



RAPORT W SPRAWIE BEZPIECZEŃSTWA NA KOLEI W POLSCE ZA ROK 2012



Warszawa, wrzesień 2013 r.

**Raport w sprawie bezpieczeństwa
na kolei w Polsce za rok 2012**

Raport w sprawie bezpieczeństwa na kolei w Polsce za rok 2012

Warszawa, wrzesień 2013 r.

Wydawca:

Urząd Transportu Kolejowego

Opracowanie merytoryczne i graficzne:

Departament Bezpieczeństwa Kolejowego

Źródła danych:

Raporty w sprawie bezpieczeństwa przewoźników kolejowych oraz zarządców infrastruktury

Fotografie:

Piotr Cukierski
Piotr Sieczkowski

Opracowanie:

Urząd Transportu Kolejowego
ul. Chałubińskiego 4
00-928 Warszawa

www.utk.gov.pl
utk@utk.gov.pl



Spis treści

A. Zakres raportu	5
B. Wstęp	7
1. Wstęp do raportu	7
2. Informacje o strukturze sektora kolejowego.....	8
C. Organizacja.....	13
1. Wprowadzenie.....	13
2. Organizacja Urzędu Transportu Kolejowego i związek z innymi organami.....	14
D. Postęp w zakresie bezpieczeństwa na kolei	15
1. Inicjatywy mające na celu utrzymanie i poprawę stanu bezpieczeństwa.....	15
2. Szczegółowa analiza tendencji danych.....	21
3. Wyniki zaleceń w zakresie bezpieczeństwa.....	29
E. Ważne zmiany w uregulowaniach prawnych	31
1. Transpozycja dyrektywy bezpieczeństwa	31
2. Transpozycja dyrektywy interoperacyjności kolei	32
3. Transpozycja dyrektywy o lądowym transporcie towarów niebezpiecznych	32
F. Certyfikacja i autoryzacja bezpieczeństwa.....	34
1. Przepisy krajowe	34
2. Dane liczbowe.....	35
3. Aspekty proceduralne.....	36
G. Nadzór nad podmiotami sektora kolejowego	39
1. Opis nadzoru nad przedsiębiorstwami kolejowymi i zarządcami infrastruktury	39

**Raport w sprawie bezpieczeństwa
na kolei w Polsce za rok 2012**

H. Stosowanie CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka	40
I. Odstępstwa od certyfikacji ECM	40
J. Priorytety krajowego organu ds. bezpieczeństwa	40
K. Źródła informacji	40
L. Załączniki.....	40



A. Zakres raportu

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

W celu zapewnienia transparentności działań z zakresu bezpieczeństwa, wiedzy na temat krajowych wymagań prawnych, zmian w strukturze sektora kolejowego oraz możliwości porównywania poziomu bezpieczeństwa w poszczególnych państwach członkowskich, krajowe władze bezpieczeństwa zobowiązane są do corocznej publikacji Rocznych Raportów w Sprawie Bezpieczeństwa.

Roczne Raporty Bezpieczeństwa opracowywane są we wszystkich państwach Unii Europejskiej zgodnie z jednolitym wzorem, a ich zakres ograniczony jest do wymagań określonych w przepisach dyrektywy bezpieczeństwa. Raporty z zasady nie uwzględniają zatem informacji o innych zadaniach realizowanych przez krajowe władze bezpieczeństwa, które wynikają bezpośrednio z właściwych przepisów prawa krajowego. Sposób prezentacji informacji w raportach, w tym w szczególności zakres udostępnianych danych statystycznych dotyczących bezpieczeństwa, oparty jest na wymaganiach prawa wspólnotowego i nie obejmuje wszystkich zdarzeń jakie miały miejsce na obszarze danego państwa członkowskiego, a jedynie zdarzenia klasyfikowane jako znaczące wypadki.

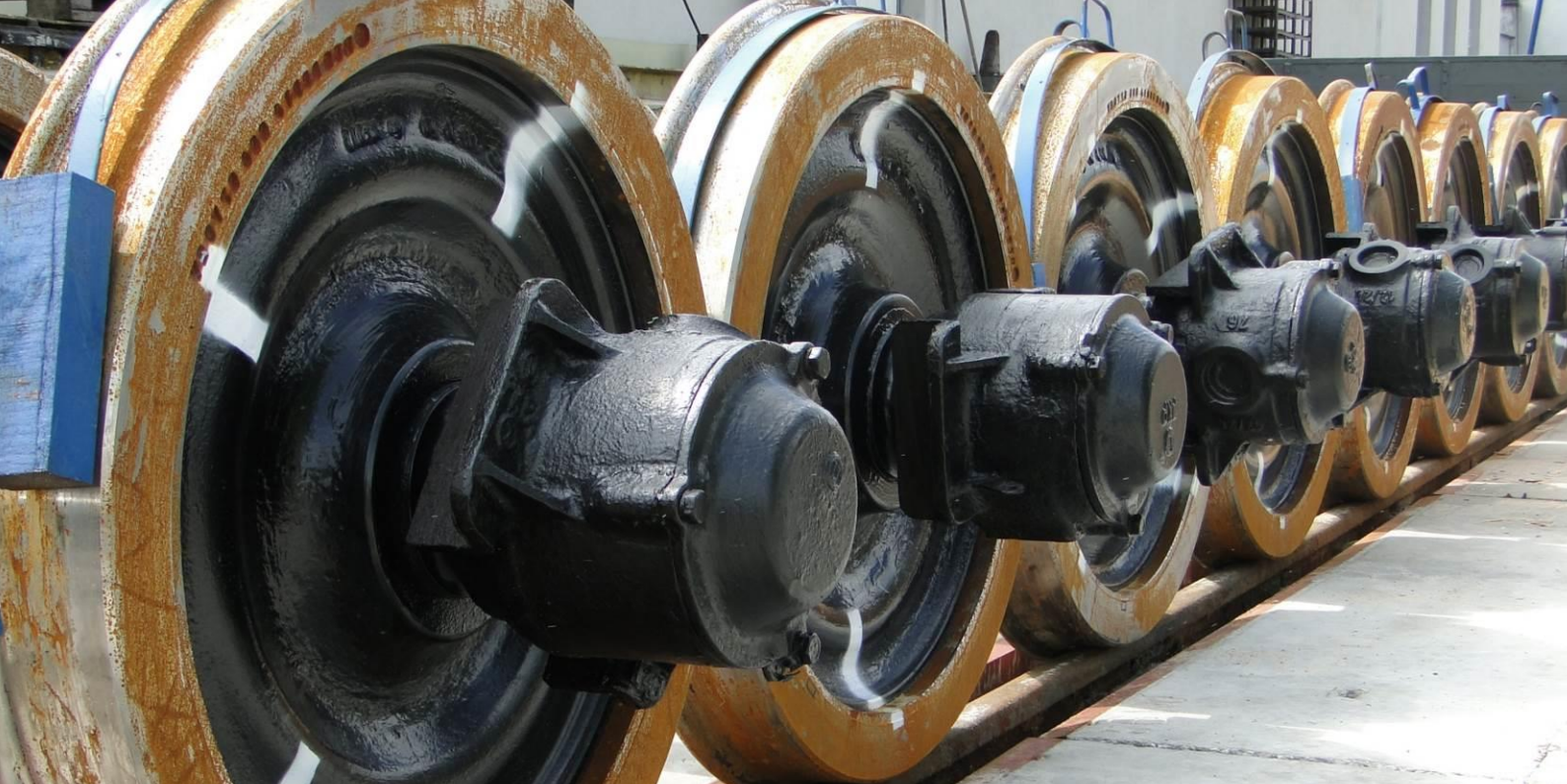
Pod względem podmiotowym, niniejszy raport obejmuje swoim zakresem ogólnodostępną krajową sieć kolejową, zarządzaną przez ośmiu zarządców infrastruktury oraz sieć funkcjonalnie oddzieloną, znajdującą się w zarządzie dwóch zarządców infrastruktury. Raport nie uwzględnia natomiast systemu kolei

Raport w sprawie bezpieczeństwa na kolei w Polsce za rok 2012

wąskotorowych, kolejowego transportu wewnątrzzakładowego, systemu transportu tramwajowego, transportu linowego i linowo-terenowego oraz systemu metra warszawskiego. Metro warszawskie uwzględniane było w poprzednich edycjach raportu bezpieczeństwa, jednakże w wyniku zmian w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym wyłączone zostało spod zakresu wymagań dyrektywy bezpieczeństwa i nie jest uwzględnione w niniejszym opracowaniu.

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. Otrzymane dane uzupełnione zostały danymi otrzymywanymi przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z innych źródeł, w tym w szczególności danymi gromadzonymi w prowadzonym przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Rejestrze Zdarzeń Kolejowych, stanowiącym jedno z kluczowych narzędzi bieżącego monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego.

Raport podlega udostępnieniu wszystkim zainteresowanym stronom w dzienniku urzędowym ministra właściwego w sprawach transportu oraz w witrynie internetowej Europejskiej Agencji Kolejowej, (www.era.europa.eu), w której publikowane są roczne raporty opracowywane przez wszystkie państwa członkowskie posiadające własne systemy kolejowe. Dane zawarte w raporcie wykorzystane zostaną przy opracowywaniu przez Agencję „Dwuletniego raportu w sprawie bezpieczeństwa systemu kolejowego w Unii Europejskiej”.



B. Wstęp

1. Wstęp do raportu

Przedmiotowy raport zawiera ustrukturyzowane informacje na temat bezpieczeństwa krajowego systemu kolejowego w roku 2012, w zakresie oraz układzie określonym w przepisach prawa wspólnotowego i wytycznych Europejskiej Agencji Kolejowej. Zgodnie z wymaganiami art. 18 Dyrektywy 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych, w raporcie uwzględniono w szczególności dane i informacje w zakresie:

- Bezpieczeństwa krajowego systemu kolejowego ujęte w formie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI);
- Zmian w krajowych wymaganiach prawnych w obszarze bezpieczeństwa systemu kolejowego;
- Zmian w obszarze certyfikacji i autoryzacji bezpieczeństwa podmiotów sektora kolejowego;
- Doświadczeń wynikających z nadzoru nad podmiotami sektora kolejowego.

Raport opracowany został w głównej mierze w oparciu o dane przekazane Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury kolejowej, w ramach rocznych raportów bezpieczeństwa, ale również w oparciu o dane pozyskane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z innych źródeł, a także analizę informacji pochodzących z działalności nadzorczej prowadzonej w roku 2012 w sektorze kolejnictwa.

Rok 2012 był okresem szczególnym dla krajowego sektora kolejowego. Z jednej strony wystąpiła intensyfikacja działań inwestycyjnych i organizacyjnych, związanych z przygotowaniem tej gałęzi transportu do sprawnego i bezpiecznego świadczenia usług transportowych w okresie Mistrzostw Europy w piłce nożnej EURO 2012, których gospodarzami były wspólnie Polska i Ukraina. Z drugiej strony był to

Raport w sprawie bezpieczeństwa na kolei w Polsce za rok 2012

rok, w którym miał miejsce tragiczny w skutkach wypadek kolejowy na szlaku Sprowa – Starzyny w okolicach miejscowości Szczekociny, w którym śmierć poniosło 16 osób, a 61 osób zostało ciężko rannych.

Obydwa wymienione wydarzenia, miały istotny wpływ na funkcjonowanie sektora kolejowego w Polsce w roku 2012, w tym na działania nadzorcze realizowane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, działania prewencyjne inicjowane przez administrację państwową, w tym w szczególności przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych, pełniącą rolę krajowego organu dochodzeniowego, a także działania legislacyjne w obszarze dotyczącym sektora kolejowego. Koordynacja tych działań prowadzona była na poziomie ministra właściwego w sprawach transportu, z udziałem specjalnie powołanego Zespołu ds. Bezpieczeństwa, w skład którego weszli przedstawiciele przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury kolejowej organizacji sektorowych oraz administracji publicznej.

Niezależnie od wskazanych powyżej uwarunkowań, w niniejszym raporcie Prezes Urzędu Transportu Kolejowego skoncentrował się na przedstawieniu obiektywnej i przekrojowej informacji na temat poziomu bezpieczeństwa krajowego systemu kolejowego w 2012 r. oraz trendów, jakie rysują się w oparciu o analizę danych statystycznych z lat ubiegłych. Przed publikacją niniejszego raportu Prezes Urzędu Transportu Kolejowego dokonał korekty danych za lata ubiegłe, w szczególności w związku z historycznym, nieprecyzyjnym stosowaniem niektórych definicji przez podmioty sektora kolejowego, skutkującym niewłaściwą klasyfikacją niektórych rodzajów zdarzeń.

Aktualnie, w ocenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, największy problem dla przedsiębiorstw funkcjonujących w sektorze kolejnictwa stanowi zbieranie danych z zakresu zdarzeń poprzedzających wypadki (*precursors of the accidents*) oraz danych służących obliczeniu kosztów ekonomicznych skutków wypadków. Określone utrudnienia generowane są również przez funkcjonujący w warunkach polskich system podwójnej sprawozdawczości z zakresu bezpieczeństwa, realizowany z jednej strony w oparciu o wymagania krajowe (wypadki i poważne wypadki), których analiza prezentowana jest w ramach oceny stanu bezpieczeństwa sektora kolejowego, kierowanej do ministra właściwego w sprawach transportu oraz wymagania europejskie (znaczące wypadki), których analiza jest podstawą opracowania niniejszego raportu.

Działania ukierunkowane na ujednoczenie procesu zbierania danych statystycznych, zainicjowane w bieżącym roku, realizowane będą przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego również w latach kolejnych.

2. Informacje o strukturze sektora kolejowego

Obecna struktura krajowego rynku kolejowego stanowi wynik działań liberalizacyjnych, związanych z wdrażaniem przepisów prawa wspólnotowego, ukierunkowanych na budowę otwartego i konkurencyjnego europejskiego sektora kolejowego oraz powiązanych z nimi działań restrukturyzacyjnych, których celem było przygotowanie przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe do funkcjonowania w nowych warunkach organizacyjnych, zakładających współistnienie wielu konkurujących ze sobą przedsiębiorstw. W ramach działań zapoczątkowanych na przełomie lat 2000 - 2001 dokonano oddzielenia działalności przewozowej kolei od zarządzania liniami kolejowymi oraz otwarto drogę do tworzenia samodzielnych podmiotów prawa handlowego mogących świadczyć usługi na rynku.

W okresie minionej dekady, w ramach krajowego systemu, działalność podjęło ośmiu zarządców infrastruktury kolejowej, która podlega udostępnianiu przewoźnikom kolejowym oraz dwóch zarządców prowadzących działalność w ramach sieci funkcjonalnie oddzielonej od reszty systemu. Kluczową rolę w obszarze zarządzania infrastrukturą odgrywa przedsiębiorstwo PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w zarządzie którego znajduje się 96,2% infrastruktury kolejowej w Polsce (19 191,37 km). Schematyczną mapę głównych linii kolejowych przedstawiono w załączniku A.1 do niniejszego raportu, uwzględniającym podział na:

- A.1.a. Ogólnodostępną sieć linii kolejowych w Polsce;
- A.1.b. Stacje rozrządowe na ogólnodostępnej sieci linii kolejowych w Polsce;
- A.2. Sieć funkcjonalnie oddzieloną od ogólnodostępnej sieci linii kolejowych w Polsce.

Szczegółowy wykaz zarządców infrastruktury kolejowej oraz licencjonowanych przewoźników kolejowych, świadczących w 2012 r. usługi w ramach tej infrastruktury, przedstawiono w załączniku A.2. Załącznik ten podzielony został na cztery odrębne części:

- A.2.1.a. Zarządcy infrastruktury w ramach ogólnodostępnej sieci linii kolejowych;
- A.2.1.b. Zarządcy infrastruktury w ramach sieci funkcjonalnie oddzielonej;
- A.2.2.a. Przewoźnicy kolejowi funkcjonujący w ramach ogólnodostępnej sieci linii kolejowych;
- A.2.2.b. Przewoźnicy kolejowi funkcjonujący w ramach sieci funkcjonalnie oddzielonej.

2.1. Ogólnodostępna sieć kolejowa

Sieć ogólnodostępna w Polsce w roku 2012 zarządzana była przez 8 zarządców infrastruktury kolejowej.

Łączna długość eksploatowanych **linii kolejowych** na koniec roku 2012 wynosiła **19 960,88 km** (zmniejszenie o 105,19 km w stosunku do 20 066,07 km na koniec 2011 roku), w tym:

- 8 703,72 km linii 2-torowych, zmniejszenie o 7,13 km w stosunku do 8 710,85 km na koniec 2011 roku,
- 11 257,16 km linii 1-torowych, zmniejszenie o 98,06 km w stosunku do 11 355,22 km na koniec 2011 roku.

Większość linii kolejowych w tym systemie zarządzana jest przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., która obejmuje linie kolejowe o łącznej długości 19 191,37 km, co stanowi 96,2% wszystkich linii.

Całkowita długość **wszystkich torów** w tym systemie wynosiła **38 447,59 km** (zmniejszenie o 383,66 km w stosunku do 2011 roku, gdzie długość torów na koniec roku wynosiła 38 831, 25 km), w tym:

- tory szlakowe i główne zasadnicze na punktach eksploatacyjnych – **28 664,59 km**, zmniejszenie o 65,47 km w stosunku do 28 730,06 km na koniec 2011 r.;
- tory pozostałe – 9 783 km, zmniejszenie o 318,19 km w stosunku do 10 101,19 km na koniec 2011 r.

Raport w sprawie bezpieczeństwa na kolei w Polsce za rok 2012

Tory o długości **25 058,43 km**, tj. 65,6% wszystkich torów, są zelektryfikowane (3kV, DC). W stosunku do 2011 r., na koniec którego było 25 073,74 km torów zelektryfikowanych, nastąpiło zmniejszenie o 15,31 km.

