

RAPORT W SPRAWIE BEZPIECZEŃSTWA TRANSPORTU KOLEJOWEGO W POLSCE W 2014 ROKU



Warszawa, wrzesień 2015 r.

Raport w sprawie bezpieczeństwa transportu kolejowego w Polsce w 2014 roku

Warszawa, wrzesień 2015 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

Spis treści	3
A. Wstęp	4
1. Cel i zakres raportu	4
2. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa	5
B. Ogólny stan i strategia bezpieczeństwa	6
1. Główne wnioski dotyczące roku sprawozdawczego	6
2. Krajowa strategia, programy i inicjatywy w zakresie bezpieczeństwa	8
3. Przegląd sytuacji w roku 2014	10
4. Obszary priorytetowe w roku 2015	11
C. Zmiana stanu bezpieczeństwa	12
1. Szczegółowa analiza najnowszych tendencji	12
2. Wyniki zaleceń w zakresie bezpieczeństwa	19
3. Wdrożone środki niezwiązane z zaleceniami w zakresie bezpieczeństwa	25
D. Nadzór	26
1. Strategia i plany	26
2. Nadzór nad systemami zarządzania w transporcie kolejowym	29
3. Zasoby ludzkie	31
4. Kompetencje	32
5. Proces decyzyjny	32
6. Koordynacja i współpraca	33
7. Wnioski z podjętych środków	33
E. Certyfikacja i autoryzacja bezpieczeństwa	34
1. Wytyczne	34
2. Kontakty z innymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa	34
3. Kwestie proceduralne	34
4. Informacje zwrotne	34
F. Zmiany w prawodawstwie	36
1. Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei	36
2. Zmiany w prawodawstwie i uregulowaniach	36
G. Stosowanie CSM w zakresie oceny i wyceny ryzyka	37
1. Doświadczenia krajowych organów ds. bezpieczeństwa	37
2. Informacje zwrotne od podmiotów	38
3. Zmiana krajowych przepisów w celu uwzględnienia CSM w zakresie oceny i wyceny ryzyka	39
H. Odstępstwa od systemu certyfikacji ECM	40
Załącznik 1: Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa	41
Załącznik 2: Zmiany w prawodawstwie	48
Załącznik 3: Priorytety i plan nadzoru Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na rok 2015	56

A. Wstęp

1. Cel i zakres raportu

Zgodnie z art. 16 Dyrektywy 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych (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.

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

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

Niniejszy raport (Raport) kierowany jest do Agencji. Raport zostanie jednakże opublikowany w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu oraz na witrynie internetowej Europejskiej Agencji Kolejowej (www.era.europa.eu), na której publikowane są roczne raporty opracowywane przez wszystkie państwa członkowskie posiadające własne systemy kolejowe. Dostępny zatem 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 Urzędu Transportu Kolejowego 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 UTK i w razie konieczności podmioty składają stosowne korekty, aby zapewnić maksymalną rzetelność danych prezentowanych w Raporcie.

Zaznaczyć w tym miejscu jeszcze 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 Urzędu Transportu Kolejowego 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 2014 r. nie doszło do zmian organizacyjnych w Urzędzie Transportu Kolejowego 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 poziomy bezpieczeństwa, które muszą być osiągnięte przez różne części systemu kolejowego oraz przez system kolejowy jako całość, wyrażone w kryteriach akceptacji ryzyka. CST są wyznaczane przez Europejską Agencję Kolejową na podstawie tzw. krajowych wartości referencyjnych (NRV) dla poszczególnych państw, zgodnie z procedurą określoną w decyzji 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.

Poziom osiągnięcia w roku 2014 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 w zestandaryzowanej tabeli poniżej. Tabela zawiera informację 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 lepszy jest poziom bezpieczeństwa w danej grupie ryzyka.

Tab. 1. Realizacja wspólnych celów w zakresie bezpieczeństwa w 2014 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	116,1	19,391	16,7%
CST 1.2.	Ofiary śmiertelne i ważne ciężko ranne (FWSI) wśród pasażerów na miliard pasażerokilometrów	0,849	0,163	19,2%
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	6,56	38,1%
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	189,298	68,3%
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	11,245	96,9%

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 ważne ciężko ranne (FWSI) wśród osób nieupoważnionych na miliard pociągokilometrów	1210,0	790,460	65,3%
1.6. NRV dla ryzyka dla ogółu społeczeństwa (x 10 ⁻⁹)				
CST 6.	Ofiary śmiertelne i ważne ciężko ranne (FWSI) wśród wszystkich osób na miliard pociągokilometrów	1590,0	1009,746	63,5%

Źródło: opracowanie własne.

Wszystkie wskaźniki dotyczące 2014 r. obliczone dla ustalonych grup ryzyka w oparciu o dane statystyczne ujęte w formie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI), **nie przekraczają akceptowanego poziomu ryzyka i wartości referencyjnych (NRV) ustalonych dla Polski**. Tym samym wymagany poziom bezpieczeństwa krajowego systemu kolejowego został osiągnięty.

Najniższe wartości wskaźnika, wskazujące na podnoszący się poziom bezpieczeństwa, osiągnięte zostały dla grupy ryzyka dotyczącego pasażerów: poniżej 20% zakładanej wartości NRV dla Polski. W dalszej kolejności znajdują się wskaźniki dla grupy ryzyka dotyczącego pracowników – w tej grupie wskaźnik osiągnął 38%. Wartości wskaźnika dla ryzyka dla ogółu społeczeństwa osiągnęły natomiast poziom ok. 65% zakładanego NRV. Warto w tym miejscu podkreślić, że wartości dla ryzyka dla ww. grup znacząco spadły wobec roku poprzedniego. Wartość wskaźnika ryzyka dla osób nieupoważnionych przebywających na terenie kolejowym pozostał na poziomie podobnym do roku ubiegłego i wyniósł nieco ponad 65%.

Największe wartości wskaźnika osiągnięte zostały w grupie ryzyka dotyczącego użytkowników przejazdów kolejowych i „innych osób”: odpowiednio ponad 68% i 96%. 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. Podjęte działania okazały się skuteczne dla grup ryzyka dotyczącego użytkowników przejazdów kolejowych – w ubiegłym roku wartość wskaźnika wyniosła 92%. Niestety wartość wskaźnika dla grupy ryzyka dla „innych osób” w 2014 r. wzrosła o około 17%.

Na liniach kolejowych w Polsce w 2014 r. miał miejsce jeden poważny wypadek. Chodzi tu o wypadek kategorii A13, do którego doszło 10 lutego 2014 r. na szlaku Warszawa Rembertów – Sulejówek Miłosna w wyniku najechania pociągu Szybkiej Kolei Miejskiej sp. z o.o. (SKM) na tył pociągu Kolei Mazowieckich sp. z o.o. (KM), z uwagi na niezachowanie należytej staranności przez maszynistę kierującego pociągiem SKM. W wypadku tym nie było ofiar.

O godz. 05:16 pociąg KM zatrzymał się na przystanku osobowym Warszawa Wesoła, po około 50 sekundach postoju kontynuował jazdę. Po przejechaniu ok 300 m nastąpił zanik napięcia w sieci trakcyjnej i jednoczesny gwałtowny spadek ciśnienia powietrza w głównym przewodzie hamulcowym, co doprowadziło do zatrzymania pociągu. Maszynista po nieudanej próbie uruchomienia składu pociągu powiadomił kierownika pociągu o konieczności zlokalizowania miejsca ucieczki powietrza. Maszynista nie zgłosił do dyżurnego ruchu faktu zatrzymania pociągu w miejscu do tego nie przeznaczonym.

W ślad za pociągiem KM, o godz. 05:16 ze stacji Warszawa Rembertów ruszył pociąg SKM. Pociąg minął semafor wyjazdowy ze stacji Warszawa Rembertów, na którym był podany sygnał S5 (ciągle pomarańczowe światło informujące o tym, iż następny semafor wskazywać będzie sygnał S1 „Stój”). W międzyczasie nastąpił brak napięcia sieci trakcyjnej, co spowodowało brak możliwości sterowania jazdą. Usterka ta zajęła uwagę maszynisty, który w ostatniej chwili zauważył sygnał S1. Pomimo niezwłocznego podjęcia próby hamowania, czoło pociągu zatrzymało się za semaforem. Fakt pominięcia sygnału „Stój”: maszynista powinien natychmiast zgłosić dyżurnemu ruchu, w celu uzyskania dalszych instrukcji, czego maszynista nie dopełnił. Po krótkim postoju maszynista kontynuował jazdę i zatrzymał się w peronach przystanku osobowego Warszawa Wesoła. Po uzyskaniu sygnału „gotowy do odjazdu” pociąg ruszył i uzyskał prędkość 62 km/h. Po przejechaniu około 200 m od momentu ruszenia maszynista zauważył stojący pociąg bez sygnałów końcowych, po czym

wdrożył hamowanie nagłe. Pomimo tego faktu pociąg SKM wjechał z prędkością 36 km/h w pociąg KM, który został przesunięty do przodu na odległość około 6 m.

Wśród przyczyn pierwotnych zaistnienia wypadku komisja kolejowa wskazała niezachowanie ostrożności przez maszynistę SKM po minięciu przez pociąg SKM samoczynnego semafora odstępowego wskazującego sygnał „Stój” i niepowiadomienie niezwłocznie przez niego dyżurnego ruchu o nieprzewidzianym zatrzymaniu pociągu na szlaku.

Do przyczyn pośrednich zdarzenia zaliczono: brak reakcji kierownika pociągu (SKM) przebywającego w kabinie maszynisty na nieprawidłową obsługę pociągu przez maszynistę, niepowiadomienie przy użyciu radiolączności pociągowej przez maszynistę KM dyżurnych ruchu przyległych posterunków ruchu o niezamierzonym zatrzymaniu pociągu na szlaku, co skutkowało niezorganizowaniem osłonięcia pociągu, a także wygaśnięcie sygnału końca pociągu (Pc5). Zdarzenie miało również przyczyny systemowe określone przez komisję: brak możliwości awaryjnego osygnalizowania czoła i końca pociągu w przypadku niezamierzonego jego zatrzymania w celu usunięcia awarii.

2. Krajowa strategia, programy i inicjatywy w zakresie bezpieczeństwa

W warunkach krajowych nie funkcjonuje odrębny dokument strategiczny w obszarze bezpieczeństwa sektora transportu kolejowego. Dokumentem zarysującym 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 nie związane 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). 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 jest współfinansowana ze środków Unii Europejskiej. Szczegóły w zakresie zadań do realizacji oraz związanych z nimi kosztów jest dostępna 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.

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 2014 r. w ramach tych działań zmodernizowano m.in. 1393 km torów, 1474 rozjazdy i 545 przejazdów kolejowo-drogowych, a także wybudowano 98 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 205 przejazdów, z czego według stanu na 31.12.2014 r. wykonano modernizację 26 przejazdów kolejowo-drogowych). Ponadto inwestycje mające na celu poprawę stanu bezpieczeństwa dotyczyły oznakowania dojazdów do przejazdów kolejowo-drogowych poziomymi liniami spowalniającymi jazdę, zabudowy dodatkowych urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru (DSAT) czy zakupu radiotelefonów bazowych z systemem radio-stop na strażnicach przejazdowych.

Poza projektami inwestycyjnymi realizowane są również kampanie społeczne, ukierunkowane na podniesienie świadomości społeczeństwa na zagrożenia związane z przejazdami kolejowymi i kradzieżą infrastruktury. Kampania „*Bezpieczny przejazd – zatrzymaj się i żyj*”, wspierana przez Urząd Transportu Kolejowego, trwa od 2005 r. i obejmuje zarówno zagrożenia występujące na przejazdach kolejowych, jak i wynikające z przechodzenia przez tory w miejscach do tego nieprzeznaczonych. W ramach kampanii organizowane są pokazy akcji ratunkowych po wypadkach na przejazdach, prowadzone są działania edukacyjne adresowane zarówno do najmłodszych poprzez spotkania w szkołach, jak i do dorosłych poprzez kampanie informacyjne w prasie i telewizji.

Krajowy zarządca infrastruktury podejmował w 2014 r. także inicjatywy w zakresie przeciwdziałania kradzieżom i dewastacjom infrastruktury na poziomie międzynarodowym. W ramach inicjatyw międzynarodowych w dniach 21 – 22 maja 2014 r. przeprowadzono na obszarze kolejowym działania przeciwko kradzieżom w ramach drugiej edycji „*European Metal Theft Action Day*” („*Europejskiego dnia działań przeciwko kradzieży metalu*”). Działania były drugą częścią „*Planu działań 2014*” realizowanego w ramach programu EMPACT (europejski program wobec zagrożeń kryminalnych).

Jeżeli chodzi natomiast o inicjatywy mające na celu poprawę stanu bezpieczeństwa kolejowego podejmowane przez Prezesa UTK w 2014 r., to 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 2014 r. prace nad stworzeniem platformy internetowej do zbierania danych o kradzieżach i dewastacjach infrastruktury dotyczących poszczególne sektory. Testy funkcjonalności aplikacji przewidziane są na 2015 r., natomiast jej uruchomienie w pełnej funkcjonalności ma nastąpić w 2016 r. W chwili opracowywania niniejszego Raportu testy platformy i związane z jej użytkowaniem szkolenia już trwają, a ich przeprowadzenie koordynowane jest przez przedstawicieli Memorandum.

