństwa zatwierdzanej przez dyrektora zarządzającego przedsiębiorstwem w ramach systemów zarządzania bezpieczeństwem u przewoźników.
	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 25 września 2015 r.	7 października 2015 r.	- Znowelizowano dotychczasowe rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007r.	- Dostosowanie procedur krajowych dotyczących procesu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym

	w sprawie warunków oraz trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa (Dz. U. z 2015 r., poz. 1548)		- Określono warunki wydania certyfikatów i autoryzacji bezpieczeństwa poprzez wprowadzenie odesłań do właściwych rozporządzeń Komisji europejskiej - Dodano § 8a w celu doprecyzowania warunków i trybu przeprowadzania certyfikacji przewoźnika kolejowego obowiązującego do posiadania certyfikatu bezpieczeństwa w przypadku, w którym przewoźnik ten eksploatuje bocznicę kolejowe.	do rozporządzeń wykonawczych do dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych - Uwzględniono zmiany wprowadzone do ustawy o transporcie kolejowym wynikające z uchwalenia ustawy z dnia 9 maja 2014r. o ułatwieniu dostępu do wykonywania niektórych zwodów regulowanych, w której wprowadzono obowiązek uzyskiwania świadectw bezpieczeństwa dla przedsiębiorcy zarządzającego infrastrukturą i wykonującego przewozy w metrze.
	Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 21 lipca 2015 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (Dz. U. z 2015r, poz. 1061).	30 lipca 2015 r.	Zmieniono otrzymaniwane przez Prezesa UTK od zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych wskaźniki odnoszące się do bezpieczeństwa technicznego infrastruktury kolejowej.	Wprowadzenie do dyrektywy Komisji 2014/88/UE zmieniającej dyrektywę 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady nowej kategorii systemów kontroli pociągów oraz wprowadzanie nowych kategorii pojazdów kolejowych z czynnym systemem zabezpieczeń.
Wdrażające inne wymogi unijne (o ile dotyczą bezpieczeństwa kolei)	§ 1 pkt 1 rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015 r., poz. 1476)	10 października 2015 r.	- Zmieniono § 19 rozporządzenia dotyczący wykonywania prób hamulcowych; - Doprecyzowano przepisu określającego krąg osób wykonujących sprawdzanie działania hamulca zespolonego oraz hamulca ręcznego (pracownicy posiadający uprawnienia rewidenta taboru); -Wydłużenie ważności szczegółowej próby hamulca do 24 godzin.	- Ujednolicenie nazewnictwa z § 8 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2012 r., poz. 1771, ze zm.); - Dostosowanie przepisów do karty UIC 453 „Próby hamulca zespolonego za pomocą pojazdu napędzonego. Postanowienia dla pociągów w komunikacji międzynarodowej”.