Główną przyczyną zmian w długości eksploatowanych linii kolejowych i torów kolejowych było dostosowanie infrastruktury do zmieniających się potrzeb przewozowych. Dodatkowo, w przypadku spółki PKP PLK S.A. zamknięto linie kolejowe o charakterze lokalnym z przyczyn technicznych i braku funduszy na modernizację. W przypadku PMT Linie Kolejowe sp. z o.o. odnotowane zwiększenie linii kolejowych z 3,70 km do 39,95 km wiąże się z wygraniami przetargów, ogłoszonych przez samorzady, na zarządzanie liniami kolejowymi.

Łączna liczba eksploatowanych przejazdów kolejowych na koniec 2012 wynosiła **14 357 szt.** (zmniejszenie o 161 szt. w stosunku do 14 518 na koniec 2011 r.), w tym:

- przejazdy kolejowe z czynnym systemem zabezpieczeń – zmniejszenie o 1 szt. z 5 409 szt. na koniec 2011 do **5 408 szt.** na koniec 2012 r., w tym z:
 - automatycznym systemem ostrzegania użytkownika – zwiększenie o 13 szt. z 1 282 szt. na koniec 2011 r. do **1 295 szt.** na koniec 2012 r.,
 - automatycznym systemem zabezpieczeń użytkownika – brak,
 - automatycznym systemem zabezpieczeń i ostrzegania użytkownika - zwiększenie o 22 szt. z 389 szt. na koniec 2011 r. do **411 szt.** na koniec 2012 r.,
 - automatycznym systemem zabezpieczeń i ostrzegania użytkownika oraz systemem zabezpieczeń torów -zwiększenie o 28 szt. z 416 szt. na koniec 2011 r. do **444 szt.** na koniec 2012 r.,
 - ręcznym systemem ostrzegania użytkownika - zmniejszenie o 14 szt. z 52 szt. na koniec 2011 r. do **38 szt.** na koniec 2012 r.,
 - ręcznym systemem zabezpieczeń użytkownika – zmniejszenie o 60 szt. z 1718 szt. na koniec 2011 r. do **1658 szt.** na koniec 2012 r.,
 - ręcznym systemem zabezpieczeń i ostrzegania użytkownika - zwiększenie o 10 szt. z 1 552 szt. na koniec 2011 r. do **1 562 szt.** na koniec 2012 r.,
- przejazdy kolejowe z biernym systemem zabezpieczeń - zmniejszenie o 160 szt. z 9 109 szt. na koniec 2011 r. do **8 949 szt.** na koniec 2012 r.

Główną przyczyną zmian ilościowych była likwidacja przejazdów i przejść w poziomie szyn, zastąpienie ich wiaduktami (kładkami) lub tunelami. Przebudowa przejazdów kolejowych i doposażenie ich w dodatkowe urządzenia zabezpieczenia powodowały zmianę zakwalifikowania przejazdu z danej kategorii do wyższej.

Łączna liczba sygnalizatorów na koniec 2012 r. wynosiła **54 230 szt.** (zwiększenie o 451 szt. w stosunku do 53 779 szt. na koniec 2011 r.).

Szczegółowe informacje o infrastrukturze kolejowej zawarte są w załączniku „A.2.1.a. Zarządcy infrastruktury kolejowej ogólnego systemu kolejowego w Polsce”.

Nadmienia się, że w rubryce „Tory kolejowe (tory główne)” uwzględniono dane z wyszczególnieniem grup torów:

Raport w sprawie bezpieczeństwa na kolei w Polsce za rok 2012

- długość całkowitą torów szlakowych i głównych zasadniczych na punktach eksploatacyjnych,
- długość całkowitą torów pozostałych.

2.2. Sieci funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolejowego

Sieć funkcjonalnie oddzielona od reszty systemu kolejowego w Polsce zarządzana przez 2 zarządców infrastruktury kolejowej i jest przeznaczona do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych (jedna z nich jest wykorzystywana wyłącznie przez niemieckiego przewoźnika kolejowego). Jak wyjaśniono na wstępie, w raporcie za rok 2012 nie uwzględniono sieci metra. W celu określenia tendencji zmian, długość linii kolejowych i długość torów przyrównano do wielkości za rok 2011 bez uwzględnienia sieci metra.

Na koniec 2012 roku łączna długość eksploatowanych linii kolejowych nie uległa zmianie w stosunku do roku 2011 i wynosiła 40,32 km, w tym:

- 25,10 km linii 2-torowych,
- 15,22 km linii 1-torowych.

Całkowita długość torów w tym systemie nie uległa zmianie w stosunku do roku 2011 i wynosiła 68,48 km w tym:

- tory szlakowe i główne zasadnicze na punktach eksploatacyjnych – 65,14 km,
- tory pozostałe – 3,34 km.

Tory o długości 64,2 km, tj. 93,8% wszystkich torów, jest zelektryfikowanych (0,65 DC).

Łączna liczba eksploatowanych przejazdów kolejowych na koniec 2012 r. nie uległa zmianie w stosunku do roku 2011 i wynosiła **40 szt.**:

- przejazdy kolejowe z czynnym systemem zabezpieczeń – **11 szt.**,
- przejazdy kolejowe biernym systemem zabezpieczeń – **29 szt.**

Łączna liczba sygnalizatorów na koniec 2012 r. również nie uległa zmianie i wynosiła **94 szt.**

Szczegółowe informacje o infrastrukturze kolejowej zawarte są w załączniku „A.2.1.b. Zarządcy infrastruktury w ramach sieci funkcjonalnie oddzielonej”.

2.3. Działalność przewozowa

W roku 2012, usługi przewozu osób i rzeczy w ramach ogólnodostępnej sieci linii kolejowych wykonywane były przez 63 licencjonowanych przewoźników kolejowych. Dodatkowo, w ramach sieci funkcjonalnie oddzielonej od reszty systemu, przeznaczonej do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych, usługi przewozowe świadczył 1 krajowy przewoźnik, który uzyskał licencję na wykonywanie przewozów kolejowych osób w Polsce oraz 1 przewoźnik zagraniczny, posiadający licencję wydaną przez właściwy organ niemiecki. Zestawienie przewoźników kolejowych licencjonowanych w Polsce znajduje się odpowiednio w załączniku A.2.2.a i A.2.2.b do niniejszego raportu.

2.4. Podsumowanie – ogólna analiza tendencji w rozwoju bezpieczeństwa, certyfikacja

W 2012 r. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wydał licencjonowanym przewoźnikom kolejowym 11 certyfikatów bezpieczeństwa w części A oraz 7 certyfikatów bezpieczeństwa w części B (w tym 2 certyfikaty zmieniające). Łącznie, od rozpoczęcia procesu certyfikacji bezpieczeństwa, zgodnie z wymaganiami Dyrektywy 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych, do końca 2012 r. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wydał 80 certyfikatów bezpieczeństwa w części A (w tym 1 certyfikat zmieniający) oraz 73 certyfikaty bezpieczeństwa w części B (w tym 4 certyfikaty zamieniające).

Rok 2013 przyniesie nowe wyzwania w obszarze certyfikacji bezpieczeństwa, związane z procesem przedłużania ważności tych dokumentów, ponieważ pierwszy certyfikat bezpieczeństwa wydany został przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na okres pięciu lat, w dniu 30 grudnia 2008 r. W ramach tego procesu Prezes Urzędu Transportu Kolejowego położy szczególny nacisk nie tylko na ocenę zgodności systemów zarządzania bezpieczeństwem z wymaganiami prawnymi, ale także na weryfikację efektywnego wdrożenia tych systemów przez przedsiębiorstwa kolejowe. Działania te realizowane będą z wykorzystaniem wspólnej metody bezpieczeństwa dla oceny zgodności (Rozporządzenie 1158/2010), która nie była stosowana w praktyce w pierwszym okresie działań certyfikacyjnych.

W 2012 r. do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nie wpłynęły wnioski o wydanie nowych autoryzacji bezpieczeństwa dla zarządców infrastruktury kolejowej. Jednocześnie w wymienionym okresie dokonano zmian w autoryzacjach bezpieczeństwa dwóch zarządców infrastruktury (odpowiednio jedna zmiana w przypadkach jednego zarządcy i dwie zmiany w przypadku drugiego zarządcy). Ogółem, od rozpoczęcia procesu wydawania autoryzacji bezpieczeństwa zgodnie z wymaganiami Dyrektywy 2004/49/WE, do końca 2012 r. Prezes UTK wydał 12 autoryzacji bezpieczeństwa w tym 4 autoryzacje zmieniające. Proces przedłużania ważności autoryzacji bezpieczeństwa rozpocznie się w roku 2015 i będzie realizowany z uwzględnieniem wymagań właściwej, wspólnej metody bezpieczeństwa (Rozporządzenie 1169/2010).



C. Organizacja

1. Wprowadzenie

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego pełni funkcję krajowej władzy bezpieczeństwa w ramach polskiego systemu kolejowego. Oprócz wymienionej funkcji, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego sprawuje również funkcję regulatora rynku kolejowego w rozumieniu przepisów Dyrektywy 2001/14/WE oraz organu nadzorującego przestrzeganie praw pasażerów w transporcie kolejowym zgodnie z przepisami Rozporządzenia 1371/2007/WE. Prezes UTK jest również organem właściwym w zakresie wydawania licencji maszynistom kolejowym oraz certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie.

Ponadto, Prezes UTK realizuje szereg dodatkowych zadań, wynikających bezpośrednio z przepisów prawa krajowego, w tym zadań dotyczących systemu przepisów i regulacji wewnętrznych, bezpieczeństwa w ramach bocznic kolejowych czy systemu kolei linowych i linowo – terenowych.

Zgodnie z istotą niniejszego raportu, jak to zostało wskazane we wstępie, zakres tego opracowania ograniczony został wyłącznie do zadań wynikających z przepisów wspólnotowych, przypisanych do właściwości Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, jako krajowej władzy bezpieczeństwa

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego powoływany jest przez Prezesa Rady Ministrów na wniosek ministra właściwego do spraw transportu (obecnie jest to Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej).

W strukturze Urzędu Transportu Kolejowego znajdują się następujące komórki organizacyjne (stan na dzień 31 grudnia 2012 r.):

- 1) Biuro Prezesa,
- 2) Biuro Administracyjno-Finansowe,
- 3) Biuro Współpracy Międzynarodowej,

Raport w sprawie bezpieczeństwa na kolei w Polsce za rok 2012

- 4) Departament Praw Pasażerów,
- 5) Departament Regulacji Rynku Kolejowego,
- 6) Departament Nadzoru,
- 7) Departament Bezpieczeństwa Kolejowego,
- 8) Departament Zezwoleń Technicznych i Interoperacyjności.

W skład Urzędu Transportu Kolejowego wchodzi również oddziały terenowe z siedzibami:

- 1) w Warszawie,
- 2) w Lublinie,
- 3) w Krakowie,
- 4) w Katowicach,
- 5) w Gdańsku,
- 6) we Wrocławiu,
- 7) w Poznaniu.

W ramach Urzędu, zadania krajowej władzy bezpieczeństwa, realizowane są w szczególności przez Departament Bezpieczeństwa Kolejowego (procesy certyfikacyjne, rejestracja pojazdów, licencjonowanie maszynistów i raportowanie), Departament Zezwoleń Technicznych i Interoperacyjności (działania związane z dopuszczeniem do eksploatacji pojazdów, budowli i urządzeń) oraz Departament Nadzoru współdziałający z oddziałami terenowymi w zakresie działań nadzorczych nad podmiotami sektora kolejowego. Obszar komunikacji z instytucjami wspólnotowymi oraz partnerami z poszczególnych państw członkowskich koordynowany był w 2012 r. przez Biuro Współpracy Międzynarodowej.

Zadania realizowane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w ramach pełnienia funkcji krajowej władzy bezpieczeństwa można sklasyfikować w ramach następujących grup tematycznych:

- 1) wydawanie uprawnień podmiotom i zatwierdzanie dokumentów wewnętrznych,
- 2) monitorowanie poziomu bezpieczeństwa podmiotów i systemu kolejowego,
- 3) nadzór nad podmiotami funkcjonującymi w sektorze kolejowym,
- 4) doskonalenie bezpieczeństwa sektora kolejowego.

Na koniec 2012 r. w Urzędzie Transportu Kolejowego zatrudnionych było 195 pracowników we wszystkich komórkach i z uwzględnieniem wszystkich funkcji sprawowanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (władza bezpieczeństwa, organ regulacyjny i organ nadzorujący przestrzeganie praw pasażerów).

Całkowity budżet Urzędu Transportu Kolejowego w 2012 r. wynosił ok. 20 mln zł.

2. Organizacja Urzędu Transportu Kolejowego i związek z innymi organizacjami

Uproszczony schemat organizacyjny Urzędu Transportu Kolejowego został umieszczony w załączniku B.1, natomiast załącznik B.2 zawiera schemat ilustrujący podstawowe relacje pomiędzy Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego i innymi organizacjami krajowymi.



D. Postęp w zakresie bezpieczeństwa na kolei

1. Inicjatywy mające na celu utrzymanie i poprawę stanu bezpieczeństwa

1.1. Środki bezpieczeństwa wprowadzone w wyniku wypadków i zdarzeń poprzedzających

Na poziomie państwa członkowskiego powołany został Zespół ds. Bezpieczeństwa Kolei, w pracach którego uczestniczą przedstawiciele Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Urzędu Transportu Kolejowego, przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury oraz kolejowych organizacji związkowych.

Zespół wypracował założenia tzw. pakietu bezpieczeństwa dla kolei, obejmującego zadania, które powinny zostać zrealizowane dla podniesienia poziomu bezpieczeństwa transportu kolejowego. Pakiet został opracowany przy uwzględnieniu m.in. wyników dotychczasowych dochodzeń powypadkowych prowadzonych przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK). Zadaniem Zespołu było również monitorowanie wdrażania elementów, wchodzących w skład pakietu bezpieczeństwa.

Część z zadań, które zostały zawarte w ramach pakietu bezpieczeństwa, została skierowana przez Urząd Transportu Kolejowego do podmiotów sektora. Przekazane zalecenia dotyczyły:

- 1) Wprowadzenia całkowitego zakazu wykorzystywania telefonów komórkowych publicznej sieci telefonii komórkowej (GSM) w czasie pełnienia obowiązków służbowych związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, pracami manewrowymi, obsługą bocznic kolejowych oraz utrzymaniem infrastruktury kolejowej. Urządzeń tych nie wolno użytkować obsłudze pociągu

Raport w sprawie bezpieczeństwa na kolei w Polsce za rok 2012

podczas jazdy po liniach kolejowych. Zakaz ten nie dotyczy sytuacji wyższej konieczności, tj. połączeń alarmowych, do służb ratowniczych, policji itd.

- 2) Rozdzielenia funkcji osób prowadzących szkolenia i egzaminujących w zakresie kompetencji na stanowiskach bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe.
- 3) Przeprowadzenia dodatkowych, poza wcześniej zaleconymi przez Przewodniczącego PKBWK, szkoleń w zespołach maszynistów kolejowych i dyżurnych ruchu w wymiarze co najmniej 8 godz. do końca 2012 r., ze szczególnym uwzględnieniem aspektu psychofizycznego (czynnik ludzki);
- 4) Przypomnienia o obowiązku zainstalowania urządzeń rejestrujących – kamer cyfrowych lub wideo rejestratorów w pojazdach kolejowych nowo budowanych i będących w eksploatacji.

Podmioty poinformowały o wdrożeniu trzech powyższych zaleceń, dotyczących zakazu używania telefonii komórkowej, rozdzielenia funkcji szkolących od egzaminujących oraz przeprowadzenia dodatkowych szkoleń. W przypadku zalecenia, dotyczącego instalacji kamer część podmiotów zgłosiła uwagi prawne, dotyczące zasadności wdrożenia polecenia.

Ponadto Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, realizując cele wyznaczone dla krajowego organu dochodzeniowego, w 2012 r. wydał jedno zalecenie i jedną rekomendację po dochodzeniach w dwóch znaczących wypadkach, które to Prezes UTK przekazał zainteresowanym podmiotom celem wdrożenia.

Działania w zakresie bezpieczeństwa podjęte w Polsce w ciągu roku, które były konsekwencją wypadku lub zdarzenia poprzedzającego, zostały ujęte w tabeli poniżej.