W 2014 r. Fundacja podjęła współpracę z podobną organizacją działającą na obszarze Niemiec: Security Partnership Against Metal Theft in Germany (SIPAM). Partnerzy podpisali list intencyjny dotyczący współpracy transgranicznej do walki i zapobiegania kradzieży metali oraz zintensyfikowania współpracy w tej dziedzinie. Podpisując list intencyjny strony wyraziły chęć do wymiany informacji mogących przyczynić się do zapobiegania kradzieżom i dewastacjom infrastruktury oraz minimalizacji ich skutków dla społeczeństwa oraz związanych z tym konsekwencji ekonomicznych dla instytucji, firm i klientów w tym zagrożeń dla życia i zdrowia. Każda ze stron będzie współpracować z instytucjami i organami publicznymi, a w razie potrzeby kontaktować się będzie z organami ścigania.

Ponadto, w sierpniu 2014 r. został powołany Zespół ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce działający przy Prezesie UTK. Celem funkcjonowania Zespołu jest monitorowanie poziomu bezpieczeństwa krajowego sektora kolejowego, identyfikowanie niepokojących zjawisk i trendów w obszarze bezpieczeństwa oraz dystrybucja informacji w tym zakresie wśród podmiotów sektora kolejowego.

Do zadań Zespołu należy w szczególności: identyfikowanie źródeł informacji dotyczących bezpieczeństwa krajowego sektora kolejowego, analizowanie informacji dotyczących bezpieczeństwa krajowego sektora kolejowego w celu identyfikacji niepokojących zjawisk i trendów, określanie optymalnego trybu komunikacji z sektorem oraz przekazywanie informacji o zidentyfikowanych zagadnieniach problemowych dotyczących bezpieczeństwa krajowego sektora kolejowego czy inicjowanie działań ukierunkowanych na przyjmowanie i wdrażanie przez podmioty sektora kolejowego środków zapobiegawczych oraz eliminację zidentyfikowanych nieprawidłowości.

Głównym tematem omawianym podczas ostatnich posiedzeń Zespołu w 2014 r. były zdarzenia kolejowe spowodowane niezatrzymaniem się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomieniem pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia, których liczba w ostatnim roku wzrosła. Podmioty uczestniczące w spotkaniach przedstawiły informacje o działaniach zmierzających do zachowania właściwego poziomu bezpieczeństwa w sektorze kolejowym.

3. Przegląd sytuacji w roku 2014

Ogólny poziom bezpieczeństwa krajowego ruchu kolejowego w 2014 r., w stosunku do roku poprzedniego uległ poprawie. W 2014 r. liczba znaczących wypadków na polskiej sieci kolejowej spadła o 5% w porównaniu do roku 2013, tj. z ogólnej liczby 328 do 313 (spadek o 15 zdarzeń). Liczba ofiar śmiertelnych w znaczących wypadkach zaistniałych w 2014 r. na sieci kolejowej w Polsce spadła natomiast o 9% w porównaniu do 2013 r., tj. z ogólnej liczby 227 osób w 2013 r., do 206 osób w 2014 r. Podobnie liczba osób ciężko rannych w 2014 r. spadła o 6% w porównaniu do roku 2013, tj. z ogólnej liczby 101 w 2013 r. do 95 w 2014 r.

Nadal problematyczny pozostaje wpływ podmiotów zewnętrznych na system kolejowy, w tym w szczególności osób które w sposób nieupoważniony przebywają na obszarze kolejowym, użytkowników dróg przekraczających przejazdy drogowo-kolejowe 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 2014 r. utrzymał się na bardzo wysokim poziomie, podobnym do tego, który odnotowany został w roku 2013 – tj. na poziomie ponad 70% (72,4 % w roku 2014 i 73,9% w roku 2013). Wpływ podmiotów zewnętrznych na bezpieczeństwo systemu kolejowego stanowi szczególnie trudne wyzwanie dla Prezesa UTK, z uwagi na jego ograniczone możliwości wpływu na działanie tych podmiotów.

Niepokojącym zjawiskiem zaistniałym w 2014 r., jakie należy odnotować, był znaczący wzrost liczby zdarzeń (incydentów i wypadków) kolejowych spowodowanych uszkodzeniem lub złym stanem technicznym wagonu (wzrost z 50 zdarzeń tej kategorii w roku 2013 do 126 w roku 2014). Zjawisko to jest tym bardziej niepokojące, że rok 2014 był kolejnym rokiem wdrażania nowego systemu nadzoru nad utrzymaniem pojazdów kolejowych, który powinien przyczynić się do poprawy sytuacji w omawianym zakresie. Prezes UTK, w nadchodzącym czasie, będzie się zatem koncentrował na analizie przyczyn wspomnianego zjawiska.

Również zdarzenia, polegające na niezatrzymaniu się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo zaistnieniu wypadku spowodowanego uruchomieniem pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia, wymagają szczególnej uwagi. Liczba zdarzeń tych kategorii w 2014 r. wzrosła względem roku poprzedniego (z 35 do 64). Za przyczyny wskazanych powyżej zdarzeń uznaje się najczęściej tzw. czynnik ludzki, a więc np. niezachowanie należytej ostrożności, niewłaściwa obserwacja przedpola jazdy, nieprawidłowe odczytanie wskazań sygnalizatorów, niewłaściwa współpraca maszynistów z kierownikiem pociągu, uruchomienie składu wbrew poleceniu dyżurnego ruchu w niewłaściwym kierunku, brak reakcji maszynisty na wszelkie sygnały manewrowe podawane bezpośrednio przed zdarzeniem czy niedostosowanie prędkości do warunków miejscowych.

Jeżeli chodzi o doświadczenia zebrane przez Prezesa UTK w toku procesu certyfikacji i autoryzacji przewoźników i zarządców infrastruktury, to wskazać należy, 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. Szczegółowe informacje o nieprawidłowościach znajdują się w części D niniejszego dokumentu, dotyczącej nadzoru.

4. Obszary priorytetowe w roku 2015

Priorytetem Prezesa UTK w 2015 r. będzie realizacja procesu recertyfikacji w odniesieniu do około 50 przewoźników i zarządców infrastruktury, którzy swoje certyfikaty i autoryzacje bezpieczeństwa uzyskali w 2010 r.

Z uwagi na okres przejściowy na uzyskanie pierwszych certyfikatów i autoryzacji bezpieczeństwa przez podmioty sektora kolejowego, który upływał w pod koniec 2010 r., większość z przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury kolejowej złożyła wnioski o uzyskanie tych dokumentów na krótko przed końcem wymienionego okresu. W efekcie większość certyfikatów i autoryzacji bezpieczeństwa została wydana w drugiej połowie 2010 r., a tym samym terminy ich ważności upływają w drugiej połowie 2015 r. W warunkach polskich, odmiennie niż to ma miejsce na gruncie uregulowań Unii Europejskiej, termin ważności certyfikatu i autoryzacji bezpieczeństwa określony został w przepisach prawa i wynosi 5 lat. Prezes UTK będzie zatem zobowiązany do weryfikacji dalszej zdolności wspomnianych podmiotów do bezpiecznego prowadzenia działalności zgodnie ze wspólnymi metodami oceny bezpieczeństwa.

W tym zakresie wskazać w szczególności należy proces recertyfikacji w odniesieniu do krajowego zarządcy infrastruktury – PKP Polskich Linii Kolejowych. Ze względu na zasadnicze znaczenie dla krajowego bezpieczeństwa ruchu kolejowego zdolności PKP PLK do bezpiecznego prowadzenia działalności, proces ten musi zostać zrealizowany szczególnie starannie.

Priorytetem Prezesa UTK w 2015 r. będzie także przygotowanie do realizacji procesu recertyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych. Ponownej weryfikacji w zakresie przyjęcia i wdrożenia systemu zarządzania utrzymaniem podlegać będzie około 30 podmiotów. Proces ten jest szczególnie wymagający ze względu na konieczność realizacji audytów. Przygotowania do realizacji tego priorytetu polegać będą na przygotowaniu odpowiedniej procedury realizacji wniosków oraz przeszkoleniu dodatkowych kadr UTK w zakresie uprawnień audytorskich.

C. Zmiana stanu bezpieczeństwa

1. Szczegółowa analiza najnowszych 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 sieci ogólnej (bez sieci wydzielonej).

Zgodnie z definicją zawartą w dyrektywie 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 EUR. Z kolei, „znaczne 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 EUR), a także oczywistym wpływem na obszar zarządzania bezpieczeństwem lub regulację bezpieczeństwa.

Jednocześnie należy zaznaczyć, że w raporcie pt. „Ocena stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego”, przedłożonym ministrowi właściwemu ds. transportu na mocy prawa krajowego, dokonana została analiza wszystkich zdarzeń kolejowych zaistniałych w Polsce w 2014 r.

1.1. Liczba ofiar śmiertelnych

Liczba ofiar śmiertelnych w znaczących wypadkach zaistniałych w 2014 r. na sieci kolejowej w Polsce spadła o 9% (21 osób) w porównaniu do 2013 r., tj. z ogólnej liczby 227 osób w 2013 r., do 206 osób w 2014 r.

Zmiany w liczbie ofiar śmiertelnych w podziale na poszczególne kategorie objęte wspólnymi wskaźnikami bezpieczeństwa między rokiem 2013 a 2014 przedstawiają się następująco:

- pasażerowie: spadek o 67% (z 6 do 2 osób);
- pracownicy: spadek o 50% (z 2 do 1 osoby);
- użytkownicy przejazdów kolejowych: spadek o 27% (z 52 do 38 osób);
- osoby nieuprawnione: spadek o 2% (ze 165 do 163 osób);
- inne: bez zmian (po 2 osoby w 2013 i 2014 r.).

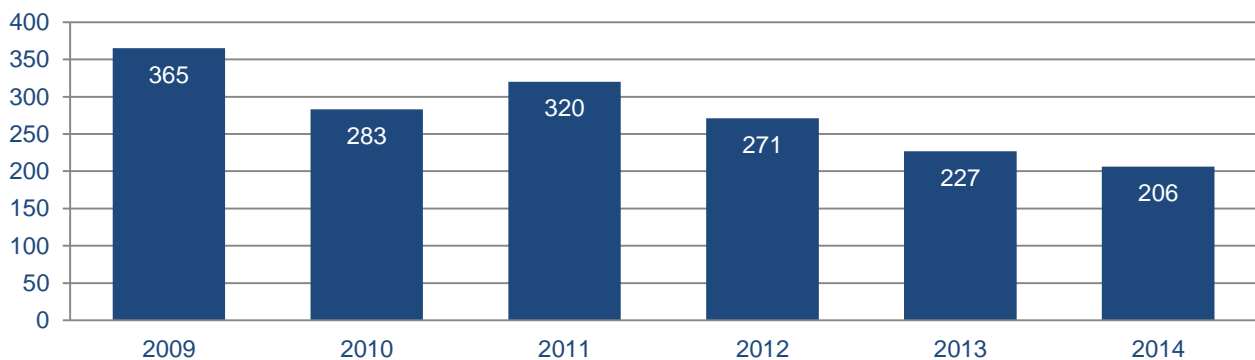
Zmiany wspólnych wskaźników bezpieczeństwa dotyczących ofiar śmiertelnych wypadków w roku 2013, wpisują się w ogólną tendencję spadkową liczby ofiar śmiertelnych i miały charakter naturalnych odchyień. W przypadku zdarzeń na przejazdach spadek liczby zdarzeń, a w konsekwencji liczby ofiar jest skutkiem działań prowadzonych w ramach kampanii informacyjnych zarządcy infrastruktury i policji przy wsparciu UTK „Bezpieczny przejazd – zatrzymaj się i żyj”.

Tab. 2. Łączna liczba ofiar śmiertelnych w latach 2009 – 2014

Rok	Ofiary śmiertelne		Ofiary śmiertelne na mln pociągokilometrów	
	Liczba	Wzrost/Spadek	Wartość	Wzrost/Spadek
2009	365	-	1,75	-
2010	283	-22%	1,29	-26%
2011	320	13%	1,41	9%
2012	271	-15%	1,21	-14%
2013	227	-16%	1,05	-13%
2014	206	-9%	0,96	-9%

Źródło: opracowanie własne.

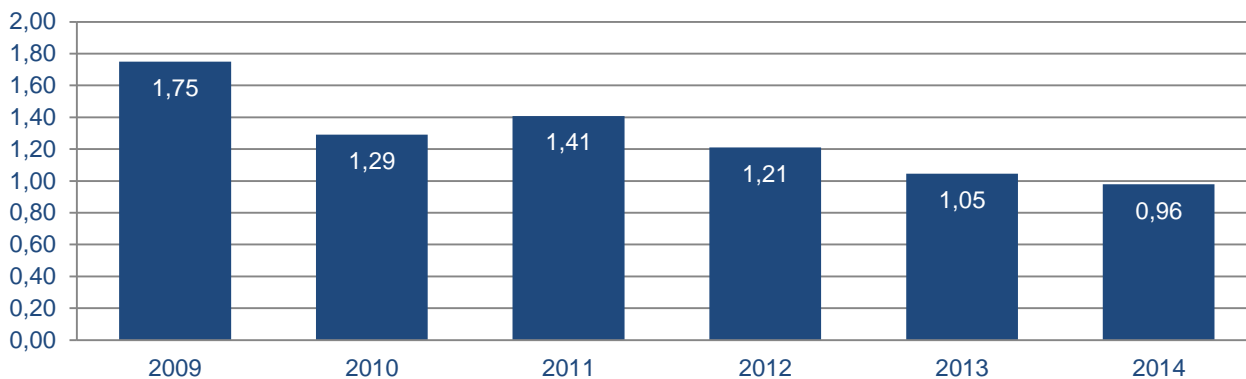
Rys. 1. Łączna liczba ofiar śmiertelnych w latach 2009 – 2014



Źródło: opracowanie własne.

Podobną tendencję można zauważyć w odniesieniu do liczby ofiar śmiertelnych w przeliczeniu na 1 milion pociągokilometrów, co przedstawia poniższy wykres. Liczba ta w 2014 r. spadła o 9% w stosunku do roku 2013, tj. z 1,05 do 0,96.

Rys. 2. Liczba ofiar śmiertelnych na 1 milion pociągokilometrów w latach 2009 – 2014



Źródło: opracowanie własne.

1.2. Liczba osób ciężko rannych

Liczba osób ciężko rannych w zaistniałych w 2014 r. znaczących wypadkach na sieci kolejowej w Polsce spadła o 6% w porównaniu do roku 2013, tj. z ogólnej liczby 101 w 2013 r. do 95 w 2014 r. (spadek o 6 osób ciężko rannych).

W rozbiciu na poszczególne kategorie osób ciężko rannych objęte monitorowaniem za pośrednictwem wspólnych wskaźników bezpieczeństwa, zmiany w 2014 roku w stosunku do roku poprzedniego przedstawiają się następująco:

- pasażerowie: spadek o 25% (z 8 do 6 osób);
- pracownicy: bez zmian (4 osoby w 2013 i 2014 r.);
- użytkownicy przejazdów kolejowych: spadek o 29% (z 34 do 24);
- osoby nieuprawnione: wzrost o 4% (z 55 do 57);
- inne: bez ciężko rannych w roku 2013, wzrost do 4 osób w roku 2014.

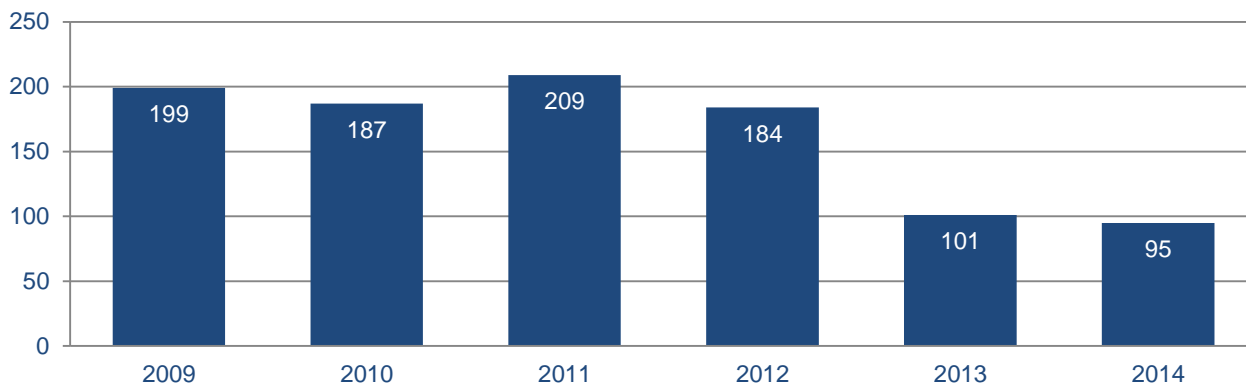
Zbiorcze dane w tym obszarze przedstawia poniższa tabela oraz kolejne wykresy uwzględniające wartości bezwzględne oraz wskaźniki odnoszące się do liczby pociągokilometrów.

Tab. 3. Liczba osób ciężko rannych w latach 2009 – 2014

Rok	Ciężko ranni		Ciężko ranni na mln pociągokilometrów	
	Liczba	Zmiana	Wskaźnik	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%

Źródło: opracowanie własne.

Rys. 3. Liczba osób ciężko rannych w latach 2009 – 2014

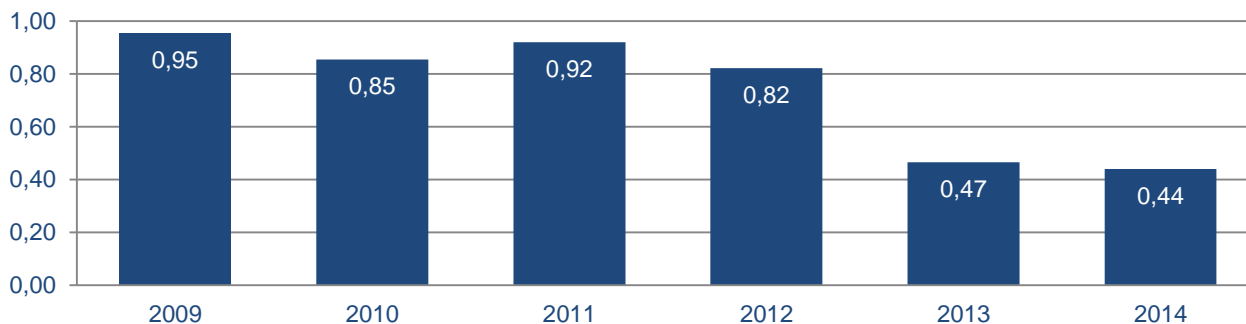


Źródło: opracowanie własne.

Analogicznie jak w przypadku osób zabitych, istotny spadek liczby osób ciężko rannych wśród pasażerów w 2013 r. w stosunku do roku poprzedniego wynika z faktu zaistnienia w roku poprzedzającym wypadku na szlaku Sprowa – Starzyny, w którym to rannych zostało 59 pasażerów oraz 2 pracowników kolei. Pozostałe zmiany zaistniałe w 2013 r., wpisujące się w ogólną tendencję spadkową liczby osób ciężko rannych i miały charakter naturalnych odchyień.

Podobną tendencję można zauważyć wśród liczby osób ciężko rannych na 1 milion pociągokilometrów, co przedstawia poniższy wykres. Liczba ta w 2013 r. spadła o 43% w stosunku do roku 2012, tj. z 0,82 w 2012 r. do 0,47 w 2013 r.

Rys. 4. Liczba ciężko rannych na 1 milion pociągokilometrów w latach 2009 – 2014



Źródło: opracowanie własne.

1.3. Liczba znaczących wypadków

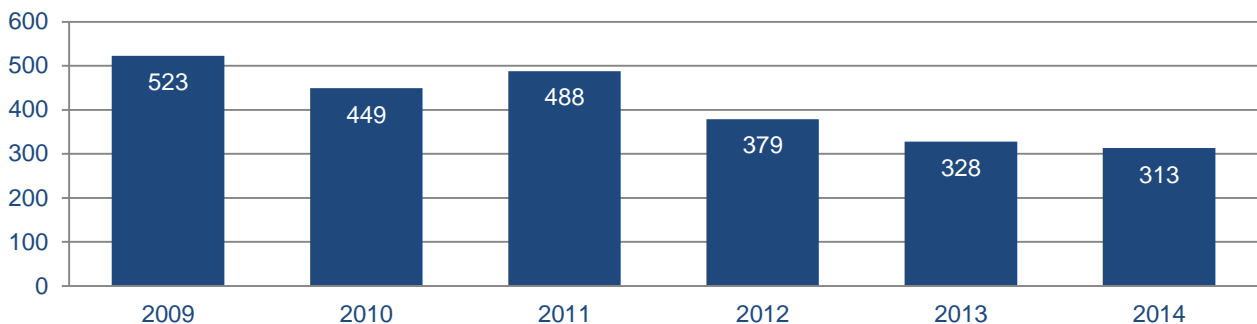
W 2014 r. liczba znaczących wypadków na polskiej sieci kolejowej **spadła** o 5% w porównaniu do roku 2013, tj. z ogólnej liczby 328 do 313 (spadek o 15 zdarzeń). Zmiany te wpisują się w ogólną tendencję spadkową liczby znaczących wypadków.

Tab. 4. Liczba znaczących wypadków w latach 2009 – 2014

Rok	Liczba wypadków		Liczba wypadków na mln pociągokilometrów	
	Liczba	Wzrost/Spadek	Liczba	Wzrost/Spadek
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%

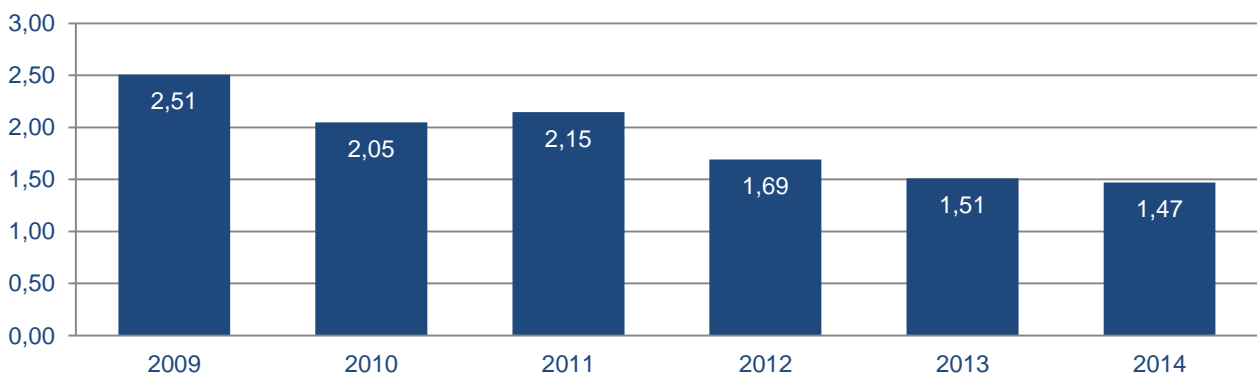
Źródło: opracowanie własne.

Rys. 5. Liczba znaczących wypadków w latach 2009 – 2014



Źródło: opracowanie własne.

Rys. 6. Liczba znaczących wypadków na 1 milion pociągokilometrów w latach 2009 – 2014



Źródło: opracowanie własne.

Podobną tendencję można zauważyć w odniesieniu do liczby znaczących wypadków na 1 milion pociągokilometrów, co przedstawia powyższy rysunek. Liczba znaczących wypadków w przeliczeniu na 1 milion pociągokilometrów w 2014 r. spadła o 3% w stosunku do 2013 r., tj. z 1,51 do 1,47.

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 ich minimalizację.

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 lub 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.

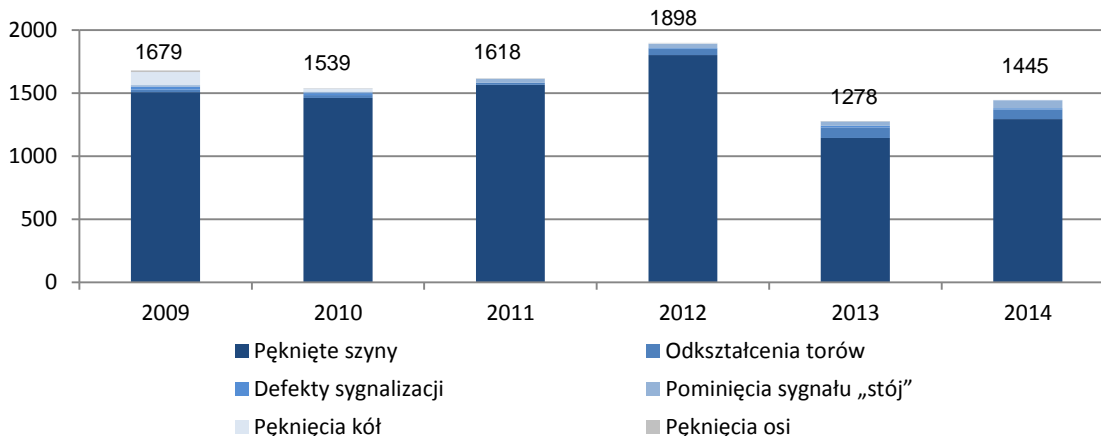
Tab. 5. Zdarzenia poprzedzające wypadki w latach 2009 – 2014

Rok	Pęknięte szyny		Odkształcenia 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	-21,3%	64	88%	1	0%	0	-100%	1445	37%

Źródło: opracowanie własne.

Ogólna liczba zdarzeń poprzedzających wypadki w 2014 r. **wzrosła** o 37% w stosunku do 2013 r., tj. z ogólnej liczby 1278 do 1748 (wzrost o 470 zdarzeń poprzedzających). We wszystkich latach wskazanych w tabeli największą grupę zdarzeń poprzedzających wypadki stanowią przypadki pęknięcia szyn, które w 2014 roku stanowiły 74% wszystkich zdarzeń poprzedzających. Wzrosła również liczba zdarzeń związanych z minięciem sygnału informującego o niebezpieczeństwie, co było tematem spotkania przedstawicieli UKT z podmiotami rynku kolejowego.