Wypadki/zdarzenia poprzedzające, które były przyczyną wprowadzenia danego środka			Środki bezpieczeństwa przewidziane stosownymi decyzjami
Data	Miejsce	Opis wydarzenia	
12.08. 2011 r.	w stacji Baby, km 128,615 linii nr 001	Pociąg relacji Warszawa Wschodnia – Katowice; podczas wjazdu z toru szlakowego nr 2 w stację Baby na sygnał zezwalający S10 na semaforze wjazdowym przy przekroczonej dozwolonej prędkości (jazda z V=113,1 km/h przy dozwolonej 40 km/h) nastąpiło wykołowanie i przewrócenie się pierwszego wagonu za lokomotywą.	Raport PKBWK nr PKBWK/1/2012 z dn. 31.07.2012r. z badania poważnego wypadku Zalecenie powypadkowe Przewodniczącego PKBWK ukierunkowane było w szczególności na wprowadzenie stosownych zmian w instrukcji Ir-1 lub przepisach pokrewnych (dodatkowe informowanie maszynistów o zmianach toru wjazdowego na stacji), podniesienie dyscypliny pracy w zakresie zakazu korzystania z telefonów komórkowych przez prowadzących pojazdy trakcyjne poza sytuacjami awaryjnymi, zakazu przebywania osób nieupoważnionych w kabinach pojazdów trakcyjnych oraz wypełniania obowiązków związanych z przekazywaniem taśm prędkościomierzy i kart pracy po zakończonej zmianie. Ponadto zalecenie odnosiło się do konieczności wprowadzenia procedur informowania o zmianach

**Raport w sprawie bezpieczeństwa
na kolei w Polsce za rok 2012**

			w rozkładzie jazdy, procedur wymuszających okresową synchronizację czasu w systemach rejestrujących, a także zwiększenia rzetelności wypełniania dokumentów medycznych przez lekarzy orzeczników (w zakresie informacji o obowiązku noszenia okularów korekcyjnych przez prowadzących pojazdy kolejowe).
03.03.2012 r.	na szlaku Sprowa - Starzyny, km 21,150 linii nr 64	<p>W wyniku wyprawienia przez dyżurnego ruchu posterunku odgałęźnego Starzyny na sygnał zastępczy, na tor szlakowy nr 1SS w kierunku przeciwnym do zasadniczego zamiast na tor 2SS po niewłaściwie ułożonej i niezabezpieczonej drodze przebiegu i wyprawienie przez dyżurnego ruchu posterunku odgałęźnego Sprowa na sygnał zastępczy na zajęty tor szlakowy nr 1SS nastąpiło zderzenie dwóch pociągów pospiesznych.</p> <p>W wypadku brały udział pociągi: TLK 31100 „Brzechwa” spółki PKP Intercity S.A. relacji Przemyśl Główny – Warszawa Wschodnia oraz interREGIO 13126 „Jan Matejko” spółki Przewozy Regionalne sp. z o.o. relacji Warszawa Wschodnia – Kraków Główny.</p> <p>W wyniku zderzenia, zniszczeniu uległa lokomotywa elektryczna pociągu TLK, wykoleiły się także dwa jego wagony. W pociągu Przewozów Regionalnych wykoleiła się lokomotywa oraz jeden wagon.</p>	<p>PKBWK-076-83/RL/R/12 z dnia 14.03.2012 r.</p> <p>W ramach rekomendacji Przewodniczący PKBWK nakazał wdrożenie przez podmioty sektora kolejowego rozwiązań przejściowych, ukierunkowanych na podniesienie poziomu bezpieczeństwa systemu kolejowego do czasu wprowadzenia określonych rozwiązań prawnych w ramach zmiany przepisów rozporządzenia z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji. Rozwiązania te dotyczyły w szczególności wdrożenia wymagań dla oznaczenia pojazdów kolejowych i szlaku, w przypadku jazdy w kierunku przeciwnym do zasadniczego, rozwiązań ukierunkowanych na synchronizację z czasem rzeczywistym czasów systemowych w urządzeniach rejestrujących, przeprowadzenia kontroli urządzeń rejestrujących oraz urządzeń radiołączności oraz weryfikacji regulaminów stacji i pozostałych posterunków ruchu.</p>

Zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi każdorazowo po otrzymaniu Protokołu Ustaleń Końcowych (PUK) zrealizowali środki zaradcze w nich ujęte, będące rezultatem badań komisji kolejowych. Dodatkowo, zgodnie z zaleceniami, na pouczeniach okresowych z drużynami pociągowymi omawiane były wszystkie wypadki. Fakt omówienia odnotowywany był w dziennikach pouczeń okresowych.

1.2. Środki bezpieczeństwa (lub dobrowolne) wprowadzone z innych względów niż wypadki i zdarzenia poprzedzające

Zarządcy infrastruktury w celu polepszenia parametrów technicznych linii wpływających również na poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego przeprowadzają szereg modernizacji infrastruktury kolejowej.

Największy krajowy zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., realizuje zakrojony na szeroką skalę program modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych. Zakres przedmiotowy poszczególnych projektów inwestycyjnych Spółki obejmuje zwykle kompleksowe wymiany nawierzchni kolejowej, urządzeń

Raport w sprawie bezpieczeństwa na kolei w Polsce za rok 2012

sterowania ruchem kolejowym i elektroenergetyki (trakcyjnej i nietrakcyjnej), a także modernizację przejazdów kolejowo-drogowych w jednym poziomie oraz ich likwidację i zastępowanie skrzyżowaniami dwupoziomowymi. Wymiana starych, wyeksploatowanych i zdegradowanych elementów infrastruktury kolejowej oraz urządzeń technicznych na elementy i urządzenia nowe, wykonane z zastosowaniem współczesnych technologii, pozwala na znaczącą poprawę parametrów eksploatacyjnych linii kolejowych (głównie maksymalnych dopuszczalnych prędkości) przy co najmniej zachowaniu, a zazwyczaj podniesieniu poziomu bezpieczeństwa ruchu. Prowadzone są zabudowy nowych rozjazdów, w 2012 zabudowano 481 szt. Oczekuje się, że na odcinkach linii kolejowych po modernizacji lub rewitalizacji ryzyko występowania zdarzeń lub utrudnień w ruchu spowodowanych złym stanem technicznym i/lub awariami infrastruktury będzie niższe.

W ramach prowadzonych modernizacji oraz rewitalizacji linii kolejowych, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przebudowuje przejazdy kolejowo-drogowe oraz przejścia przez tory, wyposażając je w dodatkowe urządzenia zabezpieczenia i/lub ostrzegania użytkownika, a w wielu przypadkach likwiduje przejazdy i przejścia w poziomie szyn, zastępując je wiaduktami (kładkami) lub tunelami. Budowa skrzyżowań dwupoziomowych jest najbardziej kosztowną, ale bez wątpliwa jedyną całkowicie skuteczną metodą eliminacji ryzyka wypadków na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami kołowymi. W 2012 r. wykonano:

- remonty i modernizacje przejazdów kolejowych w zakresie nawierzchni w ilości 239 szt.
- zabudowę samoczynnej sygnalizacji przejazdowej na przejazdach kolejowych w ilości 94 szt.

Także PKP LHS sp. z o.o. przeprowadza szereg inwestycji poprawiających stan infrastruktury kolejowej. Spółka w 2012 r. na zarządzanej linii wykonała wymianę podkładów drewnianych w ilości 9 291 szt., wymianę 6 984 mb szyn, 4 szt. rozjazdów, naprawy bieżące torów i podtorza, oraz remontów obiektów inżynierskich (4 wiaduktów), co pozwoliło na utrzymanie prędkości rozkładowej i zwiększyło przepustowość linii LHS.

Priorytetowym działaniem przewoźników kolejowych w zakresie poprawy bezpieczeństwa w roku 2012 było poprawienie poziomu technicznego wykonywanych napraw pojazdów kolejowych oraz doskonalenie umiejętności drużyn trakcyjnych w zakresie prowadzenia pojazdów trakcyjnych, poprzez jazdy kontrolno-instruktażowe dokonywane przez maszynistów instruktorów i inspektorów. Odnowienie posiadanego parku pojazdów trakcyjnych podstawowo odbywało się poprzez modernizację posiadanego taboru, co stanowiło ekonomiczną alternatywę dla zakupu nowych pojazdów o takich samych parametrach, Przewoźnicy deklaruwali również modernizację wagonów towarowych i pasażerskich.

Istotną inicjatywą mającą na celu podniesienie bezpieczeństwa na kolei jest podpisanie przez Urząd Telekomunikacji Elektronicznej, Urząd Regulacji Energetyki i Urząd Transportu Kolejowego „Memorandum w sprawie współpracy na rzecz przeciwdziałania zjawisku kradzieży i dewastacji infrastruktury”. Celem porozumienia jest współpraca organów administracji państwowej oraz przedsiębiorstw z branży kolejowej, telekomunikacyjnej i energetycznej w zakresie zwalczania zjawiska kradzieży infrastruktury.

Przykłady pozostałych dobrowolnych środków bezpieczeństwa wprowadzonych przez zarządców infrastruktury i największych przewoźników kolejowych, które ujęto w rocznych „Raportach bezpieczeństwa” przedłożonych do UTK, wprowadzonych z innych względów niż wypadki lub zdarzenia poprzedzające, przedstawia tabela poniżej.

**Raport w sprawie bezpieczeństwa
na kolei w Polsce za rok 2012**

Obszar, którego dotyczy środek	Przyczyny wprowadzenia środka	Środki bezpieczeństwa przewidziane stosownymi decyzjami
Bezpieczeństwo w transporcie kolejowym	Podniesienie bezpieczeństwa ruchu pociągów oraz zwiększenie częstotliwości ich kursowania.	Przebudowa systemu sterowania ruchem kolejowym na stacji Gdynia Chylonia – zastąpienie przestarzałych urządzeń sterowania nowoczesnymi umożliwiającymi sterowanie i kierowanie ruchem pociągów (PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.)
	Bieżąca realizacja działań zapobiegających przypadkom nietrzeźwości pracowników	Przestrzeganie wewnętrznych systemów postępowania w zakresie kontroli trzeźwości pracowników na stanowiskach pracy oraz postępowania z pracownikami w przypadku ujawnienia nietrzeźwości pracownika na terenie zakładu pracy (PKP PLK S.A)
	Profilaktyka	Opracowanie i kolportaż na posterunki ruchu plakatów informacyjno-instruktażowych dot. postępowania w przypadku użycia sygnału zastępczego „SZ” w ramach projektu „Bezpieczeństwo jest najważniejsze” (PKP PLK S.A)
		Opracowanie i kolportaż na posterunki ruchu plakatów informacyjno- instruktażowych dot. użycia przycisku Radio Stop w ramach projektu „Bezpieczeństwo jest najważniejsze. Widzisz zagrożenie, reaguj natychmiast – użyj Radio Stop” (PKP PLK S.A)
		Film „Bezpieczeństwo na kolei” przedstawiający procedury oraz systemy odpowiadające za bezpieczeństwo jazdy pociągów (PKP PLK S.A)
		Opracowanie i realizacja „Programów poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego na rok 2013 (zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi)
		Planowany zakup symulatorów pracy dyżurnych ruchu (projekt na etapie planowania). Projekt utworzenia Ośrodka Szkolenia Kadr PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. został przekształcony w przedsięwzięcie, w ramach którego przewiduje się zakup symulatorów pracy dyżurnych ruchu oraz możliwość rozbudowy pionu szkoleń zawodowych, w szczególności w zakresie pracy dyżurnych ruchu (PKP PLK S.A)
	Kradzieże i dewastacje	Stała współpraca ze Służbą Ochrony Kolei (SOK) w sprawie skradzionych i dewastowanych elementów infrastruktury kolejowej (PKP PLK S.A)

**Raport w sprawie bezpieczeństwa
na kolei w Polsce za rok 2012**

Stan techniczny infrastruktury kolejowej	Plan działań utrzymaniowych oraz diagnostycznych i dozoru	W ramach posiadanych środków finansowych prace modernizacyjne: - wymiana podkładów, szyn, rozjazdów, uszkodzonego osygnalizowania, - oczyszczanie podsypki, podbijanie torów i rozjazdów, uzupełnienie tłucznia, - napawanie szyn i rozjazdów (zużycie pionowych) (zarządcy infrastruktury)
	Objazdy linii kolejowych pod kątem widoczności sygnałów, ustawienia wskaźników oraz zakrzewienia i zadrzewienia pasa kolejowego	Ocena stanu technicznego linii pod kątem bezpieczeństwa prowadzenia ruchu pociągów; ujawnione przypadki złego stanu nawierzchni kolejowej były niezwłocznie likwidowane (PKP PLK S.A)
Bezpieczeństwo na przejazdach kolejowych	Wypadki na przejazdach, do których dochodzi z powodu nie zachowania ostrożności i nie zastosowania się do znaków drogowych, sygnałów świetlnych, dźwiękowych przez użytkowników przejazdów kolejowych	Kontynuacja Kampanii społecznej bezpieczny przejazd – „Zatrzymaj się i żyj” (PKP PLK S.A)
	Eliminowanie zagrożeń	Dodatkowe kontrole przejazdów kolejowych Oznakowanie przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn naklejkami z numerem przejazdu/ przejścia, numerem telefonu alarmowego oraz kontaktem do pracownika Spółki w przypadku zaistnienia awarii (PKP PLK S.A)
Eliminowanie przejść w miejscach niedozwolonych	Eliminowanie zagrożeń	Akcja „Zero tolerancji dla przechodzenia przez tory w miejscach niedozwolonych” (PKP PLK S.A)
Utrzymanie wysokiego poziomu kwalifikacji prowadzących pojazdy kolejowe	Profilaktyka	Przeprowadzenie szkoleń, omawianie zaistniałych wypadków na szkoleniach i pouczeniach okresowych (zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi)
Podnoszenie świadomości i kultury bezpieczeństwa wśród pracowników	Profilaktyka	Propagowanie wśród pracowników postawy zorientowanej na bezpieczeństwo jako bezwzględny priorytet działania. W tym celu w opracowanym przewodniku „System Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) PKP PLK S.A. w pigułce” – który jest dystrybuowany wśród wszystkich pracowników – zamieszczony został „Dekalog pracownika kolei” (PKP PLK S.A)

**Raport w sprawie bezpieczeństwa
na kolei w Polsce za rok 2012**

Modernizacja pojazdów trakcyjnych	Poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego, niezawodności i komfortu obsługi	Modernizacja posiadanych lokomotyw, np.: podniesienie niezawodności pracy poprzez zabudowę podwójnych układów sprężarki powietrznej i przetwornic, wyposażenie w urządzenia ETCS umożliwiające jazdę z prędkością powyżej 160 km/h, (ok. 20 przewoźników kolejowych) Wyposażenie wszystkich lokomotyw pociągowych w kaptury ucieczkowe niezbędne przy przewozie towarów niebezpiecznych (CTL LOGISTICS sp. z o.o.)
Modernizacja wagonów pasażerskich	Poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego i pasażerów	Modernizacja posiadanego parku wagonów pasażerskich, poprzez np.: zabudowę układu mostkowania hamulca bezpieczeństwa, zabudowę instalacji przeciwpożarowej, zabudowę klimatyzacji, wymianę drzwi wejściowych na odskokowo przesuwne, zabudowa tablic pneumatycznych układu hamulca zespolonego, zastosowanie wózków wagonowych oraz monoblokowych zestawów kołowych z tarczami hamulcowymi, itp. (ok. 10 przewoźników kolejowych)
Zakup pojazdów ratownictwa technicznego	Usprawnienie akcji ratowniczych	Zakup uniwersalnych ciągników szynowych pełniących funkcję pojazdów pomocniczych ratownictwa technicznego, co usprawni wykonywanie prac z zakresu utrzymania infrastruktury kolejowej oraz pozwoli na dużo szybsze akcje ratownicze bez konieczności angażowania do tego celu ciężkich dźwigów (PKP LHS sp. z o.o.)
Utrzymanie pojazdów trakcyjnych	Przestrzeganie wymogu prowadzenia skutecznego nadzoru nad terminowością wykonywania czynności utrzymaniowych w pojazdach trakcyjnych	Wprowadzenia automatycznego monitoringu (aplikacja EKL) prawidłowej eksploatacji pojazdów trakcyjnych, pod względem przestrzegania postanowień wynikających z dokumentacji systemu utrzymania (DSU), dotyczących terminowości wykonywania przeglądów okresowych (PKP CARGO S.A)
Prace komisji kolejowych	Trudności w jednoznacznym określaniu przyczyn zdarzeń kolejowych	Opracowanie i przekazanie wszystkim zainteresowanym pracownikom materiałów dydaktycznych w postaci książkowej: „Wady materiałów mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego” oraz „Wytyczne dotyczące oględzin oraz badań torów i rozjazdów po wypadkach kolejowych” (PKP CARGO S.A)

2. Szczegółowa analiza tendencji danych

W niniejszym rozdziale przeprowadzona została analiza wypadków w oparciu o wskaźniki CSI, które dotyczą wyłącznie tzw. „znaczących wypadków”, spełniających kryteria definicji zaczerpniętych z prawa wspólnotowego. Przedmiotowa analiza objęła również „poważne wypadki”, których definicja wynika z prawa krajowego, ale które zawierają się w pojęciu „znaczącego wypadku”.

Raport w sprawie bezpieczeństwa na kolei w Polsce za rok 2012

Dodatkowo, 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 2012 r.

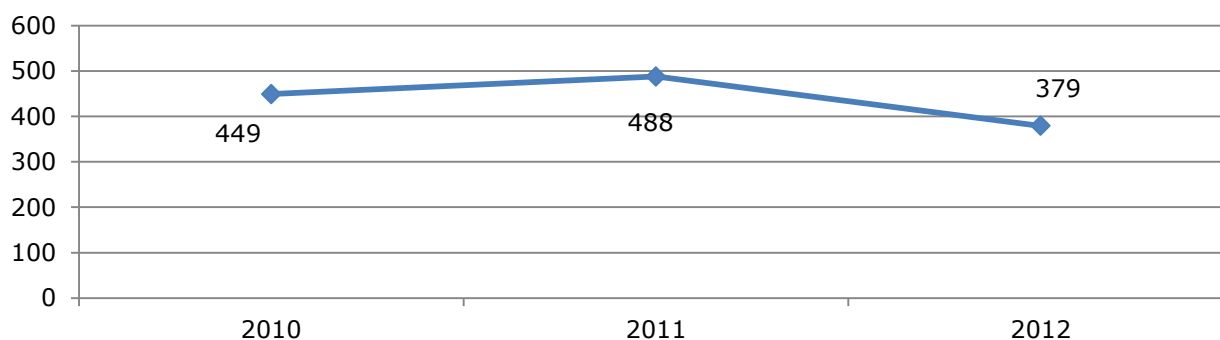
2.1. Liczba wypadków

a) Sieć ogólnodostępna

Wypadek	2010	2011	2012	Zmiana 2010/2011	Zmiana 2011/2012
Kolizje pociągów	4	8	6	+ 100%	- 25,0%
Wykolejenia pociągów	17	23	17	+ 35,3%	- 26,1%
Zdarzenia na przejazdach	86	86	77	0%	- 10,5%
Zdarzenia z udziałem osób spowodowanych przez pojazd będący w ruchu	334	366	275	+ 9,25%	- 24,9%
Pożar pojazdu kolejowego	0	0	0	---	---
Inne	7	5	4	- 28,6%	- 20%
Razem	449	488	379	+ 8,7%	- 22,3%

Samobójstwa	44	28	80	-36,4%	+185,7%
-------------	----	----	----	--------	---------

Znaczące wypadki na sieci ogólnodostępnej



Liczba znaczących wypadków zaistniałych w 2012 roku na sieci ogólnodostępnej zmniejszyła się o 22,3% w porównaniu do roku 2011, tj. z ogólnej liczby 488 szt. w 2011 r. do 379 szt. w 2012 r. (spadek o 109 szt.). Spadek liczby znaczących wypadków został odnotowany we wszystkich kategoriach. Zmiany te należy uznać za posiadające charakter naturalnych odchyleń.

W ujęciu statystycznym, zasadniczemu, prawie trzykrotnemu wzrostowi uległa liczba samobójstw, z 28 szt. w 2011 r. do 80 szt. w roku 2012 (dodatkowo odnotowano dwie próby samobójcze). Dane w tym zakresie świadczą o zintensyfikowaniu działań prokuratury w zakresie orzekania czynu z kwalifikacją do

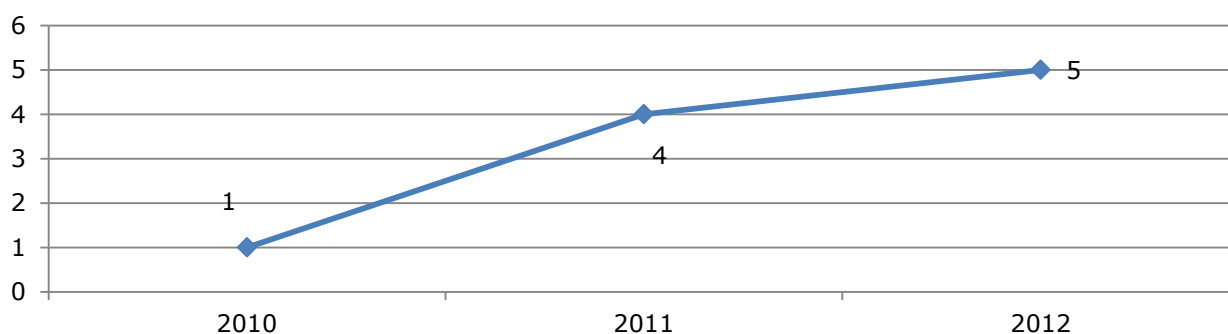
Raport w sprawie bezpieczeństwa na kolei w Polsce za rok 2012

kategorii samobójstw. Orzeczenia prokuratury stanowią podstawę do uwzględnienia samobójstw w statystyce kolejowej.

b) Sieć funkcjonalnie wydzielona

Wypadek	2010	2011	2012	Zmiana 2010/2011	Zmiana 2011/2012
Kolizje pociągów	0	0	0	---	---
Wykolejenia pociągów	0	0	0	---	---
Zdarzenia na przejazdach	0	2	1	---	- 50%
Zdarzenia z udziałem osób spowodowanych przez pojazd będący w ruchu	1	2	4	+ 100%	+ 100%
Pożar pojazdu kolejowego	0	0	0	---	---
Inne	0	0	0	---	---
Razem	1	4	5	+ 300%	+ 25%

Znaczące wypadki na sieci wydzielonej



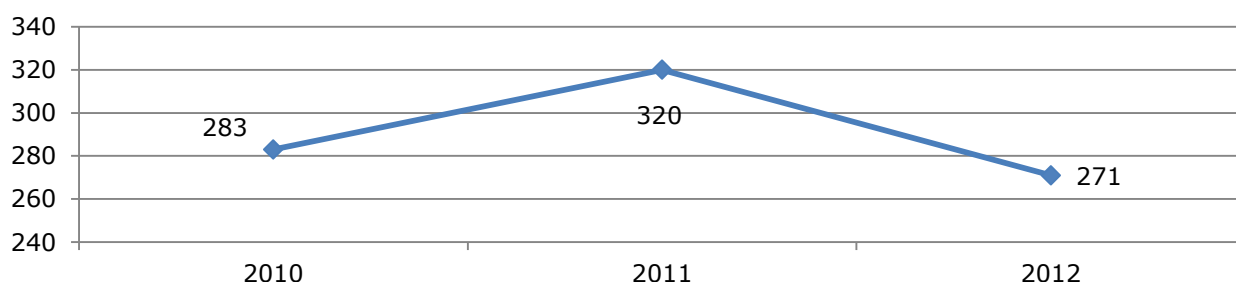
Liczba znaczących wypadków zaistniałych w 2012 r. na sieci wydzielonej wzrosła o 25% w porównaniu do roku 2011, tj. z ogólnej liczby 4 szt. w 2011 r., do 5 szt. w 2012 r. (wzrost o 1 szt.). W kategorii „zdarzenia z udziałem osób spowodowanych przez pojazd kolejowy będący w ruchu” nastąpił 100% wzrost – z 2 szt. w roku 2011 do 4 szt. w 2012 r., natomiast nastąpił 50% spadek w kategorii „zdarzenia na przejazdach”, z 2 szt. w roku 2011 do 1 szt. w 2012 r. Zmiany te mają charakter naturalnych odchyłeń z uwagi na ogólną niewielką liczbę zdarzeń, co z kolei przekłada się na znaczne ich zmiany przy analizie w ujęciu procentowym.

2.2. Liczba ofiar śmiertelnych

a) Sieć ogólnodostępna

Ofiary śmiertelne	2010	2011	2012	Zmiana 2010/2011	Zmiana 2011/2012
Kolizje pociągów	0	0	16	---	---
Wykolejenia pociągów	0	2	0	---	- 100%
Zdarzenia na przejazdach	55	62	61	+ 12,7%	- 1,6%
Zdarzenia z udziałem osób spowodowanych przez pojazd będący w ruchu	228	251	194	+ 10,1%	- 22,7%
Pożar pojazdu kolejowego	0	0	0	---	---
Inne	0	5	0	---	- 100%
Razem	283	320	271	+ 13,1%	- 15,3%

Liczba ofiar śmiertelnych w znaczących wypadkach na sieci ogólnodostępnej



Liczba ofiar śmiertelnych w zaistniałych znaczących wypadkach w 2012 r. na sieci ogólnodostępnej spadła o 15,3% w porównaniu do roku 2011, tj. z ogólnej liczby 320 osób w 2011 r., do 271 osób w 2012 r. (mniej o 49 ofiar). W analizowanym 2012 r. odnotowano 16 ofiar śmiertelnych w kategorii „kolizje pociągów”. Wszystkie z nich to ofiary jednego wypadku pod Szczekocinami, który miał miejsce w dniu 3 marca 2012 r. o godz. 20:55 na szlaku Sprowa – Starzyny w torze nr 1 w km 21,259 linii kolejowej nr 64 Kozłów – Koniecpol na obszarze działalności zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A.

W porównaniu do 2011 r., w 2012 r. nie było ofiar śmiertelnych w kategoriach „wykolejenie pociągu” oraz „inne”. Spadek o 22,7% odnotowano w kategorii „zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd będący w ruchu” – z 251 osób w roku 2011 do 194 osób w 2012 r., oraz niewielki, 1,6% spadek w kategorii „zdarzenia na przejazdach”.

Zmiany ilościowe ofiar śmiertelnych w podziale na poszczególne kategorie przedstawiają się następująco:

- pasażerowie: wzrost o 50,0% (z 10 ofiar w 2011 r. do 15 ofiar w 2012 r.),
- pracownicy: wzrost o 650,0% (z 2 ofiar w 2011 r. do 15 ofiar w 2012 r.),
- użytkownicy przejazdów kolejowych: wzrost o 1,7% (z 60 ofiar w 2011 r. do 61 ofiar w 2012 r.),

Raport w sprawie bezpieczeństwa na kolei w Polsce za rok 2012

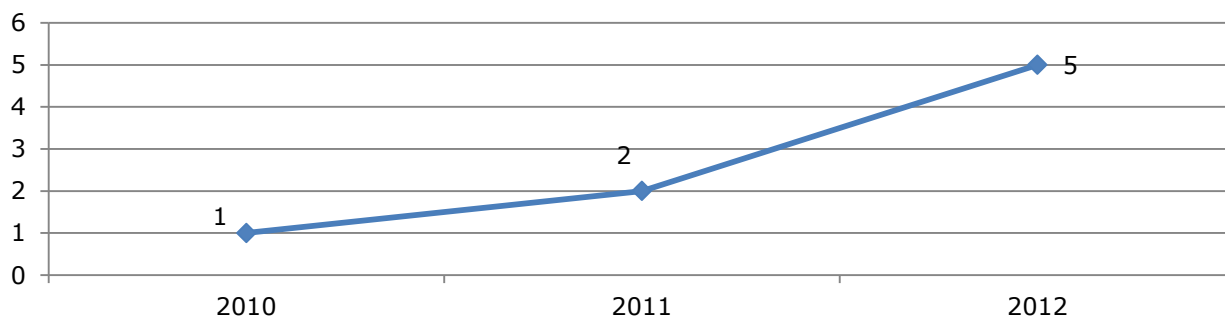
- osoby nieuprawnione: spadek o 26,2% (z 244 ofiar w 2011 r. do 180 ofiar w 2012 r.),
- inne: (4 ofiary w 2011 r., w 2012 r. bez ofiar).

Na wzrost liczby ofiar śmiertelnych wśród pasażerów i pracowników niewątpliwie wpływ ma wypadek na szlaku Sprowa - Starzyny, w którym to śmierć poniosło odpowiednio 11 pasażerów i 5 pracowników. Pozostali zabici wśród pracowników to 6 osób, które nie zachowały należytej ostrożności podczas wykonywania prac (manewrowi, zwrotniczy) i 4 osoby będące pracownikami podwykonawcy. Pozostałe zmiany zaistniałe w 2012 r. miały charakter naturalnych odchyień.

b) Sieć funkcjonalnie wydzielona

Ofiary śmiertelne	2010	2011	2012	Zmiana 2010/2011	Zmiana 2011/2012
Kolizje pociągów	0	0	0	---	---
Wykolejenia pociągów	0	0	0	---	---
Zdarzenia na przejazdach	0	0	1	---	---
Zdarzenia z udziałem osób spowodowanych przez pojazd będący w ruchu	1	2	4	+ 100%	+ 100%
Pożar pojazdu kolejowego	0	0	0	---	---
Inne	0	0	0	---	---
Razem	1	2	5	+ 100%	+ 150%

Liczba ofiar śmiertelnych w znaczących wypadkach na sieci wydzielonej



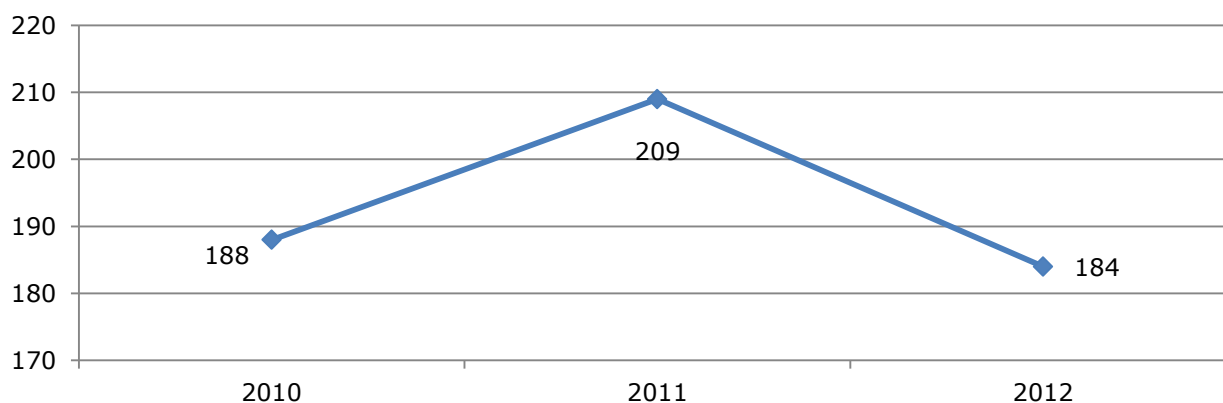
Liczba ofiar śmiertelnych w znaczących wypadkach zaistniałych w 2012 r. na sieci wydzielonej wzrosła o 150% w porównaniu do roku 2011, tj. z ogólnej liczby 2 ofiar w 2011 r., do 5 ofiar w 2012 r. (wzrost o 3 ofiary). W kategorii „zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu” nastąpił 100% wzrost – z 2 ofiar w roku 2011 do 4 ofiar w 2012 r., Odnotowano również 1 ofiarę śmiertelną w 2012 r. w kategorii „zdarzenia na przejazdach”. Zmiany te mają charakter naturalnych odchyień.

2.3. Liczba ciężko rannych

a) Sieć ogólnodostępna

Ranni w wypadkach	2010	2011	2012	Zmiana 2010/2011	Zmiana 2011/2012
Kolizje pociągów	13	6	61	- 53,8%	+ 916,7%
Wykolejenia pociągów	0	34	0	---	- 100%
Zdarzenia na przejazdach	56	51	36	- 8,9%	- 29,4%
Zdarzenia z udziałem osób spowodowanych przez pojazd będący w ruchu	118	116	85	- 1,7%	- 26,7%
Pożar pojazdu kolejowego	0	0	0	---	---
Inne	1	2	2	+ 100%	0%
Razem	188	209	184	+ 11,2%	- 11,9%

Liczba ciężko rannych w znaczących wypadkach na sieci ogólnodostępnej



Liczba osób ciężko rannych w zaistniałych znaczących wypadkach w 2012 r. na sieci ogólnodostępnej spadła o 11,9% w porównaniu do roku 2011, tj. z ogólnej liczby 209 w 2011 r., do 184 w 2012 r. (spadek o 25 osób ciężko rannych). Największy wzrost, tj. o 916,7% (z 6 w 2011 do 61 w 2012 r. ciężko rannych) odnotowano w kategorii „kolizje pociągów”. Są to osoby ciężko ranne z jednego wypadku pod Szczekocinami, na szlaku Sprowa - Starzyny.

W porównaniu do ubiegłego 2011 r., w 2012 r. nie było ciężko rannych w kategoriach „wykolejenie pociągu”. Należy zaznaczyć, iż w roku ubiegłym wszystkie 34 osoby, zakwalifikowane do tej kategorii, zostały ranne w wyniku jednego wypadku z dnia 12 sierpnia 2011 r. na linii Warszawa – Katowice w stacji Baby.

W pozostałych kategoriach, zmiany mają charakter naturalnych odchyień.

Zmiany ilościowe wśród rannych w podziale na poszczególne kategorie przedstawiają się następująco:

Raport w sprawie bezpieczeństwa na kolei w Polsce za rok 2012

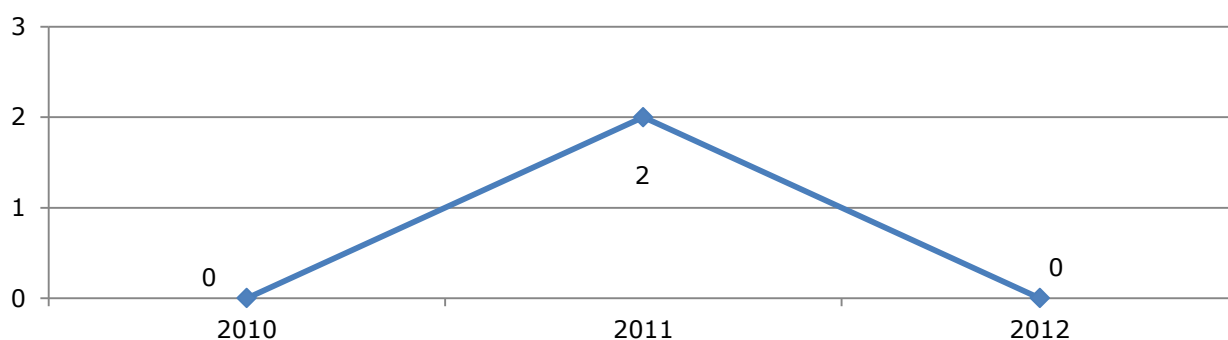
- pasażerowie: wzrost o 36,2% (z 58 szt. w 2011 r. do 79 w 2012 r.),
- pracownicy: spadek o 54,5% (z 11 szt. w 2011 r. do 5 szt. w 2012 r.),
- użytkownicy przejazdów kolejowych: spadek o 21,7% (z 46 szt. w 2011 r. do 36 szt. w 2012 r.),
- osoby nieuprawnione: spadek o 32,3% (z 93 szt. w 2011 r. do 63 szt. w 2012 r.),
- inne: bez zmian (1 szt. w 2011 r., i 1 szt. w 2012 r.).

Na wzrost liczby ofiar ciężko rannych wśród pasażerów niewątpliwie wpływ ma wypadek pod Szczekocinami, w którym to rannych zostało 59 pasażerów. W wypadku tym rannych zostało 2 pracowników, pomimo tego w 2012 r. odnotowano spadek wśród rannych pracowników. Pozostałe zmiany zaistniałe w 2012 r., miały charakter naturalnych odchyłeń.

b) Sieć funkcjonalnie wydzielona

Ranni w wypadkach	2010	2011	2012	Zmiana 2010/2011	Zmiana 2011/2012
Kolizje pociągów	0	0	0	---	---
Wykolejenia pociągów	0	0	0	---	---
Zdarzenia na przejazdach	0	2	0	---	- 100%
Zdarzenia z udziałem osób spowodowanych przez pojazd będący w ruchu	0	0	0	---	---
Pożar pojazdu kolejowego	0	0	0	---	---
Inne	0	0	0	---	---
Razem	0	2	0	---	- 100%

Liczba rannych w znaczących wypadkach na sieci wydzielonej



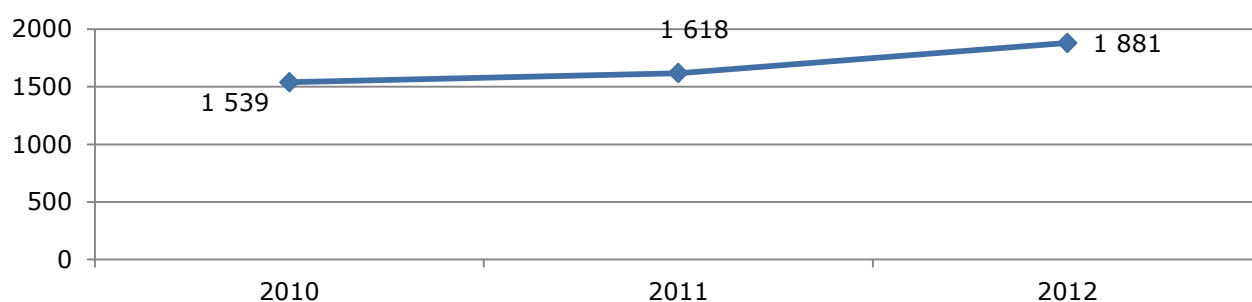
Liczba rannych w zaistniałych znaczących wypadkach w 2012 r. na sieci wydzielonej spadła o 100% w porównaniu do roku 2011. W roku 2011 odnotowano 2 rannych w kategorii „zdarzenia na przejazdach”, w 2012 r. nie odnotowano rannych w znaczących wypadkach na sieci wydzielonej. Zmiany te mają charakter naturalnych odchyłeń.