Rys. 7. Liczba zdarzeń poprzedzających wypadki w latach 2009 – 2014



Źródło: opracowanie własne.

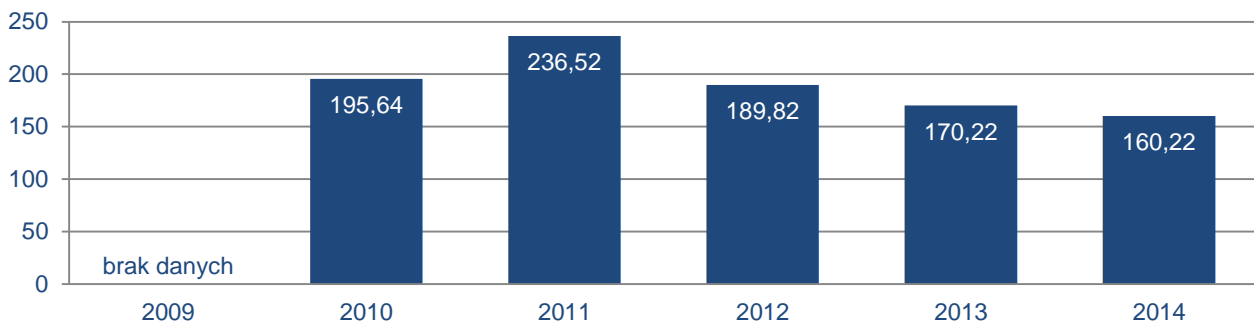
1.5. Koszty znaczących wypadków

Koszty znaczących wypadków osiągnęły największą wartość w 2011 r., jednak od tego czasu można zauważyć wyraźną tendencję **spadkową**. Koszty te w 2014 r. spadły o 6% w stosunku do roku 2013, tj. z 189,82 mln € do 170,22 mln € (spadek o 10,01 mln €). Obniżanie kosztów wypadków jest wynikiem z jednej strony zmniejszania liczby zdarzeń o charakterze znaczących wypadków a z drugiej strony bardziej rzetelnego kalkulowania kosztów przez wszystkie podmioty sektora kolejowego.

Tab. 6. Koszty znaczących wypadków w € w latach 2009 – 2014

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%

Źródło: opracowanie własne.

Rys. 8. Koszty znaczących wypadków w mln € w latach 2009 – 2014

Źródło: opracowanie własne.

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 2013 r., poz. 1594 z późn. zm.), Prezes Urzędu Transportu Kolejowego 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 Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych w 2014 r.:

1. Zaleceń opublikowanych w Raporcie Rocznym za 2013 r. na podstawie art. 281 ust.6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.
2. Środków zapobiegawczych wydanych przez komisję kolejową zakładową niezwłocznie po wypadku kat. A18 na przejeździe kolejowym zlokalizowanym na szlaku Grodzisk Mazowiecki – Żyrardów, zaistniałym 30 września 2013 r., wymagających podjęcia natychmiastowych działań, opublikowanych w Raporcie nr PKBWK/1/2014.
3. Środków zapobiegawczych, mających na celu uniknięcie podobnych wypadków w przyszłości lub ograniczenie ich skutków, opublikowanych w Raporcie nr PKBWK/1/2014.

Zgodnie z obowiązkiem wynikającym z art. 281 ust. 9 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym dotyczącym nadzoru sprawowanego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, działania podmiotów sektora kolejowego w obszarze związanym z wykonaniem zaleceń bezpieczeństwa weryfikowane były w 288 czynnościach nadzorczych (12% ogółu czynności nadzorczych), przeprowadzonych w latach 2014 i 2015. wykonanie zaleceń wydanych w 2014 roku, tj. w Raporcie nr PKBWK/1/2014 zweryfikowano w trakcie realizacji 3 z nich, podczas których nie stwierdzono żadnych nieprawidłowości.

Podmioty sektora kolejowego, złożyły Prezesowi UTK informację o stanie realizacji zaleceń powypadkowych wydanych przez Przewodniczącego PKBWK w 2014 r., w zakresie ich dotyczącym. Wykaz najistotniejszych zaleceń w zakresie bezpieczeństwa wydanych przez Przewodniczącego PKBWK w 2014 r. oraz stan ich wdrożenia uwzględniający opis wdrożonych środków, ujęte zostały w poniższej tabeli.

Tab. 7. Najistotniejsze zalecenia w zakresie bezpieczeństwa wydane przez Przewodniczącego PKBWK w 2014 r.

Zalecenie w zakresie bezpieczeństwa	Sposób realizacji zalecenia	Stan wdrożenia
<p>Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przeprowadzi dodatkowe szkolenia (lub rozszerzy zakres szkoleń okresowych) w wymiarze 6 godzin, podczas których omówi następujące zagadnienia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zasady używania sygnałów zastępczych przez pracowników posterunków ruchu, 2) zasady przygotowywania dróg przebiegu dla jazd pociągowych i manewrowych, 3) zasady rozmów za pośrednictwem urządzeń radiołączności ze szczególnym naciskiem na prawidłowe formułowanie radiogramów, 4) omówienie 3 zdarzeń związanych z wyprawieniem i przyjęciem pojazdu kolejowego po niewłaściwie przygotowanej drodze przebiegu oraz przedwczesnym rozwiązaniem drogi przebiegu, w tym przełożeniem zwrotnicy pod taborem. 	<p>Zgodnie z § 17 Instrukcji o przygotowaniu i doskonaleniu zawodowym pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ia-5, sporządzono na rok 2015 wykaz stanowisk podlegających pouczeniom okresowym wraz z wytycznymi w sprawie organizacji pouczeń okresowych. W związku z powyższym zalecono dla grupy pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z przygotowaniem dróg przebiegu oraz prowadzeniem pojazdów kolejowych w ramach podstawowego limitu godzin przeznaczonych na pouczenia okresowe (w wymiarze 6 godzin) omówić zagadnienia, o których mowa w zaleceniu.</p>	<p>Zalecenie zostało zrealizowane.</p>
<p>Dokonywać analizy i dalszej sukcesywnej eliminacji użycia sygnałów zastępczych na posterunkach ruchu jako czynnika powodującego duże ryzyko wystąpienia zagrożenia.</p>	<p>PKP Polskie Linie Kolejowe w ramach nadzoru nad utrzymaniem urządzeń sterowania ruchem kolejowym prowadzi szczegółowe analizy: awaryjności urządzeń srk, ograniczeń prędkości, posterunków ruchu, na których prowadzony jest ruch na sygnały zastępcze oraz przyczyn wprowadzenia jazd na sygnał zastępczy. Podejmowane są działania dla ograniczenia czasu trwania awarii w urządzeniach infrastruktury kolejowej, powodujących konieczność stosowania sygnałów zastępczych. Poleceniem zawartym w piśmie IAT1a-5474/13 z dnia</p>	<p>Zalecenie zostało zrealizowane.</p>

Zalecenie w zakresie bezpieczeństwa	Sposób realizacji zalecenia	Stan wdrożenia
	<p>10.04.2013 r. monitorowane są także przypadki używania do prowadzenia ruchu pociągów, sygnałów zastępczych na semaforach na terenie całej sieci zarządzanej przez PKP PLK S.A., które trwają w sposób ciągły przez minimum trzy doby. Dodatkowo włączono omówienie zagadnień dotyczących dokonywania analizy i sukcesywna eliminacja przyczyn użycia sygnałów zastępczych na posterunkach ruchu, jako czynnika powodującego duże ryzyko wystąpienia zagrożenia.</p>	
<p>Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i pozostali zarządcy infrastruktury dokonają aktualizacji metryk przejazdowych oraz aktualizacji iloczynów ruchu kolejowo-drogowego przez przejazdy, dokonają analizy ryzyka, a mając negatywny wynik – komisyjnie dokonają właściwego przekwalifikowania kategorii przejazdu.</p>	<p>Dokonano aktualizacji metryk przejazdowych, aktualizacji iloczynów ruchu kolejowo-drogowego przez przejazdy. Dokonano analizy ryzyka oraz weryfikacji kategorii przejazdu.</p> <p>Aktualność danych w Metryce przejazdu lub przejścia w poziomie szyn sprawdzana jest w trakcie komisji terenowych z udziałem przedstawicieli Zakładu Linii Kolejowych, zarządu drogi i Policji. Ponadto część danych z Metryk przejazdu lub przejścia w poziomie szyn jest zarejestrowana w systemie informatycznym pn. Baza Przejazdów Kolejowych, zauważone w trakcie jej eksploatacji nieprawidłowości są niezwłocznie korygowane przez pracowników Zakładów Linii Kolejowych, zarówno w systemie, jak i w metryce przejazdu/przejścia. Wprowadzono Procedurę aktualizacji zawartości danych systemu informatycznego pn. Baza Przejazdów Kolejowych, która zobowiązuje pracowników Zakładu Linii Kolejowych do wprowadzenia zmiany do Bazy w terminie do 10 dni od zaistniałej zmiany w terenie. Zakłady Linii Kolejowych corocznie kierują pisma o przeprowadzenie pomiarów natężenia ruchu drogowego do tych zarządców dróg, którzy nie wykonywali ich, od co najmniej 5 lat lub gdy w ostatnim okresie czasu znacząco zmieniła się sytuacja związana z obciążeniem przejazdu ruchem samochodowym lub kolejowym.</p>	<p>Zalecenie zostało zrealizowane przez 4 podmioty.</p> <p>Zalecenie jest w trakcie realizacji przez 5 podmiotów.</p>

Zalecenie w zakresie bezpieczeństwa	Sposób realizacji zalecenia	Stan wdrożenia
<p>Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury rozszerzą pouczenia okresowe o tematykę związaną z postępowaniami w sprawie zdarzeń obejmujące m.in:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) obowiązujące przepisy w zakresie badań zdarzeń, 2) procedury postępowania po zaistnieniu zdarzenia, 3) obowiązki komisji kolejowych oraz pomiary taboru i infrastruktury na miejscu zdarzeń i w późniejszych fazach postępowania wynikające z obowiązujących przepisów krajowych i wewnętrznych przedsiębiorstw kolejowych, 4) sposób prowadzenia i dokumentowania postępowania przez komisję kolejową, 5) współpracę z Przewodniczącym PKBWK oraz sposób postępowania komisji kolejowych przy braku możliwości zgodnego ustalenia przyczyn zdarzenia. <p>Na powyższe szkolenie z ww. tematyki należy przeznaczyć dodatkowo 8 godzin rocznie.</p>	<p>W ramach treści zalecenia zarządcy infrastruktury oraz przewoźnicy kolejowi rozszerzyli zakres pouczeń okresowych o wskazaną tematykę oraz zadeklarowali kontynuować omawianie zagadnień.</p> <p>Wśród części podmiotów pouczenia okresowe trwają.</p> <p>Podmioty, które podjęły działania alternatywne omówiły zagadnienie w czasie szkoleń.</p>	<p>Zalecenie zostało zrealizowane przez 24 podmioty.</p> <p>Zalecenie jest w trakcie realizacji przez 40 podmiotów.</p> <p>Podjęto działania alternatywne w stosunku do zalecenia przez 23 podmioty.</p>
<p>Przeprowadzić w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem zarządcy infrastruktury analizę ryzyka wystąpienia zagrożeń na przejazdach kat. A i rozważyć wyposażenie przejazdów o wysokim ryzyku zaistnienia zdarzeń w instalację zbliżania</p>	<p>PKP Polskie Linie Kolejowe S.A w ramach realizacji projektu dotyczącego wyposażenia przejazdów kolejowo-drogowych w urządzenia radioł łączności w wyniku przeprowadzenia analizy zagrożenia dla linii dwu lub więcej torowych na terenie 17 Zakładów Linii Kolejowych, wytypowało 78 przejazdów kolejowo-drogowych kat. A z obszarów działania Zakładów Linii Kolejowych w</p>	<p>Zalecenie jest w trakcie realizacji.</p>

Zalecenie w zakresie bezpieczeństwa	Sposób realizacji zalecenia	Stan wdrożenia
<p>pociągu oraz zainstalowanie systemu RADIO – STOP.</p>	<p>Bydgoszczy, Częstochowie, Gdyni, Kielcach, Krakowie, Lublinie, Łodzi, Olsztynie, Opolu, Ostrowie Wlkp., Poznaniu, Rzeszowie, Siedlcach, Skarżysku Kamiennej, Sosnowcu, Tarnowskich Górach i Warszawie, celem wyposażenia tych strażnic przejazdowych w radiotelefony bazowe z systemem RADIO – STOP. Instalacja radiotelefonów umożliwi w sytuacji powstania zagrożenia na przejeździe nadanie przez dróżnika przejazdowego sygnału RADIO – STOP. Ponadto, Zakłady Linii Kolejowych prowadzą analizy ryzyka na przejazdach kolejowo-drogowych kat. A, celem wytypowania kolejnych lokalizacji, na których radiotelefony z systemem RADIO – STOP będą montowane w roku 2015. Ocenie ryzyka podlega łącznie 575 przejazdów kolejowo – drogowych obsługiwanych przez dróżników przejazdowych.</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 widoczność podawanego sygnału D-8 ze stanowiska maszynisty oraz w przypadku ograniczeń tej widoczności podejmie odpowiednie środki zaradcze.</p>	<p>Zakłady Linii Kolejowych na podstawie przesłanych do IBR raportów poinformowały o sprawdzeniu widoczności strefy niebezpiecznej przejazdu z miejsca obsługi urządzeń rogatkowych oraz szlaku ze stanowiska dróżnika przejazdowego.</p>	<p>Zalecenie zostało zrealizowane.</p>

Źródło: opracowanie własne.