2.4. Liczba zdarzeń poprzedzających wypadki

a) Sieć ogólnodostępna

Zdarzenie poprzedzające	2010	2011	2012	Zmiana 2010/2011	Zmiana 2011/2012
Złamanie szyny	1 461	1 564	1 800	+ 7,0%	+ 15,1%
Odkształcenia torów linii kolejowych	23	20	53	- 13,0%	+ 165%
Defekty sygnalizacji	16	0	5	- 100%	---
Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie (SPAD)	13	29	16	+ 123,1%	- 44,8%
Pęknięcia kół w pojazdach kolejowych	23	3	3	- 87%	---
Pęknięcia osi w pojazdach kolejowych	3	2	4	- 33,3%	+ 100%
Razem	1 539	1 618	1 881	+5,1%	+ 16,3%

Zdarzenia poprzedzające wypadki



Zmiany ilościowe zdarzeń poprzedzających zaistniałych w 2012 roku w stosunku do roku 2011, posiadają charakter naturalnych odchyleń.

Odnosnie zdarzeń poprzedzających w 2010 r. została wniesiona korekta w zakresie „minięcia sygnału informującego o niebezpieczeństwie (SPAD)”. Błędne dane wynikały z niewłaściwej interpretacji zapisu, tj. odniesiono się do wszystkich odnotowanych sygnałów awaryjnych, obejmujących również np. niepotwierdzone wskazania urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru.

b) Sieć funkcjonalnie wydzielona

Zdarzenie poprzedzające	2010	2011	2012	Zmiana 2010/2011	Zmiana 2011/2012
Złamanie szyny	0	0	0	---	---
Odkształcenia torów linii kolejowych	0	0	0	---	---

Raport w sprawie bezpieczeństwa na kolei w Polsce za rok 2012

Defekty sygnalizacji	0	0	0	---	---
Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie (SPAD)	0	0	0	---	---
Pęknięcia kół w pojazdach kolejowych	0	0	0	---	---
Pęknięcia osi w pojazdach kolejowych	0	0	0	---	---
Razem	0	0	0	---	---

3. Wyniki zaleceń w zakresie bezpieczeństwa

W ramach kompetencji nadzorczych Prezesa UTK prowadzone są stałe działania monitorujące, ukierunkowane na weryfikację realizacji przez podmioty sektora kolejowego zaleceń wydawanych przez Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, po istotnych zdarzeniach jakie miały miejsce na krajowej sieci kolejowej. W praktyce monitoring prowadzony jest przez pracowników Departamentu Nadzoru oraz pracowników oddziałów terenowych UTK w trakcie standardowych postępowań obejmujących m.in. jazdy kontrolne czy działania monitorująco-sprawdzające. Dodatkowo przekrojowe działania weryfikujące prowadzą pracownicy Departamentu Bezpieczeństwa Kolejowego, którzy okresowo pozyskują informacje o sposobie wdrażania zaleceń przewodniczącego PKBWK przez poszczególne przedsiębiorstwa oraz o stanie ich realizacji.

3.1. Rekomendacja związana z wypadkiem na szlaku Sprowa - Starzyny

Rekomendacja wydana została w dniu 14 marca 2012 r. przed zakończeniem postępowania, celem podjęcia niezbędnych działań zwiększających bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

Realizacja wniosków o charakterze systemowym, zawartych w rekomendacji, w tym w szczególności wiążących się z koniecznością przeprowadzenia zmian prawnych, prowadzona była przez Zespół ds. Bezpieczeństwa, utworzony przy ministrze właściwym ds. transportu. Zespół od marca 2012 r. opracował propozycje zmian w rozporządzeniu z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, uwzględniające zapisy wynikające z rekomendacji Przewodniczącego PKBWK. Uzgodniona wersja rozporządzenia, już po konsultacjach społecznych, została przekazana do MTBiGM.

Ponadto podmioty kolejowe przekazały Prezesowi UTK informacje o realizacji pozostałych zaleceń, z których wynika, że podjęły działania mające na celu regularną synchronizację z czasem rzeczywistym wewnętrznych czasów systemowych w posiadanych urządzeniach, przeprowadziły kontrole urządzeń rejestrujących rozmowy i zdarzenia na łączach ruchowych (zapowiadawczych oraz radiołączności), a także poinformowały o weryfikacji regulaminów technicznych stacji i pozostałych posterunków ruchu z analizą obowiązków pracowników tych posterunków w momencie wystąpienia sytuacji nieprzewidzianych przepisami.

Raport w sprawie bezpieczeństwa na kolei w Polsce za rok 2012

Kontrola realizacji zaleceń:

Tematyka weryfikacji regulaminów technicznych stacji i pozostałych posterunków ruchu oraz kontroli urządzeń radioł łączności realizowana była podczas prowadzonych planowych kontroli przez Oddziały Terenowe UTK.

Podczas kontroli zarządcy infrastruktury w aspekcie zagrożeń dla bezpieczeństwa i zdrowia zatrudnionych pracowników sprawdzono, m.in. prawidłowość prowadzenia ruchu kolejowego.

W czasie analizy postanowień regulaminów tymczasowych prowadzenia ruchu pociągów stwierdzono, że są one prawidłowo opracowane pod względem merytorycznym.

Dla sprawdzenia właściwego postępowania pracowników posterunków nastawczych w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego w czasie trwania zamknięcia torów, skontrolowano posterunki ruchu nie stwierdzając nieprawidłowości.

3.2. Zalecenie powypadkowe związane z wypadkiem w stacji Baby

Zalecenie ujęte zostało w raporcie nr PKBWK/1/2012 z dnia 31 lipca 2012 r. a jego adresatami byli zarządca infrastruktury, przewoźnicy kolejowi, Centrum Naukowe Medycyny Kolejowej oraz Prezes Urzędu Transportu Kolejowego.

Podmioty, do których skierowane było zalecenie, a także pozostali przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury, w zakresie dotyczącym ich działalności, poinformowały Prezesa UTK o stanie realizacji. Z przekazanych informacji wynika, że opracowano i wdrożono odpowiednie procedury, m.in. w zakresie przekazywania drużynom pociagowym obowiązującego w danym dniu wewnętrznego rozkładu jazdy, zapoznawania się z tymczasowymi regulaminami prowadzenia pociągów w czasie wykonywania robót oraz trybu doręczania drużynom pociagowym rozkazów pisemnych. Ponadto przedsiębiorstwa poinformowały o wdrożeniu zakazu prowadzenia rozmów przez telefony komórkowe podczas wykonywania obowiązków służbowych (za wyjątkiem sytuacji szczególnych), uporządkowaniu zasad przebywania w kabinie maszynisty oraz terminowego zdawania taśm szybkościomierzy i kart pracy.

Kontrola realizacji zaleceń:

Podczas przeprowadzonych kontroli stwierdzono realizację zaleceń.

certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa – stosowane bezpośrednio od dnia 7 czerwca 2013 r.

- rozporządzenie Komisji (UE) nr 1078/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do monitorowania, która ma być stosowana przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury po otrzymaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa oraz przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie – stosuje się bezpośrednio od dnia 7 czerwca 2013 r.

2. Transpozycja dyrektywy interoperacyjności kolei

Dyrektywa 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności kolei we Wspólnocie została transponowana na grunt prawa krajowego poprzez wydanie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym z dnia 16 września 2011 r. (Dz. U. z 2011 r. Nr 230, poz. 1372), która weszła w życie 28 stycznia 2012 r. – tej samej ustawy, o której mowa powyżej. Dodatkowo, na podstawie nowych upoważnień zawartych w ww. ustawie wydane zostały poniższe rozporządzenia:

- rozporządzenie MTBiGM z dnia 6 września 2012 r. w sprawie krajowego rejestru pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2012 r., poz. 1063), które weszło w życie 10 października 2012 r.;
- rozporządzenie MTBiGM z dnia 7 sierpnia 2012 r. w sprawie zakresu badań koniecznych do uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego (Dz. U. z 2012 r., poz. 918), które weszło w życie 11 sierpnia 2012 r.;
- rozporządzenie MTBiGM z dnia 7 sierpnia 2012 r. w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego (Dz. U. z 2012 r., poz. 919), które weszło w życie 11 sierpnia 2012 r.;
- rozporządzenie MTBiGM z dnia 7 sierpnia 2012 r. w sprawie wykazu typów budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, typów urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, na które są wydawane świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu (Dz. U. z 2012 r., poz. 911), które weszło w życie 11 sierpnia 2012 r.;
- rozporządzenie MTBiGM z dnia 2 maja 2012 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. z 2012 r., poz. 492), które weszło w życie 11 sierpnia 2012 r.

3. Transpozycja dyrektywy o lądowym transporcie towarów niebezpiecznych

Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych oraz dyrektywa 2010/35/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 czerwca 2010 r. w sprawie ciśnieniowych urządzeń transportowych zostały transponowane na grunt prawa krajowego za pomocą przepisów ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów

Raport w sprawie bezpieczeństwa na kolei w Polsce za rok 2012

*niebezpiecznych*¹ oraz poniższych rozporządzeń, wydanych na podstawie upoważnień przewidzianych w ww. ustawie:

- rozporządzenie MTBiGM z dnia 13 kwietnia 2012 r. w *sprawie ciśnieniowych urządzeń transportowych*, które weszło w życie 28 kwietnia 2012 r. W rozporządzeniu uregulowano procedury oceny zgodności ciśnieniowych urządzeń transportowych; procedury ponownej oceny zgodności ciśnieniowych urządzeń transportowych; procedury badań okresowych, pośrednich i nadzwyczajnych; towary niebezpieczne innych klas niż klasa 2 przewożone ciśnieniowymi urządzeniami transportowymi; sposób oznakowania ciśnieniowych urządzeń transportowych, wzór znaku zgodności П.
- rozporządzenie MTBiGM z dnia 25 kwietnia 2012 r. w *sprawie warunków technicznych dla torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne* (Dz. U. z 2012 r., poz. 508), które weszło w życie dnia 26 maja 2012 r.
- rozporządzenie MTBiGM z dnia 4 czerwca 2012 r. w *sprawie formularza listy kontrolnej i formularza protokołu kontroli* (Dz. U. z 2012 r., poz. 655), które weszło w życie dnia 30 czerwca 2012 r.
- rozporządzenie MTBiGM z dnia 14 sierpnia 2012 r. w *sprawie formularza rocznego sprawozdania z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych oraz sposobu jego wypełniania* (Dz. U. z 2012 r., poz. 966), które weszło w życie 12 września 2012 r.

¹ Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2012 r., z wyjątkiem:

1) art. 124, który wchodzi w życie z dniem ogłoszenia;

2) art. 131 i art. 132, które wchodzi w życie po upływie 2 miesięcy od dnia ogłoszenia



F. Certyfikacja i autoryzacja bezpieczeństwa

1. Przepisy krajowe

1.1. Data rozpoczęcia wydawania certyfikatów bezpieczeństwa, zgodnie z art. 10 dyrektywy 2004/49/WE

Pierwszy certyfikat bezpieczeństwa cz. A został wydany przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w dniu 30 grudnia 2008 r., natomiast pierwszy certyfikat bezpieczeństwa cz. B został wydany w dniu 6 lutego 2009 r.

Proces wydawania certyfikatów bezpieczeństwa jest prowadzony w oparciu o ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.) oraz rozporządzenia wykonawcze, m.in.:

- rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 5 grudnia 2006 r. w sprawie sposobu uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa (Dz. U. Nr 230, poz. 1682) – obowiązujące od 29.12.2006 r.,
- 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. Nr 57, poz. 389) – obowiązujące od 17.04.2007 r.,
- rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 60, poz. 407, z późn. zm.) – obowiązujące od 21.04.2007 r.

1.2. Data rozpoczęcia wydawania autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, zgodnie z art. 11 dyrektywy 2004/49/WE

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego pierwszą autoryzacją bezpieczeństwa cz. A wydał w dniu 6 września 2010 r., natomiast pierwszą autoryzacją bezpieczeństwa cz. B wydał w dniu 28 grudnia 2010 r.

Przepisami regulującym wydawanie certyfikatów bezpieczeństwa jest ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.) oraz rozporządzenia wykonawcze, m.in.:

- 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. Nr 57, poz. 389) – obowiązujące od 17.04.2007 r.,
- rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 60, poz. 407 z późn. zm.) – obowiązujące od 21.04.2007 r.

Ponadto Zarządzeniem Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 31 lipca 2009 r. został wprowadzony wzór wniosku o wydanie autoryzacji bezpieczeństwa, o której mowa w art. 4 pkt. 18b ustawy o transporcie kolejowym oraz dyrektywie 2004/49/WE, a także wzór autoryzacji bezpieczeństwa – część A i B. Wzory zostały opublikowane na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego wraz z zaleceniem zachowania kolejności etapów w procesie wydawania autoryzacji bezpieczeństwa dla zarządców infrastruktury kolejowej.

1.3. Dostępność krajowych przepisów w zakresie bezpieczeństwa lub innych istotnych przepisów krajowych dla przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury

Przepisy krajowe dostępne są na stronie internetowej Sejmu RP, Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Urzędu Transportu Kolejowego. Regulacje wewnętrzne narodowego zarządcy infrastruktury kolejowej (PKP PLK S.A.), do przestrzegania których zostali zobowiązani przewoźnicy kolejowi, są udostępnione w wersji elektronicznej na stronie internetowej zarządcy www.plk-sa.pl z możliwością wydruku lub podglądu.

Dostępne krajowe przepisy bezpieczeństwa nie zostały dotychczas sklasyfikowane zgodnie z wymaganiami art. 8 dyrektywy 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei we Wspólnocie. Przedmiotowe przepisy są dostępne wyłącznie w języku polskim.

2. Dane liczbowe

W 2012 r. złożono 14 wniosków o wydanie certyfikatu bezpieczeństwa cz. A (13 wniosków o wydanie oraz 1 wniosek o zmianę certyfikatu) oraz 11 wniosków dotyczących certyfikatu bezpieczeństwa cz. B (8 wniosków o wydanie oraz 3 wnioski o zmianę certyfikatu).

W roku 2012 zostało wydanych 11 certyfikatów bezpieczeństwa w cz. A (w tym 1 zmieniony – wniosek wpłynął w 2011 r.) oraz 7 certyfikatów bezpieczeństwa cz. B (w tym 2 zmienione).

Raport w sprawie bezpieczeństwa na kolei w Polsce za rok 2012

Ogółem do końca 2012 r. wydano 80 certyfikatów bezpieczeństwa w cz. A (w tym 1 zmieniony) oraz 73 certyfikaty w cz. B (w tym 4 zmienione).

Różnica pomiędzy liczbą złożonych w 2012 r. wniosków a wydanych certyfikatów w cz. A oraz B wynika ze złożenia przez przewoźników wniosków o wydanie certyfikatu bezpieczeństwa część B pod koniec roku.

Różnica pomiędzy liczbą wydanych w latach 2008-2012 certyfikatów bezpieczeństwa w cz. A i B wynika z niezłożenia w 7 przypadkach przez przewoźnika kolejowego wniosku o wydanie certyfikatu bezpieczeństwa cz. B.

W 2012 r. złożono 6 wniosków o zmianę autoryzacji bezpieczeństwa. Wszystkie zostały rozpatrzone pozytywnie.

Za wydanie oraz zmianę certyfikatu w zakresie bezpieczeństwa w roku 2012 pobierana była opłata na podstawie:

- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 29 lutego 2008 r. w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa UTK, za które pobierane są opłaty oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania (Dz. U. Nr 47, poz. 276). Wysokość opłaty uzależniona jest od czasu pracy poświęconego na weryfikację i analizę wniosku, opłata minimalna wynosi w przypadku zmiany 3000 złotych (PLN) opłata maksymalna to 10000 złotych (PLN), w przypadku wydania nowego certyfikatu bezpieczeństwa to 7000 złotych (PLN) natomiast opłata maksymalna to równowartość w złotych 5000 euro ustalona przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu wydania dokumentu.
- rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 maja 2012 r. w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa UTK, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania (Dz. U., poz. 559). Wysokość opłaty uzależniona jest od czasu pracy poświęconego na weryfikację i analizę wniosku, opłata minimalna wynosi w przypadku zmiany 2000 złotych (PLN) opłata maksymalna to 5000 złotych (PLN), w przypadku wydania nowego certyfikatu bezpieczeństwa cz. A to 7000 złotych (PLN) natomiast opłata maksymalna to równowartość w złotych 5000 euro ustalona przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu wydania dokumentu. Opłata minimalna w przypadku wydania nowego certyfikatu bezpieczeństwa cz. B wynosi 4000 złotych (PLN), natomiast maksymalna opłata wynosi 5500 euro ustalona przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu wydania dokumentu.

W roku 2012 z tytułu opłat za wydanie oraz zmianę certyfikatów bezpieczeństwa ogółem do budżetu państwa wpłynęła kwota 207 944,90 złotych (PLN).

3. Aspekty proceduralne

3.1. Certyfikaty w zakresie bezpieczeństwa, część A

3.1.1. W roku 2012 został złożony 1 wniosek o zmianę certyfikatu bezpieczeństwa cz. A. Został on rozpatrzony w roku 2013. Prezes UTK nie wydał zaktualizowanego/zmienionego certyfikatu bezpieczeństwa cz. A dla przewoźnika kolejowego.

Raport w sprawie bezpieczeństwa na kolei w Polsce za rok 2012

- 3.1.2. W roku 2012 nie stwierdzono przypadku przekroczenia średniego czasu wydawania części A certyfikatów (wyłącznie tych, o których mowa w załączniku E, oraz po otrzymaniu wszystkich niezbędnych informacji), ponad 4 miesiące przewidziane w art. 12 ust. 1 Dyrektywy 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei.
- 3.1.3. W roku 2012 nie wpłynęły do Urzędu Transportu Kolejowego żadne wnioski innych krajowych organów ds. bezpieczeństwa o weryfikację/uzyskanie dostępu do informacji dotyczących części A certyfikatu przedsiębiorstwa kolejowego, które uzyskało ją w danym państwie, a ubiega się o część B certyfikatu w innym państwie członkowskim.
- 3.1.4. W roku 2012 nie rozpatrywano spraw związanych z wzajemnym uznawaniem części A certyfikatu ważnej na całą Wspólnotę.
- 3.1.5. W 2012 r. z tytułu wydanych certyfikatów cz. A do budżetu państwa wpłynęła kwota 158 944 zł 90 gr.
- 3.1.6. W roku 2012 nie odnotowano żadnych problemów związanych z korzystaniem z ujednoliconego formatu certyfikatu bezpieczeństwa cz. A.
- 3.1.7. W roku 2012 nie odnotowano żadnych problemów w trakcie stosowania procedur dotyczących certyfikatów bezpieczeństwa cz. A, choć wyniki inspekcji przeprowadzonych przez upoważnionych pracowników Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie stopnia wdrożenia „Systemu Zarządzania Bezpieczeństwa” (SMS) wykazały różny stopień wdrożenia „SMS” wynikający z różnego poziomu wiedzy oraz stopnia zaangażowania przewoźnika kolejowego. Wzorcowo „SMS” został wdrożony wyłącznie w podmiotach w których zaangażowanymi we wdrożenie „Systemu...” byli pracownicy na każdym poziomie, począwszy od kadry menadżerskiej, a na pracownikach najniższych szczebli wykonawczych kończąc.
- 3.1.8. W roku 2012 do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego przedsiębiorstwa kolejowe ubiegające się o część A certyfikatu nie zgłaszały żadnych problemów.
- 3.1.9. Przewoźnicy kolejowi mogli wyrażać swoje opinie na temat procedur i praktyk stosowanych przez Urząd Transportu Kolejowego w formie pisemnej (pisma, e-maile, itp.), jak również telefonicznej. Przewoźnicy kolejowi mieli możliwość składania skarg pisemnych.

3.2. Certyfikaty w zakresie bezpieczeństwa, część B

- 3.2.1. W roku 2012 złożono 3 wnioski o zmianę certyfikatu bezpieczeństwa cz. B.
- 3.2.2. W roku 2012 nie stwierdzono przypadku przekroczenia średniego czasu wydawania części B certyfikatów (wyłącznie tych, o których mowa w załączniku E, oraz po otrzymaniu wszystkich niezbędnych informacji), ponad 4 miesiące przewidziane w art. 12 ust. 1 Dyrektywy 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei.
- 3.2.3. W 2012 r. z tytułu wydanych certyfikatów cz. B do budżetu państwa wpłynęła kwota 49 000 zł.
- 3.2.4. W roku 2012 nie odnotowano problemów/trudności, w trakcie stosowania procedur dotyczących części B certyfikatów.

Raport w sprawie bezpieczeństwa na kolei w Polsce za rok 2012

- 3.2.5. W roku 2012 do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego przedsiębiorstwa kolejowe ubiegające się o część A certyfikatu nie zgłaszały żadnych problemów.
- 3.2.6. Przewoźnicy kolejowi mogli wyrażać swoje opinie na temat procedur i praktyk stosowanych przez Urząd Transportu Kolejowego w formie pisemnej (pisma, e-maile, itp.) jak również telefonicznej. Przewoźnicy kolejowi mieli możliwość składania skarg pisemnych. W roku 2012 nie wpłynęła z tego tytułu żadna skarga.

3.3. Autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa

- 3.3.1. W 2012 r. zostało złożonych 6 wniosków dotyczących zaktualizowania/zmiany w autoryzacji bezpieczeństwa. Zmiany dotyczyły wykazu zarządzanych linii kolejowych oraz wielkości zarządzanej infrastruktury (w km).
- 3.3.2. W tym przypadku średni czas pomiędzy dostarczeniem Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego przez zarządcę infrastruktury dokumentów i informacji a wydaniem autoryzacji bezpieczeństwa nie przekroczył 4 miesięcy – przewidzianych w art. 12 ust. 1 dyrektywy 2004/49/WE.
- 3.3.3. Nie odnotowano żadnych problemów w trakcie stosowania procedur dotyczących autoryzacji bezpieczeństwa.
- 3.3.4. Zarządcy infrastruktury, ubiegający się o wydanie autoryzacji bezpieczeństwa, nie zgłaszali do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego żadnych problemów. Na pytania i wątpliwości zarządców infrastruktury dotyczące dokumentów wymaganych do załączenia do wniosku o wydanie autoryzacji bezpieczeństwa, pracownicy Urzędu Transportu Kolejowego na bieżąco odpowiadali przekazując wyczerpujące informacje zarówno w trakcie rozmów telefonicznych, e-mailowo jak również w drodze konsultacji bezpośrednich.
- 3.3.5. Zarządcy infrastruktury mogli wyrażać swoje opinie na temat procedur i praktyk stosowanych przez Urząd Transportu Kolejowego w formie pisemnej (pisma, e-maile, itp.), jak również telefonicznej. Zarządcy infrastruktury mieli możliwość składania pisemnych skarg. W roku 2012 do UTK nie wpłynęła żadna skarga.
- 3.3.6. Za zmianę autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa pobierana była opłata na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 29 lutego 2008 r. w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa UTK, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania (Dz. U. Nr 47, poz. 276). Wysokość opłaty uzależniona jest od czasu pracy poświęconego na weryfikację i analizę wniosku, opłata minimalna wynosi 2000 złotych (PLN), natomiast opłata maksymalna to 5000 złotych (PLN).

W roku 2012 z tytułu opłat za zmianę autoryzacji bezpieczeństwa do budżetu państwa wpłynęła kwota 12 000 złotych (PLN), tj. 4 000 €.



G. Nadzór nad podmiotami sektora kolejowego

1. Opis nadzoru nad przedsiębiorstwami kolejowymi i zarządcami infrastruktury

Działalność krajowej władzy bezpieczeństwa w szerokim zakresie nadzoru opiera się na weryfikacji spełniania stosownych wymagań przez podmioty sektora kolejowego. Prowadzony nadzór obejmuje w szczególności realizację różnorodnych działań o charakterze monitorującym, kontrolnym oraz audytowym.

Zasady realizacji nadzoru przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego precyzują dwa podstawowe akty prawne tj. ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. *o swobodzie działalności gospodarczej* oraz rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007 r. *w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego*. Wspomniane akty prawne dokładnie określają sposób postępowania Urzędu Transportu Kolejowego w ramach wykonywanych kontroli, określają towarzyszące jej dokumenty oraz narzucają pewne ograniczenia na kontrolujących.

Kluczową rolę w ramach działalności nadzorczej Urzędu Transportu Kolejowego sprawują inspektorzy siedmiu oddziałów terenowych, których działania koordynowane są przez Departament Nadzoru. Kontrole (inspekcje) przeprowadzane są na podstawie pisemnego upoważnienia do przeprowadzenia kontroli, wystawionego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Czynności kontrolne, po okazaniu legitymacji służbowej i upoważnienia, dokonywane są w obecności osób, będących pracownikami jednostki kontrolowanej (przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury), wyznaczonych przez kierownika jednostki kontrolowanej lub osobę przez niego upoważnioną. Kontrolujący

Raport w sprawie bezpieczeństwa na kolei w Polsce za rok 2012

dokonuje ustaleń stanu faktycznego na podstawie zebranych dowodów, a wyniki kontroli przedstawia w protokole kontroli.

Ocena działalności jednostki kontrolowanej, wynikająca z ustaleń zawartych w protokole kontroli, przedstawiana jest w wystąpieniu pokontrolnym. W przypadku stwierdzonych nieprawidłowości, w wystąpieniu pokontrolnym przedstawiane są uwagi i wnioski wraz ze wskazaniem terminu ich usunięcia przez kontrolowany podmiot.

1.1. Audyty, inspekcje i listy kontrolne

W roku 2012 Prezes Urzędu Transportu Kolejowego przeprowadził łącznie 886 kontroli (inspekcji). Kontrole obejmowały pełen zakres zagadnień określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. *o transporcie kolejowym* i dotyczyły między innymi: bezpieczeństwa ruchu kolejowego, regulacji transportu kolejowego, przestrzegania praw pasażerów, kontroli wyrobów gotowych. Kontrole planowane prowadzone były w oparciu o „Tematykę kontroli na rok 2012 w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego” opracowaną przez Departament Nadzoru, w której ujęto tematykę zgłoszoną przez poszczególne Departamenty i Biura oraz Oddziały Terenowe Urzędu Transportu Kolejowego.

W 2012 r. pracownicy Urzędu Transportu Kolejowego przeprowadzili łącznie 628 kontroli (inspekcji) w zakresie stanu bezpieczeństwa na kolei, z czego:

- 222 kontrole (inspekcje) u zarządców infrastruktury,
- 282 kontrole (inspekcje) u przewoźników kolejowych.

Pozostałe kontrole dotyczyły innych podmiotów kolejowych.

Kontrolą objęto podmioty posiadające certyfikaty bezpieczeństwa oraz świadectwa bezpieczeństwa (o którym mowa w art. 32 dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. *w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa*).

W ramach prowadzonych kontroli (inspekcji) dokonano sprawdzenia, m.in. pod względem:

- posiadania kompletu świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych;
- posiadania ważnych świadectw sprawności technicznej dla eksploatowanych pojazdów kolejowych;
- spełniania wymogów technicznych z zakresie eksploatacji i utrzymania pojazdów kolejowych oraz elementów infrastruktury kolejowej;
- posiadania przepisów wewnętrznych, określających zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej;
- spełniania przez pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz przez prowadzących pojazdy kolejowe, wymogów określonych w przepisach;
- zapewnienia bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych koleją;
- bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego w trakcie przeprowadzanych przez zarządców infrastruktury prac modernizacyjnych;

Raport w sprawie bezpieczeństwa na kolei w Polsce za rok 2012

- realizacji zaleceń pokontrolnych oraz środków zaradczych wskazanych przez komisje kolejowe oraz zaleceń i rekomendacji wydanych przez Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych – w szczególności po wypadkach zaistniałych na przejazdach kolejowych;
- stopnia wdrożenia i przestrzegania przez przewoźników kolejowych procedur ujętych w „Systemach Zarządzania Bezpieczeństwem”:
 - założenia przez przewoźnika kolejowego wszystkich wymaganych formularzy wynikających z dokumentu „Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem”, w szczególności „Rejestru zagrożeń”;
 - wyników przeprowadzonej przez przewoźnika kolejowego okresowej oceny ryzyka zawodowego i technicznego (operacyjnego).

Ponadto, w związku ze współorganizowaniem przez Polskę turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej, w okresie poprzedzającym i w trakcie Turnieju Piłki Nożnej UEFA EURO 2012 przeprowadzono łącznie 148 kontroli i 1448 czynności monitorująco – sprawdzających (niewyczerpujących znamion kontroli w myśl Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007 r. w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego), ujawniając łącznie 1684 nieprawidłowości. Zidentyfikowane podczas działań monitorująco-sprawdzających nieprawidłowości, na bieżąco polecano usuwać odpowiedzialnym podmiotom kolejowym, wydając w tym zakresie 244 zalecenia, obejmujące wszystkie stwierdzone nieprawidłowości.

Biorąc pod uwagę, że zdecydowana większość czynności kontrolnych odbywała się w przeddzień, w dniach meczów oraz dniu pomeczowym (łącznie 20 dni), to średnio statystycznie przeprowadzono 47 czynności kontrolnych w jednym dniu kalendarzowym.

W wyniku przeprowadzonych kontroli (w tym jazd kontrolnych) i czynności monitorująco-sprawdzających na liniach, stacjach, dworcach, przystankach kolejowych, Urząd przyczynił się do poprawy przygotowania transportu kolejowego do Turnieju UEFA EURO 2012, poprzez działania wpływające na podmioty kolejowe tak aby:

- opracowały procedury postępowania w sytuacjach kryzysowych (m.in. awaryjnych);
- poprawiły wizerunek kolei w zakresie dworców kolejowych, przystanków osobowych, informacji dla podróżnych na stacjach, dworcach i w pociągach;
- poprawiły bezpieczeństwo i komfort podróżowania pociągami pasażerskimi;
- dokonały analizy procedur bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego.

Czynnościami inspekcyjnymi objęto 48 dworców i przystanków osobowych, 7 stacji postojowych i 4 odcinki linii kolejowych. Stwierdzono 76 nieprawidłowości, które polecono usunąć w trybie natychmiastowym.

a) Wykorzystanie list kontrolnych

Listy kontrolne wykorzystywane były przy kontrolach (inspekcjach) w zakresie bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych. Z dniem 30 czerwca 2012 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 04 czerwca 2012 r. w sprawie formularza listy kontrolnej i formularza protokołu kontroli, którego załącznik nr 3 zawiera szczegółowy zakres tematyczny kontroli (wzór formularza listy kontrolnej) w zakresie przewozu kolejną towarów niebezpiecznych.

b) Audyty i inspekcje przeprowadzone przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa lub strony trzecie

W sprawozdawczym okresie za rok 2012 Prezes Urzędu Transportu Kolejowego nie przeprowadził audytów. Audyty w liczbie 466 wskazane w arkuszu CSI (kod: A01 i A02) dotyczą audytów wewnętrznych przeprowadzonych przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury.

c) Personel krajowych organów ds. bezpieczeństwa

W działaniach nadzorczych w 2012 roku, prowadzonych przez Oddziały Terenowe Urzędu Transportu Kolejowego, wzięło udział 51 pracowników, co stanowiło 26,2% ogólnego zatrudnienia oraz 73,9%, biorąc pod uwagę wyłącznie liczbę osób pracujących w poszczególnych Oddziałach Terenowych. Uwzględniając Dyrektorów Oddziałów Terenowych Urzędu Transportu Kolejowego, którzy również uczestniczyli w działaniach kontrolnych, wartość ta wyniosła 84,1%.

d) Aspekty ekonomiczne (koszty, itp.)

W roku 2012 koszty związane z prowadzonymi przez pracowników Urzędu Transportu Kolejowego kontrolami (inspekcjami) wyniosły łącznie 334 642,23 PLN (81 855,64 EUR). Na powyższą kwotę złożyły się koszty delegacji służbowych.

1.2. Obszary problemowe do uwzględnienia w dalszych działaniach nadzorczych

Kontrole przeprowadzane w 2012 roku pozwoliły na określenie następujących obszarów o podwyższonym poziomie ryzyka:

- nieprawidłowe działanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym, powodujące konieczność prowadzenia ruchu kolejowego po niezorganizowanych drogach przebiegu – wraz z postępowaniem personelu obsługi w takiej sytuacji;
- nieprawidłowe działanie urządzeń blokady liniowej – wraz z postępowaniem personelu obsługi w takiej sytuacji;
- długotrwałe (w skrajnych przypadkach wieloletnie) usterki infrastruktury;
- nieprzestrzeganie prawa o ruchu drogowym w obrębie przejazdów kolejowych;
- nieprzestrzeganie przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury zapisów Dokumentacji Systemu Utrzymania (DSU) dla posiadanych pojazdów kolejowych.

Biorąc powyższe pod uwagę, w roku bieżącym prowadzone są kontrole wskazanych obszarów, w tym ponowne sprawdzenie obszarów o podwyższonym poziomie ryzyka.

Ponadto przeprowadzone w 2012 roku kontrole stopnia wdrożenia „Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem” (SMS) wskazały, że systemy te nie zostały wdrożone w całości lub istotnej części. Prawidłowo wdrożony SMS powinien cechować się stosowaniem narzędzi związanych z ciągłym doskonaleniem (audyty, kontrole, działania doskonalące) oraz bazować na proaktywnym podejściu do kwestii bezpieczeństwa. Podstawowym elementem każdego dobrze funkcjonującego „Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem” jest narzędzie do oceny ryzyka zidentyfikowanych zagrożeń i wdrażanie odpowiednich środków kontroli ryzyka.

Raport w sprawie bezpieczeństwa na kolei w Polsce za rok 2012

W związku z powyższym, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego uwzględnił w planach kontroli na 2013 r. zwiększenie liczby oraz zmianę formuły kontroli zakresu stopnia wdrożenia Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS). Od 2013 r. kontrole są przeprowadzane w formie audytu oraz trwają w zależności od rodzaju i wielkości podmiotu nie więcej niż 3-4 dni, co pozwala na objęcie takimi kontrolami większości podmiotów na rynku kolejowym. Analiza wyników tych kontroli będzie jednym z elementów, pozwalających zidentyfikować obszary o podwyższonym poziomie ryzyka w całym systemie kolei.