3. Wdrożone środki niezwiązane z zaleceniami w zakresie bezpieczeństwa

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

Tab. 8. Najistotniejsze środki bezpieczeństwa wprowadzone przez krajową władzę bezpieczeństwa.

Obszar, którego dotyczy środek	Opis przyczyn wprowadzenia środka	Wprowadzony środek bezpieczeństwa	Liczba wydanych decyzji
Eksploatacja pojazdów kolejowych	Naruszenia przepisów w zakresie utrzymania pojazdów kolejowych stwarzające zagrożenie dla życia lub zdrowia.	Decyzje administracyjne w sprawie wyłączenia lub ograniczenia eksploatacji pojazdów.	623
	Naruszenia przepisów w zakresie utrzymania pojazdów kolejowych.	Decyzje administracyjne w sprawie stwierdzenia naruszeń przepisów w zakresie utrzymania pojazdów kolejowych wraz z nakazem ich usunięcia.	17
Systemy zarządzania bezpieczeństwem	Naruszenia przepisów w zakresie stosowania Systemów zarządzania bezpieczeństwem.	Decyzje administracyjne w sprawie stwierdzenia naruszeń w zakresie systemu zarządzania bezpieczeństwem wraz z nakazem ich usunięcia.	14
		Decyzje administracyjne w sprawie cofnięcia certyfikatu.	3
Utrzymanie infrastruktury kolejowej	Nieprawidłowości w zakresie utrzymania infrastruktury.	Decyzje administracyjne w sprawie stwierdzenia naruszeń przepisów w zakresie utrzymania infrastruktury wraz z nakazem ich usunięcia.	82
		Decyzje administracyjne wstrzymujące lub ograniczające ruch kolejowy na odcinkach linii kolejowych lub bocznic.	16
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)	76

Źródło: opracowanie własne.

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.

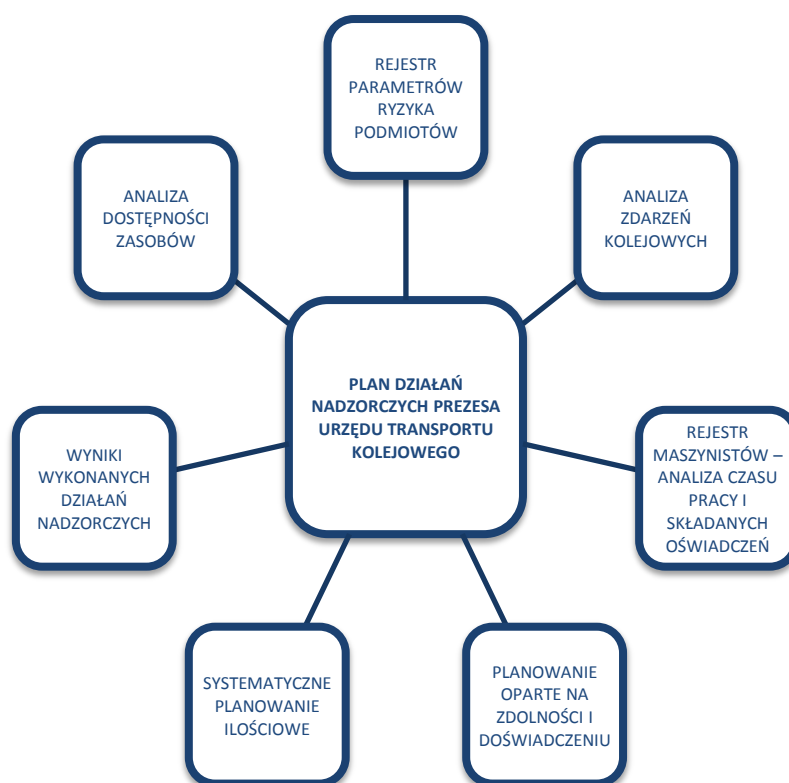
Tab. 9. Priorytety nadzoru Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na rok 2015

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.
20	Nadzór nad stanem technicznym i utrzymania 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.

Ze względu na obszerność dokumentu stanowiącego plan nadzoru na rok 2015, plik ten został ujęty w załączniku 1 do niniejszego raportu.

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



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 Urzędu Transportu Kolejowego lub w trybie czynności doraźnych – wśród działań realizowanych poza planem znajdują się przede wszystkim czynności podejmowane w wyniku wpływających do Urzędu zgłoszeń, jak również zaistniałych zdarzeń kolejowych. Podkreślenia wymaga fakt, że wszystkie prowadzone przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego 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.

Biorąc pod uwagę szczegółowy zakres działań zrealizowanych przez Prezesa UTK należy stwierdzić, że największy ich udział stanowiły czynności z zakresu czasu pracy pracowników (ponad 17%), a także jazdy inspekcyjne oraz działania z zakresu zapewnienia odpowiedniego poziomu jakości i bezpieczeństwa pasażerów. Ponadto przeprowadzono szereg

czynności związanych z utrzymaniem pojazdów i infrastruktury kolejowej, przewozem towarów niebezpiecznych czy eksploatacją bocznic kolejowych.

Rys. 9. Udział poszczególnych zakresów działań nadzorczych przeprowadzonych przez Prezesa UTK w 2014 r. – uwzględniono działania, których łączna liczba przekroczyła 60



*Działania w zakresie nadzoru nad Systemami Zarządzania Bezpieczeństwem prowadzone są w sposób kompleksowy, tj. dogłębnej weryfikacji poddawane są poszczególne procesy i procedury w SMS

Rys. 10. Działania zrealizowane przez Prezesa UTK w 2014 r. w podziale na rodzaj nadzorowanego podmiotu – uwzględniono działania, których łączna liczba przekroczyła 5

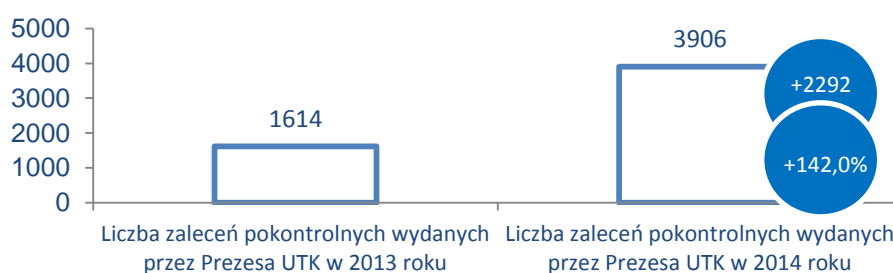


Podkreślenia wymaga fakt, że w 2014 roku nastąpił znaczący wzrost liczby podejmowanych działań nadzorczych związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego – podjęto ich ponad dwukrotnie więcej niż w 2013 roku (jako działanie nadzorcze należy rozumieć czynność o różnym stopniu pracochłonności i czasochłonności – np. jazda inspekcyjna w pojeździe kolejowym oraz wieloaspektowa kontrola wdrożenia systemu zarządzania bezpieczeństwem).

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

Ważnym aspektem działań nadzorczych Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego są kontrole stanu technicznego infrastruktury kolejowej oraz procesu i jakości utrzymania przez zarządców infrastruktury. W 2014 roku 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.

Rys. 11. Zalecenia pokontrolne wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w latach 2013 – 2014



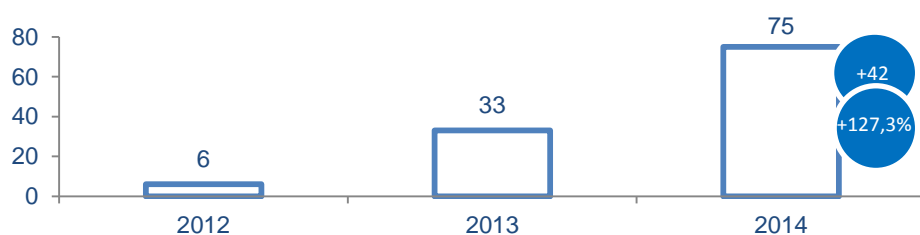
Na podstawie wyników przeprowadzonych czynności Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wydał w 2014 roku łącznie 3906 zaleceń pokontrolnych (wzrost o 142% w odniesieniu do roku 2013), co w przeliczeniu na liczbę zrealizowanych działań nadzorczych daje średnią 1,4.

2. Nadzór nad systemami zarządzania w transporcie kolejowym

W ciągu ostatnich lat Prezes Urzędu Transportu Kolejowego zintensyfikował działania nadzorcze w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce, o czym świadczy, m.in. wzrost liczby kontroli przeprowadzonych w zakresie Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) – w 2012 roku liczba tych kontroli wyniosła 6, w 2013 roku 33 (wzrost o 450%) natomiast w 2014 – 75 (w odniesieniu do roku 2013 – wzrost o 127,3%).

Należy dodać, że wszystkie kontrole zaplanowane na 2015 rok (w liczbie 84) w ramach nadzoru nad Systemami Zarządzania Bezpieczeństwem prowadzone będą w sposób kompleksowy. Ponadto podkreślenia wymaga fakt, że również pozostałe działania nadzorcze realizowane względem przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury odwoływać się będą do Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem, w tym dogłębnej analizie poddane zostaną poszczególne procesy i procedury w SMS, np.: utrzymanie pojazdów kolejowych, kwalifikacje pracowników, zgłaszanie i analizowanie zdarzeń kolejowych, wydarzeń potencjalnie wypadkowych oraz innych przypuszczalnie niebezpiecznych wydarzeń.

Rys. 12. Liczba kontroli przeprowadzonych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w latach 2012 – 2014 w zakresie Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem



Należy zaznaczyć, że już w drugiej połowie 2013 roku 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, które funkcjonują głównie w oparciu o zbudowane i wdrożone Systemy Zarządzania Bezpieczeństwem, które dzięki kompetentnemu personelowi mogą być obiektywnie nadzorowane. Faktem jest pojawiające się zagrożenie odpyływania najlepiej wykształconych i doświadczonych pracowników do podmiotów rynku kolejowego, które oferują znacznie lepsze warunki pracy. Jest to szczególnie istotne przy nowych zagadnieniach jakimi są systemy zarządzania w transporcie kolejowym.

W wyniku przeprowadzonych kontroli SMS stwierdzono szereg nieprawidłowości – bardzo często w przypadku pierwszych kontroli dotyczyły one adekwatności dokumentacji, jak również stopnia jej wdrożenia. Dzięki temu możliwe było danie odpowiedniego impulsu do doskonalenia na rynku kolejowym w zakresie przestrzegania zasad bezpieczeństwa. Szczegółowe wnioski z tych kontroli zostały przedstawione w dalszej części materiału.

Tab. 10. Zestawienie nieprawidłowości stwierdzonych podczas kontroli Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) – zestawienie opracowano na podstawie danych za 2014 rok, 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	13,9%
2	Załącznik II pkt A - Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1158/2010 Zarządzanie ryzykiem	11,7%
3	Załącznik II pkt C - Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1158/2010 Zarządzanie dostawcami	7,1%
4	Załącznik II pkt L - Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1158/2010 Spełnienie norm i warunków	6,0%
5	Załącznik II pkt S - Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1158/2010 Audyty	5,0%
6	Załącznik II pkt P - Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1158/2010 Zarządzanie dokumentacją	4,8%
7	Załącznik II pkt Q - Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1158/2010 "Zdarzenia kolejowe"	4,7%
8	Załącznik II pkt R - Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1158/2010 Sytuacje kryzysowe	4,6%

9	<i>Załącznik II pkt F - Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1158/2010 Podział obowiązków</i>	4,1%
10	<i>Załącznik II pkt M - Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1158/2010 Zarządzanie zmianą</i>	4,0%
11	<i>Załącznik II pkt G - Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1158/2010 Kontrola kierownictwa</i>	3,9%
12	<i>Załącznik II pkt N - Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1158/2010 Zarządzanie kompetencjami personelu</i>	3,8%
13	<i>Załącznik II pkt K - Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1158/2010 Cele organizacji</i>	2,1%
14	<i>Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym</i>	1,9%
15	<i>Załącznik II pkt E - Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1158/2010 Model dokumentacji</i>	1,8%
16	<i>Załącznik II pkt O - Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1158/2010 Informacje</i>	1,8%
17	<i>Załącznik II pkt I - Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1158/2010 Ciągłe doskonalenie</i>	1,8%
18	<i>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych</i>	1,7%
19	<i>Załącznik II pkt H - Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1158/2010 Zaangażowanie pracowników</i>	1,4%
20	<i>Załącznik II pkt A - Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1169/2010 Zarządzanie ryzykiem</i>	1,2%
21	<i>Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3.01.2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych</i>	1,2%

Główne problemy rynku w zakresie systemowego zarządzania bezpieczeństwem:

- brak zrozumienia proaktywnego podejścia do zarządzania bezpieczeństwem (myślenie w kategoriach reaktywnego podejścia – wnioskowanie na podstawie (oczekiwane) skutków, nieuwzględnianie potencjału zagrożeń),
- „ochrona” pracowników operacyjnych przed elementami SMS (np. dostęp do procedur, bazowanie na regulacjach wewnętrznych),
- niespójne traktowanie dokumentów wchodzących w zakres SMS (zarządzanie i nadzór decyzjami, uchwałami czy regulacjami wewnętrznymi w odróżnieniu od procedur),
- niepełny nadzór nad SMS – brak przeglądów zarządzania, audytów,
- stosowanie „oceny ryzyka” do „racjonalizowania” naruszania przepisów,
- brak monitorowania skuteczności środków kontroli ryzyka,
- oderwanie wyceny ryzyka od rzeczywistych wartości przyjmowanych przez poszczególne parametry w organizacji (np. wskaźnik prawdopodobieństwa wystąpienia zagrożenia w stosunku do odnotowanych przypadków wystąpienia),
- brak wykorzystania wszystkich zdarzeń i wydarzeń do doskonalenia SMS.