1.3. Roczne raporty bezpieczeństwa podmiotów

Do złożenia Prezesowi UTK raportów w sprawie bezpieczeństwa za rok 2012, zgodnie z wymogami określonymi w art. 17a ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, zobligowanych było:

- 8 zarządców infrastruktury ogólnej sieci kolejowej i 2 zarządców infrastruktury sieci wydzielonej,
- 63 przewoźników kolejowych prowadzących działalność przewoźową w 2012 roku na ogólnej sieci kolejowej (spośród 67 przewoźników posiadających certyfikat bezpieczeństwa cz. B) i 1 przewoźnika na sieci wydzielonej.

Siedem podmiotów nie złożyło rocznych „Raportów w sprawie bezpieczeństwa za 2012 r.” w wymaganym terminie czyli do końca II kwartału 2012 r. Wobec tych podmiotów Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wszczął postępowanie administracyjne.

1.4. Inspekcje, którym zostały poddane przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury w roku 2012

Inspekcje	Posiadacze certyfikatów bezpieczeństwa, część A	Posiadacze certyfikatów bezpieczeństwa, część B	Posiadacze autoryzacji bezpieczeństwa	Inne działania	Razem
Planowane	9		5	-	14
Nieplanowane *	0		0	-	0
Przeprowadzone	9		5	-	14
	Przewoźnik kolejowy posiadający świadectwo bezpieczeństwa (dyrektywa 2001/14/WE)		Zarządca infrastruktury posiadający świadectwo bezpieczeństwa (dyrektywa 2001/14/WE)	Inne działania	
Planowane	0		0	0	-
Nieplanowane *	0		0	0	-
Przeprowadzone	0		0	0	-

* kontrole, które wymagały natychmiastowego działania i o których przedsiębiorstwa kolejowe nie były wcześniej powiadamiane.

1.5. Audyty, którym zostały poddane przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury w roku 2012

Audyty	Posiadacze certyfikatów bezpieczeństwa, część A	Posiadacze certyfikatów bezpieczeństwa, część B	Posiadacze autoryzacji bezpieczeństwa	Inne działania	Razem
planowane	0	0	0	-	0
nieplanowane *	0	0	0	-	0
przeprowadzone	0	0	0	-	0

* audyty, które wymagały natychmiastowego działania i o których przedsiębiorstwa kolejowe nie były wcześniej powiadamiane.

1.6. Środki i działania naprawcze podjęte w następstwie audytów lub inspekcji

W 2012 r. Prezes UTK wydał 20 decyzji administracyjnych wobec przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury kolejowej, w tym:

- 3 wyłączające pojazdy kolejowe z eksploatacji;
- 9 nakazujących usunięcie nieprawidłowości;
- 1 nakładającą karę pieniężną;
- 1 ograniczającą ruch kolejowy;
- 6 decyzji zmieniających, uchylających lub utrzymujących w mocy poprzednio wydane decyzje.

1.7. Skargi zgłoszone przez zarządców infrastruktury wobec przedsiębiorstw kolejowych, związane z warunkami zawartymi w części A lub części B certyfikatu

W roku 2012 do Urzędu Transportu Kolejowego nie wpłynęła żadna skarga zarządców infrastruktury wobec przedsiębiorstw kolejowych.

1.8. Skargi zgłoszone przez przedsiębiorstwa kolejowe wobec zarządców infrastruktury związane z warunkami w autoryzacjach

W roku 2012 do Urzędu Transportu Kolejowego nie wpłynęła żadna skarga przedsiębiorstw kolejowych wobec zarządców infrastruktury.



H. Stosowanie CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka

Analiza raportów bezpieczeństwa przedłożonych przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury kolejowej, w części dotyczącej praktycznego stosowania wymagań rozporządzenia Komisji (WE) nr 352/2009 w sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, pozwala stwierdzić, że w roku 2012 wśród podmiotów sektora kolejowego utrzymywała się niska świadomość znaczenia oceny ryzyka w procesie zarządzania bezpieczeństwem.

W ocenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, ten stan rzeczy opiera się na kilku zasadniczych przesłankach:

- Tradycyjnym oparciu systemu bezpieczeństwa na przepisach
- Braku tradycji sektora kolejowego w stosowaniu systemów zarządzania
- Braku zakotwiczenia jednostek oceniających w przepisach prawa krajowego
- Niewystarczającej wiedzy praktycznej na temat metod szacowania ryzyka i odpowiedzialności

Istotne problemy dla podmiotów sektora kolejowego generuje również rozumienie pojęcia "znacząca zmiana" oraz stosowanie przyjętej w rozporządzeniu 352/2009 metodyki oceny znaczenia zmiany w oparciu o sześć zdefiniowanych kryteriów.

Niski poziom świadomości w odniesieniu do wymagań ww. rozporządzenia przełożył się w 2012 r. na niezadowalające efekty zastosowania wspólnej metody bezpieczeństwa w zakresie oceny ryzyka w praktyce. Zdecydowana większość podmiotów poinformowała w przesłanych raportach, że zmiany wdrażane przez nie zostały sklasyfikowane jako zmiany nieznaczące. W przypadku identyfikacji zmian znaczących (kilka przypadków) przedsiębiorstwa popełniały natomiast istotne błędy w praktycznym stosowaniu procesu oceny ryzyka, nie zapewniając np. niezależności jednostki oceniającej, która

Raport w sprawie bezpieczeństwa na kolei w Polsce za rok 2012

weryfikuje poprawność zastosowania procesu oceny ryzyka, w stosunku do zespołu, który odpowiadał za zarządzanie ryzykiem w ramach wprowadzanej zmiany. Dodatkowo informacje zawarte w raportach miały charakter bardzo cząstkowy, co nie pozwalało na ich głębszą analizę w ramach niniejszego raportu.

Zidentyfikowane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego praktyczne problemy w obszarze oceny ryzyka, zarządzania bezpieczeństwem i monitorowania efektywności systemów zarządzania, a więc de facto stosowania wspólnych metod bezpieczeństwa, prowadzą do refleksji, że przed zakładaną w przyszłości migracją do systemu opartego na pojedynczym certyfikacie bezpieczeństwa, niezbędne będzie wykonanie istotnej pracy uświadamiającej zarówno na poziomie krajowym jak i europejskim, a także przeprowadzenie procesu weryfikacji faktycznej zdolności przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury do samodzielnego zarządzania bezpieczeństwem.



I. Odstępstwa od certyfikacji ECM

Art. 14a ust. 8 dyrektywy o bezpieczeństwie kolei 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.

**Raport w sprawie bezpieczeństwa
na kolei w Polsce za rok 2012**

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.



J. Priorytety krajowego organu ds. bezpieczeństwa

Za działania priorytetowe do realizacji w 2013 r. Urząd Transportu Kolejowego uznał przede wszystkim wzmocnienie procesu nadzoru nad poziomem bezpieczeństwa systemu kolejowego w Polsce poprzez zintensyfikowanie działań audytowych i kontrolnych związanych z funkcjonowaniem systemów zarządzania bezpieczeństwem oraz systemów zarządzania utrzymaniem.

Z realizacją wyżej wymienionego priorytetu związane są również działania zmierzające do zwiększenia efektywności pracy nadzorczej Urzędu Transportu Kolejowego poprzez podnoszenie kwalifikacji pracowników Urzędu Transportu Kolejowego, w szczególności tych związanych z działaniami nadzorczymi. Działania nadzorcze zostaną również usprawnione poprzez wykorzystanie zmodernizowanych elektronicznych baz danych, zwiększenie mobilności zespołów kontrolnych oraz rozwój współpracy z podmiotami zewnętrznymi poprzez zlecenie badań.

Coraz większy nacisk będzie kładziony również na dostosowanie procedur certyfikacyjnych i nadzorczych do uregulowań wspólnotowych, określonych we wspólnych metodach bezpieczeństwa oraz zwiększanie świadomości podmiotów rynkowych w zakresie wymagań związanych z bezpieczeństwem transportu kolejowego.



K. Źródła informacji

Niniejszy „Raport” został opracowany w oparciu i dane źródłowe zawarte w:

- 1) „Raportach w sprawie bezpieczeństwa za rok 2012” złożonych Prezesowi Urzędu Transportowego przez przewoźników kolejowych oraz zarządców infrastruktury kolejowej. Raporty weryfikowane były z prowadzonym na bieżąco przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego „Rejestrem zdarzeń kolejowych”, w którym rejestrowane są wszystkie zdarzenia na podstawie „zawiadomień o wypadku”.
- 2) Źródłach własnych: Protokołach oraz sprawozdaniach z kontroli (inspekcji), przeprowadzonych przez pracowników Urzędu Transportu Kolejowego, materiałach będących w posiadaniu poszczególnych Departamentów i Biur Urzędu („Rejestr zdarzeń kolejowych”, „Rejestr wydanych certyfikatów i autoryzacji”).



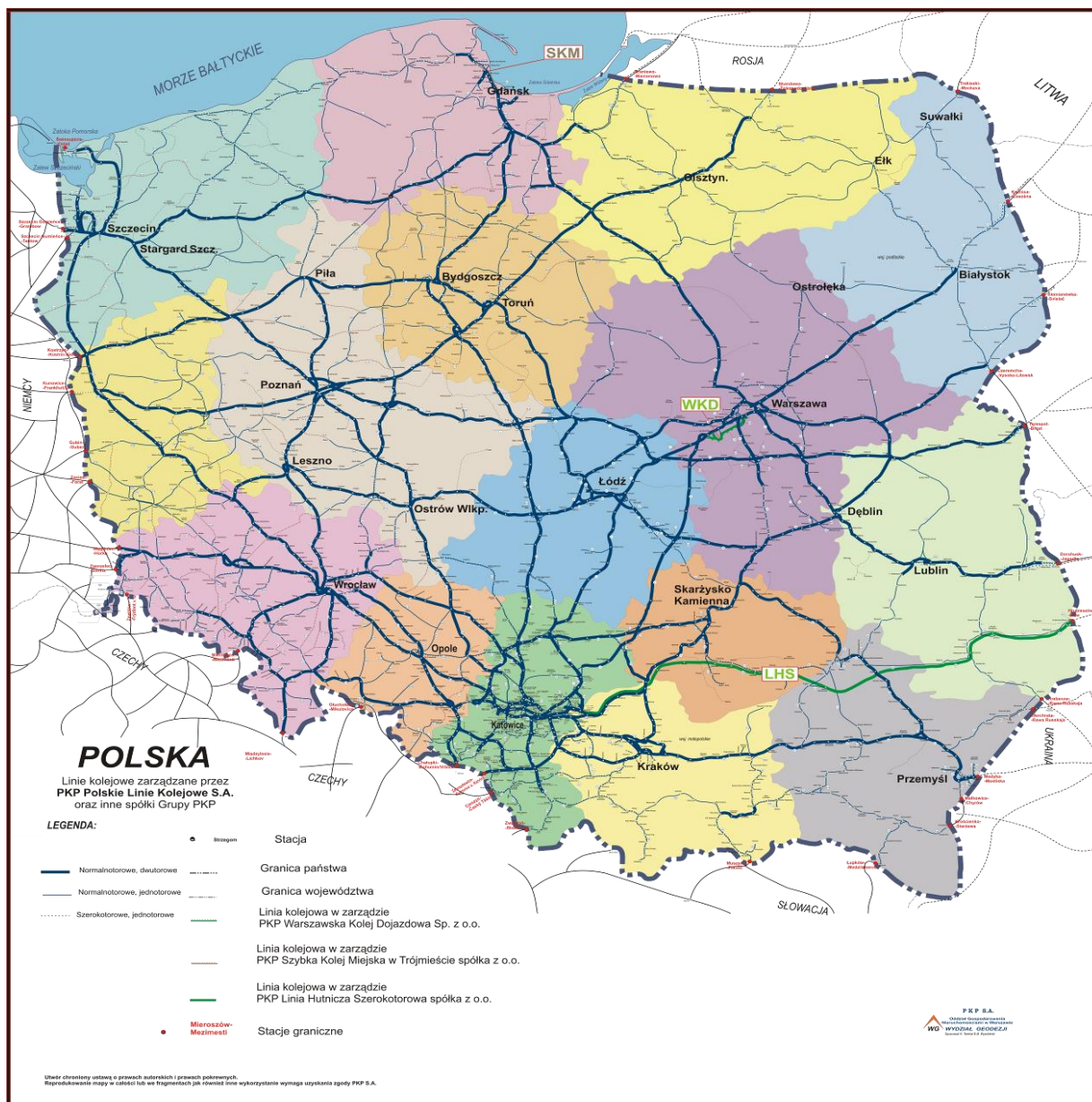
L. Załączniki

ZAŁĄCZNIK A

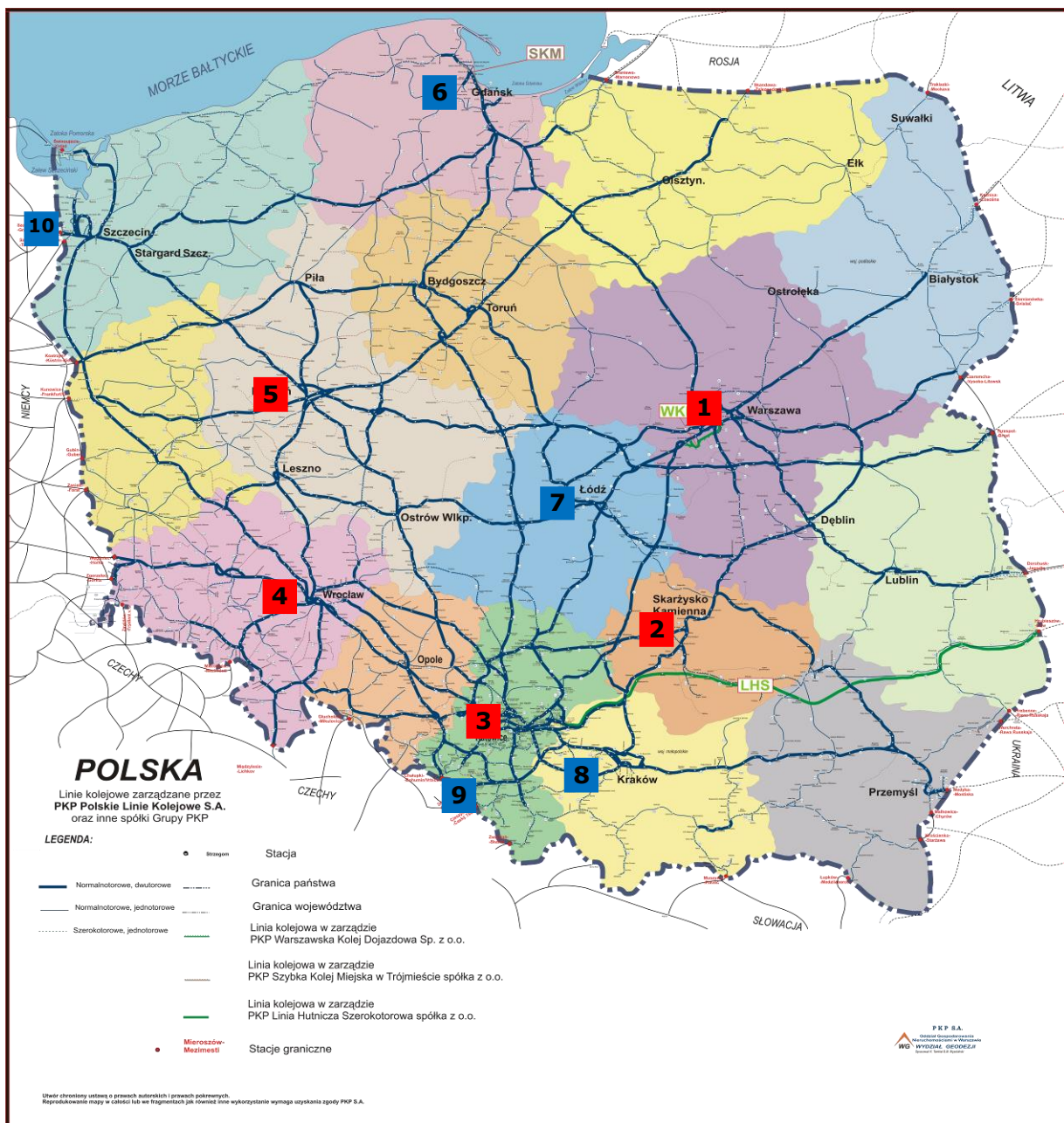
Informacje o strukturze sieci kolejowej

A.1.a. Mapa sieci

(ogólnodostępna sieć linii kolejowych)



A.1.b. Stacje rozrządowe na ogólnodostępnej sieci linii kolejowych w Polsce



Wiodące stacje rozrządowe:

1. Warszawa Praga
2. Skarżysko Kamienna
3. Tarnowskie Góry
4. Wrocław Brochów
5. Poznań Franowo



Pozostałe stacje rozrządowe:

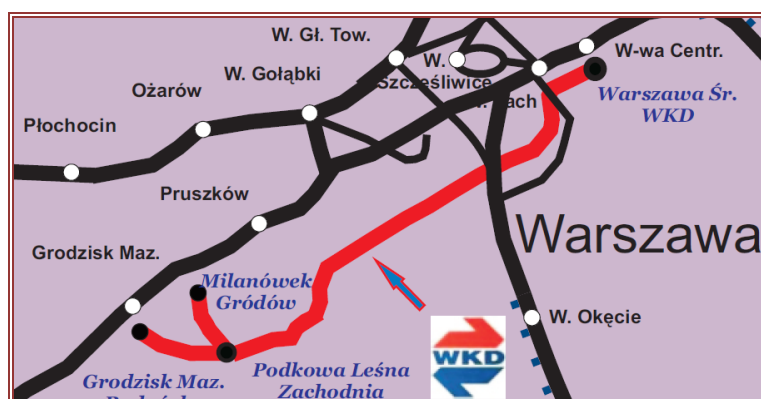
6. Zajęczkowo Tczewskie
7. Łódź Olechów
8. Kraków Prokocim
9. Zabrzeg Czarnolesie
10. Szczecin Port Centralny

A.2. Sieć funkcjonalnie oddzielona od ogólnodostępnej sieci kolejowej w Polsce

(przeznaczona do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych)



Linia kolejowa zarządzana przez Usedomer Bäderbahn Polska sp. z o.o. (UBB Polska)



Linie kolejowe zarządzane przez Warszawską Kolej Dojazdową sp. z o.o.