3. Zasoby ludzkie

Szacunkowe dane, charakteryzujące proces nadzoru w 2014 r. w kontekście zasobów ludzkich przedstawiają się następująco:

- całkowita liczba godzin przeprowadzonych inspekcji i audytów wyniosła 80 520 godz.;
- liczba przeprowadzonych inspekcji i audytów przypadających na jednego pracownika wyniosła 1 258 godz.;
- odsetek czasu spędzonego przez pracowników na przeprowadzaniu inspekcji i audytów wyniósł 65,5%.

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

Zgodnie z przepisami prawa krajowego pracownicy Urzędu Transportu Kolejowego zaliczani są do korpusu służby cywilnej, regulowanego odmiennymi przepisami prawa, tj. ustawą o służbie cywilnej. Przedmiotowy akt prawny wprowadza wśród wszystkich członków korpusu służby cywilnej pewne elementy systemu zarządzania kompetencjami.

Każde stanowisko pracy w urzędzie powinno mieć opracowany swój własny opis, zawierający podstawowe informacje dotyczące stanowiska pracy, ze szczególnym uwzględnieniem zadań na danym stanowisku, odpowiedzialności i wymaganych kompetencji. Opisy wskazują również miejsce stanowiska w organizacji oraz określają wpływ na efekt końcowy zadania.

Opisy stanowisk pracy stanowią punkt wyjścia dla wielu procesów i narzędzi pomocnych przy zarządzaniu kompetencjami w organizacji. Przykładowo, zawarte w nich informacje, są bardzo przydatne w ramach procesu rekrutacji, umożliwiając określenie wymagań dla poszukiwanych kandydatów. Wykonywanie zadań wskazanych w opisie stanowiska stanowi podstawę do tzw. oceny okresowej pracownika, wykonywanej co 2 lata.

W ramach oceny okresowej, oprócz realizacji zadań, weryfikowany jest pakiet czterech kryteriów obowiązkowych, dotyczących rzetelności i terminowości, posiadanej wiedzy, zorientowania na osiągnięcie celów czy doskonalenia zawodowego oraz wybrane przez pracownika kryteria, które mogą dotyczyć m.in. znajomości języka obcego, umiejętności komunikacyjnych, zarządzania zasobami, umiejętności współpracy czy kreatywności. Każdemu z kryteriów przypisuje się wartości punktowe od 1 do 5, a następnie na podstawie średniej arytmetycznej wyników formuluje się ocenę końcową.

Elementem oceny okresowej jest również sformułowanie wniosków dotyczących indywidualnego programu rozwoju zawodowego pracownika, który określa kierunek rozwoju zawodowego pracownika i planowane działania rozwojowe (zarówno w formie szkoleń zewnętrznych, jak i wymiany doświadczeń w ramach pracy).

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

5. Proces decyzyjny

Postępowanie nadzorcze prowadzone przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego 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).

W odniesieniu do skarg zauważyć należy, że rozbieżność pomiędzy stanowiskiem Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego a opinią przedsiębiorstw i zarządców infrastruktury skupia się w głównej mierze na poniższych zagadnieniach, tj.:

- wyznaczenie podmiotom terminów usunięcia nieprawidłowości w związku z naruszeniem przepisów z zakresu kolejnictwa,

- zasadność i wysokość kar pieniężnych nakładanych za naruszenia poszczególnych obowiązków kolejowych oraz kwestie nieodpowiedniego wyjaśnienia dyrektyw odnośnie wymiaru kary,
- stosowanie rygoru natychmiastowej wykonalności w decyzjach administracyjnych.

6. Koordynacja i współpraca

W dniu 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 części B certyfikatów bezpieczeństwa, 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.

Dzięki praktyce wspólnego nadzoru nad podmiotami prowadzącymi działalność poza granicami kraju, możliwe będzie podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego polskich i litewskich przewoźników. Ponadto podpisane porozumienie pozwoli na prowadzenie wspólnych działań nadzorczych w tym zakresie.

7. Wnioski z podjętych środków

Jednoznaczna, całościowa ocena skuteczności środków podejmowanych przez przedsiębiorstwa kolejowe dla usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości jest utrudniona, gdyż skuteczność tych środków zależy od rodzaju stwierdzonej nieprawidłowości. I tak w przypadku taboru kolejowego skutecznie usuwane były „pojedyncze” nieprawidłowości polegające na awariach technicznych (uszkodzenie blokady drzwi bocznych i czołowych, układów ogrzewania i klimatyzacji itp.), jak również nieprawidłowości w zakresie prowadzonej dokumentacji. W przypadku nieprawidłowości „systemowych” skuteczność podejmowanych środków będzie można w pełni ocenić po kolejnych kontrolach stopnia wdrożenia systemu SMS w tych podmiotach.

Odnośnie naruszeń w zakresie utrzymania infrastruktury skuteczność podejmowanych przez zarządców infrastruktury środków była 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, tym niemniej należy podkreślić szeroki program modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych, który pozwoli w przyszłości na poprawę w tym obszarze.

E. Certyfikacja i autoryzacja bezpieczeństwa

1. Wytoczne

Na chwilę obecną rolę wytycznych Prezesa UTK w zakresie procedury uzyskiwania certyfikatów i autoryzacji bezpieczeństwa spełnia strona internetowa Urzędu, 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 ze zbliżającym się procesem przedłużania certyfikatów i autoryzacji bezpieczeństwa w 2015 r. na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego opublikowane zostały wytyczne dla podmiotów składających wnioski o przedłużenie certyfikatów bezpieczeństwa części A i B oraz autoryzacji bezpieczeństwa. Informacja została również uzupełniona o planowany schemat postępowania Urzędu w tym zakresie, pozwalający podmiotom na właściwe przygotowanie się do procesu przedłużania certyfikatów bezpieczeństwa oraz poznanie oczekiwań Urzędu 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 UTK zaplanować działania nadzorcze i rozłożyć pracę nad recertyfikacją w czasie.

2. Kontakty z innymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa

W 2014 r., podobnie jak w roku 2013 r., kontakty Urzędu z innymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa w ramach procesu certyfikacji bezpieczeństwa były ograniczone. Do Urzędu nie wpłynęły wnioski innych organów ds. bezpieczeństwa o udzielenie informacji dotyczących certyfikatu bezpieczeństwa części A wydanego dla przedsiębiorstwa kolejowego w Polsce. W 2014 r. żadne z zagranicznych przedsiębiorstw nie uzyskało certyfikatu bezpieczeństwa w części B w Polsce, natomiast certyfikaty takie zostały wydane przez litewską władzę bezpieczeństwa dla PKP Cargo S.A. i Rail Polska sp. z o.o. Przedłużone zostały również certyfikaty dla PKP Cargo S.A. w następujących krajach: Republice Czeskiej, Republice Federalnej Niemiec, Republice Słowackiej, Republice Austrii, Republice Węgier i Królestwie Holandii.

3. Kwestie proceduralne

W 2014 r. nacisk położony został na realizację kontroli stopnia wdrożenia systemów zarządzania bezpieczeństwem przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury ubiegających się o przedłużenie certyfikatów i autoryzacji bezpieczeństwa. Decyzja w zakresie przedłużenia certyfikatu lub autoryzacji podejmowane były z uwzględnieniem należytej realizacji procedur systemu zarządzania bezpieczeństwem.

4. Informacje zwrotne

Urząd Transportu Kolejowego 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 części A i części B oraz autoryzacji bezpieczeństwa lub składać skargi na działalność Prezesa UTK. Rozwiązania w tym zakresie wynikają bezpośrednio z przepisów obowiązującego prawa krajowego.

System skarg i odwołań od decyzji Prezesa UTK wynika z uregulowań ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeksu postępowania administracyjnego. Zgodnie z jej postanowieniami na decyzję Prezesa UTK wydaną w pierwszej instancji,

niezależnie od tego, czy była ona pozytywna czy negatywna, przysługuje prawo zwrócenia się do Prezesa UTK w terminie 14 dni od doręczenia decyzji z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy. W 2014 r. zostało złożone do Urzędu Transportu Kolejowego tylko jedno odwołanie w odniesieniu do wydanego certyfikatu lub autoryzacji. Chodzi tu o wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy wydania certyfikatu bezpieczeństwa część B, złożony w związku z zastrzeżeniami wnioskodawcy, nie co do podjętego rozstrzygnięcia, ale co do uzasadnienia decyzji administracyjnej w przedmiotowej sprawie.

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 2014 r. do Urzędu Transportu Kolejowego nie wpłynęła jednakże żadna skarga ani wniosek w trybie opisanym powyżej, które dotyczyłyby postępowań administracyjnych w przedmiocie wydania, zmiany lub przedłużenia certyfikatu bezpieczeństwa części A, części B, bądź autoryzacji bezpieczeństwa.

F. Zmiany w prawodawstwie

1. Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei

Dyrektywa 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwie kolei 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 2014 r. przepisy prawa krajowego transponujące dyrektywę bezpieczeństwa:

- Ustawa z dnia 28 marca 2003 o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1594, ze zm.).
- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 5 grudnia 2006 r. w sprawie sposobu uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa (Dz. U. 2006 r. Nr 230, poz. 1682).
- 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).
- 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).
- 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 2007 r. Nr 60, poz. 407).
- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych (Dz. U. z 2007 r. Nr 89, poz. 593).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 20 lipca 2010 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) (Dz. U. 2010 r. Nr 142, poz. 952).

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 2 w załączniku 2 do niniejszego raportu.

G. Stosowanie CSM w zakresie oceny i wyceny ryzyka

1. Doświadczenia krajowych organów ds. bezpieczeństwa

W 2014 r. Prezes UTK kontynuował analizę sposobu realizacji przez przewoźników, zarządców infrastruktury i podmioty odpowiedzialne za utrzymanie (ECM) procesu oceny znaczenia zmiany oraz zarządzania ryzykiem wynikających z rozporządzenia nr 352/2009.

Po pierwsze podkreślić należy, że bardzo poważnym problemem, jaki Prezes UTK zidentyfikował w omawianym kontekście pozostaje jej niska jakość przekazywanej dokumentacji (raportów z 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 352/2009, 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 352/2009, ale także wcześniejszy etap procesu – tj. ocena, czy zmiana ma wpływ na bezpieczeństwo. Prezes UTK zidentyfikował przypadki, w których wprowadzana zmiana systemu kolejowego miała doniosły charakter, skutkujący 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, jakie 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 352/2009 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, co oczywiste, nie dają żadnych przesłanek pozwalających na rzeczywistą ocenę znaczenia zmiany w systemie kolejowym.

W przypadku wniosków o 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, 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. Wskazano również 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, Urząd Transportu Kolejowego we współpracy z Polskim Centrum Akredytacji oraz Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju rozpoczął w 2014 r. prace w zmiernające do opracowania programu akredytacji dla jednostek oceniających.

Reasumując wskazać należy, że opis zmian przekazywanych przez podmioty rynkowe do Urzędu Transportu Kolejowego, pozwala podtrzymać twierdzenie, że podmioty rynkowe dokonując oceny znaczenia zmiany, wykazują się duża rezerwą jeśli chodzi o klasyfikowanie zmian w systemie kolejowym jako zmian znaczących. Możliwe, że związane jest to z potrzebą nabycia większego jeszcze 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 zmianę wdrażający. Jednocześnie Prezes UTK, dostrzegając z jednej strony problemy ze stosowaniem rozporządzenia 352/2009 w 2014 r. a z drugiej strony bezpośrednie przełożenie jakie ma proces zarządzania ryzykiem na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, zaplanował przygotowanie i opublikowanie praktycznego przewodnika stosowania procesu oceny znaczenia zmiany i zarządzania ryzykiem.

2. Informacje zwrotne od podmiotów

Informacje o doświadczeniach podmiotów w zakresie stosowania CSM o ocenie ryzyka są 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 352/2009, Urząd 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 informacje o przeprowadzonym procesie zarządzania ryzykiem, dotyczące 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.

Podkreślić należy, iż zmiany w Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem przedsiębiorstw kolejowych podzielone są na trzy główne kategorie:

- 1) zmiany nieznaczące niemające wpływu na poziom bezpieczeństwa kolejowego,
- 2) zmiany nieznaczące, ale mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego,
- 3) zmiany znaczące.

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.

Najczęściej zmiany te były oceniane jako niemające wpływu na bezpieczeństwo lub nieznaczące.

Jednocześnie zaznaczyć należy, iż zmiany Księgi SMS, procedur, instrukcji ze względu na modyfikację aktów prawnych były często uznawane za nieznaczące, ale mające wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego, co wynikało przede wszystkim z tematyki/zakresu/rodzaju zmian aktów prawnych

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

- wprowadzenie do eksploatacji nowego typu taboru,
- zmiany związanych z przejazdami kolejowymi (likwidacja, utworzenie nowych, przeklasyfikowanie),
- zabudowa ETCS poziom I,
- likwidacja torów i przebudowa układów torowych,
- udział podwykonawców (innych podmiotów) zaangażowanych w proces zarządzania ryzykiem,
- zaangażowanie jednostek oceniających, zatrudnionych do przeprowadzenia należytej oceny prawidłowego stosowania rozporządzenia WE w sprawie CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka.

Należy mieć na uwadze, iż w zależności od interpretacji przepisów przez przedsiębiorstwo kolejowe te same zmiany są zaliczane do różnych kategorii. Największa rozbieżność jest 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

W 2014 r. nie wprowadzono żadnych zmian w przepisach krajowych, których celem byłoby uwzględnienie wspólnej metody bezpieczeństwa w zakresie oceny i wyceny ryzyka. Zmiany te przyjęte zostały w 2015 r. a zatem opisane zostaną w raporcie za rok 2015 r.

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:

- 1) zarejestrowanych w państwie innym niż państwo członkowskie Unii Europejskiej i utrzymywanych zgodnie z przepisami obowiązującymi w tym państwie,
- 2) 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,
- 3) 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 wagony na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

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

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	313
N01	Liczba kolizji pociągów, w tym kolizji z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	6
N02	Liczba wykolejeń pociągów	Wartość liczbowa	13
N03	Liczba wypadków na przejazdach kolejowych, w tym wypadków z udziałem pieszych na przejazdach kolejowych	Wartość liczbowa	65
N04	Liczba wypadków z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się tabor kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	227
N05	Liczba pożarów taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
N06	Liczba innych wypadków	Wartość liczbowa	2
1.2.1a. Łączna liczba poważnie rannych osób, według rodzaju wypadku, w podziale na następujące kategorie			
TS00	Ogółem we wszystkich wypadkach	Wartość liczbowa	95
TS01	W kolizjach pociągów, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	3
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	25
TS04	W wypadkach z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się tabor kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	67
TS05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
TS06	W pozostałych wypadkach	Wartość liczbowa	0
1.2.1b. Łączna liczba poważnie rannych pasażerów, według rodzaju wypadku			
PS00	Ogółem we wszystkich wypadkach	Wartość liczbowa	6
PS01	W kolizjach pociągów, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
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	6
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	1
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	1
SS04	W wypadkach z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się tabor kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	2
SS05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
SS06	W pozostałych wypadkach	Wartość liczbowa	0
1.2.1d. Łączna liczba poważnie rannych użytkowników przejazdów kolejowych, według rodzaju wypadku			
LS00	Ogółem we wszystkich wypadkach	Wartość liczbowa	24
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	24
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	57
US01	W kolizjach pociągów, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	2
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	55
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	4
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	4
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	206
TK01	W kolizjach pociągów, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	1

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	43
TK04	W wypadkach z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się tabor kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	162
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	2
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	2
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	1
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	1
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	38
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	38
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	163

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	3
UK04	W wypadkach z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się tabor kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	159
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	2
OK04	W wypadkach z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się tabor kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	0
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	71
4. Wskaźniki odnoszące się do zdarzeń poprzedzających wypadki			
I00	Łączna liczba zdarzeń poprzedzających wypadki	Wartość liczbowa	1445
I01	Łączna liczba pękniętych szyn	Wartość liczbowa	1293
I02	Łączna liczba odkształceń torów	Wartość liczbowa	77
I03	Łączna liczba defektów sygnalizacji	Wartość liczbowa	10
I04	Łączna liczba przypadków minięcia sygnału informującego o niebezpieczeństwie	Wartość liczbowa	64
I05	Łączna liczba pękniętych kół w użytkowanym taborze kolejowym	Wartość liczbowa	1
I06	Łączna liczba pękniętych osi w użytkowanym taborze kolejowym	Wartość liczbowa	0

5. Wskaźniki do wyliczenia skutków ekonomicznych wypadków			
C00	Skutki ekonomiczne WSZYSTKICH wypadków	Wartość liczbowa (€)	215390000
C10	Skutki ekonomiczne TYLKO znaczących wypadków	Wartość liczbowa (€)	160215127
C01	Skutki ekonomiczne wypadków śmiertelnych	Wartość liczbowa (€)	128997200
C02	Skutki ekonomiczne poważnych obrażeń	Wartość liczbowa (€)	8112136
Wskutek WSZYSTKICH wypadków			
C03	Koszty szkód materialnych w taborze kolejowym lub w infrastrukturze (wszystkie wypadki)	Wartość liczbowa (€)	11654100
C07	Koszty szkód w środowisku (wszystkie wypadki)	Wartość liczbowa (€)	80942
C04	Koszty opóźnień spowodowanych wszystkimi wypadkami	Wartość liczbowa (€)	66545622
C05	Minuty opóźnień pociągów osobowych (wszystkie wypadki)	Wartość liczbowa (minuty)	240610
C06	Minuty opóźnień pociągów towarowych (wszystkie wypadki)	Wartość liczbowa (minuty)	396905
Wskutek TYLKO znaczących wypadków			
C13	Koszty szkód materialnych w taborze kolejowym lub w infrastrukturze (znaczące wypadki)	Wartość liczbowa (€)	6518608
C17	Koszty szkód w środowisku (znaczące wypadki)	Wartość liczbowa (€)	0
C14	Koszty opóźnień spowodowanych znaczącymi wypadkami	Wartość liczbowa (€)	16587183
C15	Minuty opóźnień pociągów osobowych (znaczące wypadki)	Wartość liczbowa (minuty)	77133
C16	Minuty opóźnień pociągów towarowych (znaczące wypadki)	Wartość liczbowa (minuty)	83503
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)	0,00%
T02	Odsetek pociągokilometrów z wykorzystaniem funkcjonujących systemów ATP	Wartość liczbowa (%)	0,00%
T03	Łączna liczba przejazdów kolejowych (z czynnymi i biernymi systemami zabezpieczeń)	Wartość liczbowa	13447
T06	Łączna liczba przejazdów kolejowych z czynnymi systemami zabezpieczeń	Wartość liczbowa	5056
T07	z automatycznym systemem ostrzegania użytkownika	Wartość liczbowa	1291
T08	z automatycznym systemem zabezpieczeń użytkownika	Wartość liczbowa	0
T09	z automatycznym systemem zabezpieczeń i ostrzegania użytkownika	Wartość liczbowa	429
T10	z automatycznym systemem zabezpieczeń i ostrzegania użytkownika oraz systemem zabezpieczenia torów	Wartość liczbowa	506
T11	z ręcznym systemem ostrzegania użytkownika	Wartość liczbowa	55
T12	z ręcznym systemem zabezpieczeń użytkownika	Wartość liczbowa	1216
T13	ręcznym systemem zabezpieczeń i ostrzegania użytkownika	Wartość liczbowa	1559
T14	Łączna liczba przejazdów kolejowych z biernym systemem zabezpieczeń	Wartość liczbowa	8391

M. Wskaźniki dotyczące zarządzania bezpieczeństwem			
A01	Łączna liczba przeprowadzonych audytów	Wartość liczbowa	729
A02	Odsetek przeprowadzonych/wymaganych (lub planowanych) audytów	Wartość liczbowa (%)	99%
RT. Dane referencyjne dotyczące ruchu i infrastruktury			
R01	Łączna liczba pociągokilometrów	Wartość liczbowa (mln pociągo-km)	213,420
R02	Liczba pasażerokilometrów	Wartość liczbowa (mln pasażero-km)	15943,227
R05	Liczba pociągokilometrów dla pociągów pasażerskich	Wartość liczbowa (mln pociągo-km)	134,084
R06	Liczba pociągokilometrów dla pociągów towarowych	Wartość liczbowa (mln pociągo-km)	74,1421
R04	Liczba pociągokilometrów dla innych pociągów	Wartość liczbowa (mln pociągo-km)	4,915
R07	Liczba tonokilometrów dla ładunków	Wartość liczbowa (mln tono-km)	157332,592
R08	Liczba kilometrów linii (linie dwutorowe należy liczyć RAZ)	Wartość liczbowa (km)	19265,491
R03	Liczba kilometrów torów (linie dwutorowe należy liczyć PODWÓJNIE)	Wartość liczbowa (km)	37537,665
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	23,634
Średni odsetek pasażerów podróżujących w celach służbowych	%	75%
Wartość czasu dla pasażerów podróżujących w celach innych niż służbowe	€ / h	7,88
Średni odsetek pasażerów podróżujących w celach innych niż służbowe	%	25%
Wartość czasu dla wszystkich pasażerów VT(p)	€ / h	19,70
Współczynnik 1 (K1)		2,5
Liczba pasażerokilometrów	mln pas.-km	15943,22698
Liczba pasażerskich pociągokilometrów	mln poc-km	134,084
Koszt 1 minuty opóźnienia pociągu pasażerskiego C(mp)	€	98
Opóźnienia pociągów pasażerskich	minut	77133
Przewozy towarowe		
Krajowa wartość czasu dla tony towaru (na godzinę)	€ / h	1,432363636
Liczba tonokilometrów	mln tono-km	157332,5919
Liczba towarowych pociągokilometrów	mln poc-km	74,4205743
Wartość czasu dla pociągów towarowych VT(f)	€ / h	3028,161037
Współczynnik 2 (K2)		2,15
Koszt 1 minuty opóźnienia pociągu towarowego C(mf)	€	108,5091038
Opóźnienia pociągów towarowych	minut	83500

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	Transponowano (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); 	<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.
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 z dnia 20 lipca 2010 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) Dz. U. z 2010 r. Nr 142, poz. 952	24.08.2010 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	Art. 1 pkt 8 lit b) tiret drugie ustawy z dnia 30 sierpnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1152).	31 marca 2014 r.	Dodanie Prezesowi UTK zadania polegającego na prowadzeniu i aktualizacji krajowego rejestru infrastruktury kolejowej.	Dostosowanie do Decyzji wykonawczej Komisji 2011/633/UE z dnia 15 września 2011 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej (Dz.U. L 256 z 1.10.2011, s. 1).
	Art. 1 pkt 8 lit. a) tiret drugie ustawy z dnia 30 sierpnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1152).	31 marca 2014 r.	Dodanie kompetencji Prezesowi UTK do przyznawania, odmowy przyznania, cofania, zawieszenia i zmiany zakresu uprawnień dla jednostki organizacyjnej do wykonywania badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, stwierdzenia zgodności z typem oraz wydawania certyfikatów zgodności typu i certyfikatów zgodności z typem, a także kontrola spełniania przez jednostki organizacyjne uprawnione do wykonywania tych czynności wymagań z art. 22g ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym	Weryfikacja zapewnienia przez jednostki odpowiedniego poziomu wykonywanych badań.
	Art. 1. pkt 9 ustawy z dnia 30 sierpnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1152).	31 marca 2014 r.	Rozszerzono kompetencje Prezesa UTK dotyczące wyłączenia z eksploatacji pojazdów kolejowych oraz ograniczania ich eksploatacji, gdy nie zostały one dopuszczone do eksploatacji zgodnie z przepisami ustawy lub w przypadku wagonów towarowych, gdy nie spełniają wymagań określonych w przepisach rozporządzenia (UE) nr 445/2011.	Zwiększenie kontroli nad eksploatacją pojazdów kolejowych.
	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 lutego 2014 r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2014 r. poz. 286).	31 marca 2014 r.	Stworzenie krajowego rejestru infrastruktury, prowadzonego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego we wspólnym interfejsie użytkownika (Common User Interface – CUI) w oparciu o dane rejestrowe przekazane przez zarządców i użytkowników bocznic kolejowych. Rozporządzenie szczegółowo reguluje, jakie dane	Wykonanie decyzji wykonawczej Komisji 2011/633/UE z dnia 15 września 2011 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej (Dz. Urz. UE L 256 z 01.10.2011, str. 1). Rozporządzenie wraz z ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1594) transponuje dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady

			podlegają publikacji w rejestrze infrastruktury.	2008/57WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008, str. 1).
Dotyczące jednostek notyfikowanych, podmiotów wyznaczonych, jednostek oceniających, podmiotów trzecich ds. rejestracji, badania itp.	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)	31 maja 2014 r.	Wprowadzono obowiązek uzyskania świadectwa tylko dla pierwszego egzemplarza danego typu. W przypadku gdy dany typ jest produkowany przez kilku producentów, wymagane jest uzyskanie świadectwa dla pierwszego egzemplarza przez każdego producenta Badania techniczne przed uzyskaniem świadectwa przeprowadzają jednostki posiadające zgodę Prezesa UTK na prowadzenie tej działalności. Wprowadzono nowe procedury oceny zgodności z typem. Wprowadzono możliwość składania wniosków w wersji papierowej i elektronicznej.	Rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Komisji 2011/18/UE z dnia 1 marca 2011 r. zmieniającą załączniki II, V i VI do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 57 z 02.03.2011, str. 21).
	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).	31 marca 2014 r.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dostosowanie wykazu składników interoperacyjności dla podsystemów systemu kolei; ▪ Uzpełnienie załącznika 2 „zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności” dla podsystemów: tabor, infrastruktura, ruch kolejowy i aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich o wymagania dotyczące dostępności dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się w celu umożliwienia tym osobom dostępu na równych zasadach z innymi osobami. ▪ Zmodyfikowano załącznik 3 „Procedury weryfikacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI”. ▪ Zmieniono procedury weryfikacji podsystemów strukturalnych energia, 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dostosowanie wykazu składników interoperacyjności dla podsystemów systemu kolei w zakresie podsystemów: sterowanie kolei konwencjonalnych i kolei dużych prędkości oraz tabor – wagony towarowe kolei konwencjonalnych tak aby odpowiadał on wykazom zawartym w obowiązującym TSI dla tych podsystemów tj.: Decyzji Komisji z dnia 25 stycznia 2012 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei (Dz. Urz. UE L 51 z 23.02.2012 r., str. 1) oraz Rozporządzeniu Komisji UE nr 321/2013 z dnia 13 marca 2013 r. dotyczącym technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – wagony towarowe” systemu kolei w Unii europejskiej i uchylającym decyzję 2006/861/WE (Dz. Urz.

			<p>sterowanie, infrastruktura w zakresie przeprowadzenia weryfikacji tych części podsystemów (urządzeń i budowli), dla których nie stosuje się TSI tak aby umożliwić przeprowadzenie weryfikacji całego podsystemu strukturalnego.</p> <ul style="list-style-type: none"> W załączniku nr 5 „wykaz podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań niezbędnych do dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI” dodano nowy podmiot - Transportowy Dozór Techniczny. 	<p>UE L 104 z 12.04.2013 r. str. 1);</p> <ul style="list-style-type: none"> Wdrożenie dyrektywy Komisji 2013/9/UE z dnia 11 marca 2013 r. zmieniającej załącznik III do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 68 z 12.03.2013 r., str. 55). Dostosowanie procedur do przepisów obowiązujących TSI w zakresie podsystemu tabor oraz przepisów Decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzenia produktów do obrotu, uchylającej decyzję Rady 93/465/EWG (Dz. Urz. UE L 218 z 13.08.2008 r., str. 82);
	<p>Art. 1 pkt 12,13,15,16,17,20-26,28,29 ustawy z dnia 30 sierpnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. 2013 r. poz. 1152).</p>	<p>31 marca 2014 r.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Wprowadzenie obowiązku uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu tylko dla pierwszego egzemplarza danego typu. W przypadku produkcji danego typu przez kilku producentów, wprowadzono wymóg uzyskania świadectwa dla pierwszego egzemplarza przez każdego producenta. Wydanie świadectwa na czas określony w przypadku nowych typów lub konieczności przeprowadzenia prób eksploatacyjnych z możliwością wydania kolejnego świadectwa terminowego na czas przedłużenia prób eksploatacyjnych. Dopuszczenie do eksploatacji w trybie uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu dla typów pojazdów kolejowych jest możliwe jedynie dla pojazdów kolejowych przeznaczonych do eksploatacji wyłącznie na bocznicach kolejowych, kolejach wąskotorowych i liniach kolejowych, które ze względów funkcjonalnych są wyodrębnione z systemu kolei. 	<p>Doprecyzowanie przepisów oraz wdrożenie dyrektywy Komisji 2011/18/UE z dnia 1 marca 2011 r. zmieniającej załączniki II, V i VI do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 57 z 02.03.2011, str. 21).</p>

			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wymóg uzyskania zgody Prezesa UTK na prowadzenie działalności polegającej na wykonywaniu badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, a także stwierdzenia zgodności z typem oraz wydawaniu certyfikatów zgodności typu i certyfikatów zgodności z typem. ▪ Określenie przesłanek przeprowadzania pośredniej weryfikacji WE podsystemu oraz wydawania dokumentów jej towarzyszących: pośredniego certyfikatu weryfikacji WE podsystemu oraz pośredniej deklaracji weryfikacji WE podsystemu. 	
	Ustawa z dnia 24 kwietnia 2014 r. o zmianie niektórych ustaw w związku ze standaryzacją niektórych wzorów pism w procedurach administracyjnych (Dz. U. z 2014 r. poz. 822)	25 grudnia 2014 r.	Upoważnienie Ministra właściwego do spraw gospodarki do określenia wzoru wniosku o udzielenie akredytacji i autoryzacji w formie dokumentu elektronicznego.	Uproszczenie otoczenia prawnego i stworzenie ułatwień w wykonywaniu działalności gospodarczej przez przedsiębiorców.
	Ustawa z dnia 26 czerwca 2014 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2014 r. poz. 962).	07 sierpnia 2014 r.	Zwolnienie z obowiązku składania do Prezesa UTK dokumentacji niezbędnej do uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów kolejowych w postaci papierowej i wprowadzenie w to miejsce zasady, zgodnie z którą jest ona składana w postaci elektronicznej.	Uproszczenie postępowania.
Dotyczące przedsiębiorstw kolejowych/zarządców infrastruktury/podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie	Ustawa z dnia 30 sierpnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1152).	31 marca 2014 r.	Zmiany w zakresie zasad certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych polegają na doprecyzowaniu zadań Prezesa UTK w odniesieniu do certyfikowania podmiotów zajmujących się utrzymaniem wagonów towarowych, które wykonują w całości albo w części co najmniej jedną z funkcji utrzymania określonych w rozporządzeniu (UE) nr 445/2011. Podmioty te - stosownie do	Dostosowania przepisów ustawy do rozporządzenia (UE) nr 445/2011. Usunięcie obowiązku wydawania świadectwa sprawności technicznej przez przewoźnika dla wagonów towarowych, dla których podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) wydał zapewnienie potwierdzające dopuszczenie do użytkowania lub przywrócenie do eksploatacji ma na celu uniknięcie sytuacji dublowania czynności i wydawania

			<p>postanowień rozporządzenia (UE) nr 445/2011 - podlegają certyfikacji dobrowolnej.</p> <p>Zwolnienie z obowiązku wydawania świadectw sprawności technicznej dla wagonów towarowych objętych systemem utrzymania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM), dla których podmiot ten wydał zapewnienie dopuszczenia do eksploatacji, a w przypadku uprzedniego wycofania z eksploatacji - przywrócenia do eksploatacji, zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 445/2011.</p>	ekwiwalentnych dokumentów potwierdzających ten sam stan faktyczny.
	Art. 9 ustawy z dnia 9 maja 2014 r. o ułatwieniu dostępu do wykonywania niektórych zawodów regulowanych (Dz. U. z 2014 r. poz.768)	11 grudnia 2014 r.	<p>Deregulacja zawodów: zwrotniczy, mostowniczy, dróżnik obchodowy, dyspozytor ruchu metra, dyżurny ruchu i stacji metra, manewrowy metra, monter urządzeń sterowania ruchem pociągów metra, monter urządzeń zdalnego sterowania i kontroli dyspozytorskiej metra, prowadzący pociąg metra, prowadzący pomocnicze pojazdy kolejowe metra. Wymagania kwalifikacyjne, sposób egzaminowania oraz zasady oceny zdolności fizycznych i psychicznych dotychczas opisane w ustawie określa pracodawca.</p> <p>Wprowadzenie obowiązku uzyskania świadectwa bezpieczeństwa przez przedsiębiorcę zarządzającego infrastrukturą i wykonującego przewozy w metrze</p>	<p>Ułatwienie dostępu do wykonywania zawodu.</p> <p>Podniesienie poziomu bezpieczeństwa w metrze.</p>
Wdrażające inne wymogi unijne (o ile dotyczą bezpieczeństwa kolei)	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. z 2014 r. poz. 211).	04 marca 2014 r.	Uszczegółowiono przepisy odnoszące się do procedury wydawania licencji maszynisty i dokonywania pozostałych rozstrzygnięć administracyjnych przez Prezesa UTK. Wprowadzono jednolite standardy przeprowadzania egzaminów, uwzględniające postanowienia decyzji Komisji nr 2011/765/UE. Zwiększono	Dostosowanie przepisów wykonawczych dotyczących licencjonowania maszynistów do zmian wynikających z ustawy nowelizującej z dnia 12 lipca 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1033). Wdrożenie postanowienia dyrektywy

			liczbę godzin szkolenia, zróżnicowano czas trwania jednostki lekcyjnej w zależności od tego, czy obejmuje ona zagadnienia teoretyczne czy praktyczne. Zaostrzono wymagania niezbędne do złożenia egzaminu z wynikiem pozytywnym.	2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 51) Rozporządzenie wykonuje ponadto postanowienia art. 9 decyzji Komisji nr 2011/765/UE z dnia 22 listopada 2011 r. w sprawie kryteriów uznawania egzaminatorów maszynistów, jak również kryteriów organizowania egzaminów zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 314 z 29.11.2011, str. 36) w zakresie dotyczącym wspólnych kryteriów dotyczących organizacji egzaminów.
	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. z 2014 r. poz. 212)	04 marca 2014 r.	W dotychczasowym stanie prawnym program oraz czas trwania szkolenia kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty był określany indywidualnie przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury w ramach stosowanych u tych podmiotów systemów zarządzania bezpieczeństwem. W obliczu występowania istotnych różnic pomiędzy programami szkolenia realizowanymi przez poszczególne ośrodki szkolenia i egzaminowania oraz przewoźników kolejowych wprowadzono jednolite standardy szkolenia kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty. Umożliwiono przeprowadzenie szkolenia z wykorzystaniem symulatora pojazdu kolejowego.	Standaryzacja wymagań w zakresie szkolenia kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty oraz uregulowanie warunków doskonalenia zawodowego maszynistów wykonujących czynności na podstawie licencji i świadectwa maszynisty. Transponowanie wymagań zawartych w załącznikach nr V i VI do dyrektywy 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007, str. 51).
	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 października 2014 r. w sprawie listy	21 listopada 2014 r.	Rozporządzenie zastępuje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 marca 2011 r. w sprawie wpisu na listę podmiotów uprawnionych do	Utrata mocy obowiązywania przez rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 marca 2011 r. w sprawie wpisu na listę podmiotów uprawnionych do

	<p>podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty, a także zachowania ich ważności (Dz. U. z 2014 r. poz. 1534)</p>		<p>przeprowadzania badań w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji oraz świadectwa maszynisty (Dz. U. Nr 66, poz. 348)</p>	<p>przeprowadzania badań w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji oraz świadectwa maszynisty na podstawie art. 7 ustawy z dnia 12 lipca 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1033).</p>
	<p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 23 października 2014 r. w sprawie ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów (Dz. U. z 2014 r. poz. 1566)</p>	<p>28 listopada 2014 r.</p>	<p>Zniesienie wymogu posiadania przez instruktorów (wykładowców) wykształcenia wyższego technicznego i co najmniej pięcioletniego doświadczenia zawodowego w specjalności kolejowej lub wykształcenia średniego i doświadczenia zawodowego w pracy na stanowisku maszynisty pojazdu trakcyjnego przez okres co najmniej pięciu lat. Wprowadzenie obowiązku znajomości języka polskiego i procedur prowadzenia ruchu kolejowego obowiązujących na polskiej sieci kolejowej dla egzaminatorów z innych państw członkowskich UE prowadzących egzaminy na polskiej sieci kolejowej.</p>	<p>Dostosowanie przepisów wykonawczych do zmian wynikających z ustawy nowelizującej z dnia 12 lipca 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1033). Rozporządzenie wykonuje postanowienia decyzji Komisji nr 2011/765/UE z dnia 22 listopada 2011 r. w sprawie kryteriów uznawania ośrodków szkoleniowych prowadzących szkolenia zawodowe dla maszynistów, kryteriów uznawania egzaminatorów maszynistów, jak również kryteriów organizowania egzaminów zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 314 z 29.11.2011, str. 36) w zakresie dotyczącym wymagań, jakie powinni spełniać przedsiębiorcy ubiegający się o uznanie kwalifikacji do wykonywania działalności ośrodka szkolenia i egzaminowania.</p>

Załącznik 3: Priorytety i plan nadzoru Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na rok 2015

Dokument zawierający priorytety i plan nadzoru Prezesa UTK na rok 2015 umieszczony został w odrębnym pliku.