**Raport w sprawie bezpieczeństwa
na kolei w Polsce za rok 2012**

8	Infra Silesia S.A.	44 - 251 Rybnik , ul. Kłokocińska 51	www.infrasilesia.pl/	Cz. A: PL2120110000 Cz. B: PL2220110002	05.01.2011 04.04.2011	01.01. 2005	127,70	112,63	240,33	1 435	23,80	80,10	103,90	0,00	39,08	3	59	388		
Razem								28 121,95	9 513,92	37 635,87	1 435	8 703,72	10 714,51	19 418,23	0,00	25 034,43		14 082	53 627	
								542,65	269,08	811,73	1 520	0,00	542,65	542,65	0,00	24,00		277	603	
Ogółem								28 664,59	9 783,00	38 447,59		8 703,72	11 257,16	19 960,88	0,00	25 058,43		14 359	54 230	

- * - pierwsza zmiana autoryzacji bezpieczeństwa (cz. A – PL212010000 z dnia 06.09.2010 r., cz. B – PL222010000 z dnia 28.12.2010 r.)
- druga zmiana autoryzacji bezpieczeństwa (cz. A – PL212012000 z dnia 27.06.2012 r., cz. B – PL222012000 z dnia 27.06.2012 r.)

A.2.1.b. Zarządcy infrastruktury w ramach sieci funkcjonalnie oddzielonej

Lp.	Nazwa	Adres	Adres internetowy witryny / sprawozdania o sieci	Świadectwo bezpieczeństwa (dyrektywa 2001/14/WE oraz dyrektywa 2004/49/WE)		Data rozpoczęcia działalności gospodarczej	Tory kolejowe			Łączna długość linii kolejowych			Trakcja elektryczna		Liczba przejazdów kolejowych (LC) [szt]	Liczba sygnalizatorów [szt]	Wykorzystany sprzęt ATP	
				numer	z dnia		Całkowita długość torów szlakowych i głównych zasadniczych [km]	Całkowita długość torów pozostałych [km]	Rozstaw [mm]	2-torowyc h [km]	1-torowyc h [km]	Dużych prędkości i (HSL) [km]	Długość [km]	Napięcie (DC) [kV]				
1	Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.	05 - 825 Grodzisk Mazowiecki, ul. Batorego 23	www.wkd.com.pl	194/ZI/11	22.12.2011	01.07.2001	63,70	3,10	1435	25,10	13,78	--	64,20*	0,65	40	94	--	
2	Usedomer Bäderbahn Polska sp. z o.o. (UBB Polska)	72 - 600 Świnoujście, ul. Wybrzeże Władysława IV 22	www.ubb-online.com	036/ZI/08	15.09.2008	20.09.2008	1,44	0,24	1435	--	1,44	--	0,00	1	1	4	--	
Razem							65,14	3,34		25,10	15,22	--	64,2		41	98	--	
							68,48			40,32								

* różnica w długości torów pod trakcją elektryczną w stosunku do poprzedniego roku wynika z zeszlatorcznego błędnego przeliczenia

Raport w sprawie bezpieczeństwa
na kolei w Polsce za rok 2012

A.2.2.a. Przewoźnicy kolejowi funkcjonujący w ramach ogólnodostępnej sieci linii kolejowych

*) Zgodnie z Wytycznymi do opracowania Roczego Raportu KWB dane dotyczące kolumn 11 ÷ 21 tego załącznika zostały przedstawione pod tabelą jako zbiorcze zestawienie.

Lp.	Nazwa	Adres	Witryna internetowa	Certyfikat bezpieczeństwa (dyrektywa 2004/49WE)		Zmiany w certyfikatach		Data rozpoczęcia działalności gospodarczej	Rodzaj transportu
				Numer	Data	Numer	Data		
1	2	3	4	7	8	9	10	11	12
1	PKP INTERCITY S.A.	00-848 Warszawa, ul. Żelazna 59A	www.intercity.pl	Cz. A: PL1120100037 Cz. B: PL1220100039	15.12.2010 31.12.2010			01.09.2001	pas.
2	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.	81 - 002 Gdynia, ul. Morska 350A	www.skm.pkp.pl	Cz. A: PL1120100043 Cz. B: PL1220100036	29.12.2010 30.12.2010			01.07.2001	pas.
3	PKP CARGO S.A.	02 - 021 Warszawa, ul. Grójecka 17	www.pkp-cargo.pl	Cz. A: PL1120090001 Cz. B: PL1220100001	25.06.2009 22.04.2010			01.10.2001	tow. pas.
4	PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.	02-021 Warszawa, ul. Grójecka 17	www.pkpcs.pl	Cz. A: PL1120110010 Cz. B: PL1220110022	14.10.2011 06.12.2011			01.11.2011	tow.
5	PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o.	22 - 400 Zamość, ul. Szczepkowska 11	www.pkp-lhs.pl	Cz. A: PL1120100048 Cz. B: PL1220100040	31.12.2010 31.12.2010			01.07.2001	tow.
6	PKP Energetyka S.A.	00 - 681 Warszawa, ul. Hoża 63/67	www.pkpenergetyka.pl	Cz. A: PL1120090000 Cz. B: PL1220100000	09.04.2009 09.02.2010			01.03.2010	tow.
7	CTL Express sp. z o.o.	00-807 Warszawa, Al. Jerozolimskie 96	www.ctl.pl	Cz. A: PL1120100020 Cz. B: PL1220100028	18.11.2010 28.12.2010			01.07.2006	tow.
8	CTL Logistics sp. z o.o.	00-807 Warszawa, Al. Jerozolimskie 96	www.ctl.pl	Cz. A: PL1120100000 Cz. B: PL1220100006	09.02.2010 23.11.2010			01.11.2008	tow.
9	CTL Kargo sp. z o.o.	72-010 Police ul. Kuźnicka 1	www.ctl.pl	Cz. A: PL1120100012 Cz. B: PL1220100010	16.08.2010 24.11.2010			01.10.2010	tow.
10	CTL Kolzap sp. z o.o.	24-110 Puławy Al. Tysiąclecia Państwa Polskiego 13	www.ctl.pl	Cz. A: PL1120100009 Cz. B: PL1220110012	28.06.2010 18.02.2011			26.11.2011	tow.
11	CTL Rail sp. z o.o.	40 - 202 Katowice, ul. Roździeńskiego 190 B	www.ctl.pl	Cz. A: PL1120100008 Cz. B: PL1220100012	28.06.2010 08.12.2010			02.03.2004	tow.
12	CTL Reggio sp. z o.o.	24 - 110 Puławy, Al. 1000-lecia Państwa Polskiego 13	www.ctl.pl	Cz. A: PL1120100006 Cz. B: PL1220100014	28.06.2010 09.12.2010			09.07.2006	tow.
13	CTL Train sp. z o.o.	41 - 208 Sosnowiec, ul. Długa 90	www.ctl.pl	Cz. A: PL1120100016 Cz. B: PL1220100023	26.10.2010 23.12.2010			01.06.2005	tow.
14	X-Train sp. z o.o.	81 - 335 Gdynia, ul. Janka Wiśniewskiego 20	www.ctl.pl	Cz. A: PL1120100007 Cz. B: PL1220100013	28.06.2010 09.12.2010			15.09.2004	tow.

**Raport w sprawie bezpieczeństwa
na kolei w Polsce za rok 2012**

15	DB SCHENKER RAIL POLSKA S.A	41-800 Zabrze, ul. Wolności 337	www.rail.dbshenker.pl	Cz. A: PL1120110013	10.09.2010	Cz. A: PL1120110012; Cz. B: PL1220110021	18.11.2011	20.06.1998	tow.
				Cz. B: PL1220100011	24.11.2010		18.11.2011	08.10.2006	pas.
16	DB SCHENKER RAIL SPEDKOL sp. z o.o.	47 - 225 Kędzierzyn - Koźle, ul. Szkolna 15	www.dbschenker.pl	Cz. A: PL1120100044 Cz. B: PL1220110005	29.12.2010 26.01.2011			15.06.2002	tow.
17	Arriva PCC sp. z o.o.	00-739 Warszawa, ul. Stępińska 22/30	http://www.arriva.pl	Cz. A: PL1120100001 Cz. B: PL1220100002	24.03.2010 28.06.2010			28.09.2010	pas.
18	CEMET S.A.	01 - 756 Warszawa, ul. Przasnyska 6A	www.cemet.pl	Cz. A: PL1120100030 Cz. B: PL1220100025	08.12.2010 23.12.2010			22.06.2007	tow.
19	Dolnośląskie Linie Autobusowe sp. z o.o.	51-162 Wrocław, ul. Jana Długosza 60	www.dla.com.pl	Cz. A: PL1120110024 Cz. B: PL1220120038	01.12.2010 31.12.2010			27.05.2005	pas.
20	Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej DOLKOM sp. z o.o.	50 - 502 Wrocław, ul. Hubska 6	www.dolkom.pl	Cz. A: PL1120100025 Cz. B: PL1220100033	01.12.2010 28.12.2010			20.07.2007	tow.
21	Euronafit Trzebinia sp. z o.o.	32 - 540 Trzebinia, ul. Fabryczna 22	www.euronafit-trzebinia.pl	Cz. A: PL1120100005 Cz. B: PL1220100004	28.06.2010 15.09.2010			09.07.2004	tow.
22	EXTRAIL sp. z o.o.	893 Warszawa ul. Bukowiecka 92 03	extrail.com.pl	Cz. A: PL1120100010 Cz. B: PL1220100007	28.06.2010 23.11.2010			29.09.2011	tow.
23	Freightliner PL Sp. z o.o.	02 - 797 Warszawa Al. Komisji Edukacji Narodowej 36 lok. 200	www.freightliner.pl	Cz. A: PL1120100036 Cz. B: PL1220100016	14.12.2010 15.12.2010			08.10.2005	tow.
24	GATX Rail Poland sp. z o.o.	01-208 Warszawa, ul. Przyokopowa 31	www.gatx.eu	Cz. A: PL1120100045 Cz. B: PL1220110009	29.12.2010 11.02.2011			01.03.2002	tow.
25	Hagans Logistic sp. z o.o.	87 - 100 Toruń, Plac Fryderyka Skarbka 4	www.hagans.pl	Cz. A: PL1120100035 Cz. B: PL1220100018	13.12.2010 17.12.2010			12.12.2006	tow.
26	ITL Polska sp. z o.o.	50-075 Wrocław, ul. Krupnicza 13 lok. 103	www.itlpolska.com.pl	Cz. A: PL1120080001 Cz. B: PL12200900	30.12.2008 06.02.2009			11.12.2006	tow.
27	Kolej Bałtycka S.A.	70-807 Szczecin, ul. Stacyjna 3	www.kolejbaltycka.pl	Cz. A: PL1120110002 Cz. B: PL1220110010	05.01.2011 11.02.2011			05.05.2004	tow.
28	Koleje Czeskie Sp. z o.o.	00-131 Warszawa ul. Grzybowska 4/3	www.kolejeczeskie.pl	Cz. A: PL1120110007 Cz. B: PL1220110020	15.04.2011 08.09.2011			03.03.2011	tow.
29	„Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o.	03 - 802 Warszawa, ul. Lubelska 1	www.mazowieckie.com.pl	Cz. A: PL1120100023 Cz. B: PL1220100020	29.11.2010 02.12.2010			01.01.2005	pas.
30	Koleje Dolnośląskie S.A.	59 - 220 Legnica, ul. Wojska Polskiego 1/5	www.kolejedolnoslaskie.eu	Cz. A: PL1120090001 Cz. B: PL1220090001	21.05.2009 07.09.2009	Cz. B: PL1220000018	29.07.2011	01.10.2009	pas.
31	Koleje Śląskie sp. z o.o.	40-040 Katowice ul. Wita Stwosza 7	www.kolejeslaskie.com	Cz. A: PL1120100032 Cz. B: PL1220110000	09.12.2010 10.01.2011			01.10.2011	pas.

**Raport w sprawie bezpieczeństwa
na kolei w Polsce za rok 2012**

32	Koleje Wielkopolskie sp. z o.o.	61-897 Poznań, ul. Składowa 5	www.koleje-wielkopolskie.com.pl	Cz. A: PL1120110006 Cz. B: PL1220110017	03.03.2011 17.03.2011		01.06.2011	pas.
33	Kopalnia Piasku „Kotłarnia” S.A.	47 - 246 Kotłarnia, ul. Dębowa 3	www.kotlarnia.com.pl	Cz. A: PL1120100046 Cz. B: PL1220100037	29.12.2010 30.12.2010		01.06.1995	tow.
34	Lotos Kolej sp. z o.o.	80-716 Gdańsk, ul. Michałki 25	www.lotoskolej.pl	Cz. A: PL1120090003 Cz. B: PL1220100005	19.10.2009 04.11.2010		01.01.2003	tow.
34	Lubelski Węgiel Bogdanka S.A.	21 - 013 Puchaczów Bogdanka	www.bogdanka.eu	Cz. A: PL1120100040 Cz. B: PL1220100024	22.12.2010 23.12.2010		22.03.2005	tow.
36	Łódzka Kolej Aglomeracyjna sp. z o.o.	90-752 Łódź	-	Cz. A: PL1120120005 Cz. B: PL1220120003	24.08.2012 25.10.2012		09.06.2013	pas.
37	„MAJKOLTRANS” sp. z o.o.	50 - 503 Wrocław, ul. Paczkowska 26	www.majkoltrans.pl	Cz. A: PL1120110004 Cz. B: PL1220110013	10.02.2011 18.02.2011		15.08.2009	tow.
38	NBE RAIL POLSKA sp. z o.o.	01-460 Warszawa ul. Górczewska 124	www.nbe-rail-polska.com	Cz. A: PL1120110011 Cz. B: PL1220120000	08.11.2011 24.02.2012		25.01.2012	tow. pas.
39	ORLEN KoITrans sp. z o.o.	09 - 411 Płock, ul. Chemików 7	www.orlenkolttrans.pl	Cz. A: PL1120100028 Cz. B: PL1220100027	06.12.2010 28.12.2010		13.12.2000	tow.
40	PHILIP sp. z o.o.	45-081 Opole ul. Piastowska 3	www.grupajid.com/	Cz. A: PL1120100015 Cz. B: PL1220110002	20.10.2010 12.01.2011		12.04.2011	tow.
41	PHU "LOKOMOTIV" Bronisław Plata	33-386 Podegrodzie Podegrodzie 383	www.lokomotiv.net.pl	Cz. A: PL1120100041 Cz. B: PL1220110001	28.12.2010 12.01.2011		03.03.2011	tow.
42	Pol - Miedź - Trans sp. z o.o.	59 - 301 Lubin ul. Marii Skłodowskiej - Curie 190	www.pmtrans.com.pl	Cz. A: PL1120100011 Cz. B: PL1220100009	28.06.2010 23.11.2010		01.04.2002 22.05.2009	tow. pas.
43	Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe Sp. z o.o.	80 - 051 Gdańsk, ul. Sandomierska 17	www.pmtrans.com.pl www.ppmt.com.pl	Cz. A: PL1120100019 Cz. B: PL1220100030	10.11.2010 28.12.2010		17.05.2005	tow.
44	Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury sp. z o.o.	03 - 816 Warszawa ul. Chodakowska 100	www.pni.net.pl	Cz. A: PL1120100017 Cz. B: PL1220100026	04.11.2010 23.12.2010		01.02.2007	tow.
44	Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej w Krakowie sp. z o.o.	30-566 Kraków ul. Prokocimska4	www.pnuikkra.kow.pl/	Cz. A: PL1120100003 Cz. B: PL1220100003	24.03.2010 15.09.2010		28.09.2010	tow.
45	Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynierskich S.A.	50 - 950 Wrocław, ul. Kniaziewiczza 19	www.prkii.com.pl	Cz. A: PL1120100049 Cz. B: PL1220110004	31.12.2010 25.01.2011		01.12.2001	tow.
46	Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych w Krakowie S.A.	30 - 048 Kraków, ul. Czapińskiego 3	www.prk.krakow.pl	Cz. A: PL1120100047 Cz. B: PL1220110008	30.12.2010 02.02.2011		01.10.2004	tow.

**Raport w sprawie bezpieczeństwa
na kolei w Polsce za rok 2012**

47	Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego KOLTAR sp. z o.o.	33 - 101 Tarnów, ul. Kwiatkowskiego 8	www.koltar.pl	Cz. A: PL1120100040 Cz. B: PL1220100029	22.12.2010 28.12.2010			22.09.2005	tow.
48	Przedsiębiorstwo Usług Kolejowych KOLPREM Sp z o.o.	41 - 308 Dąbrowa Górnicza, Al. J. Piłsudskiego 92	www.kolprem.pl	Cz. A: PL1120100034 Cz. B: PL1220100032	10.12.2010 28.12.2010			25.06.2004	tow.
49	„Przewozy Regionalne” sp. z o.o.	03-414 Warszawa, ul. Wileńska 14a	www.przewozyregionalne.pl	Cz. A: PL1120100038 Cz. B: PL1220100031	17.12.2010 28.12.2010			01.10.2001	pas.
50	Rail Polska sp. z o.o.	00 - 790 Warszawa, ul. Willowa 8/10 lok.11	www.railpolska.pl	Cz. A: PL1120100026 Cz. B: PL1220100022	01.12.2010 23.12.2010			26.10.2004	tow.
51	STK sp. z o.o.	53-609 Wrocław, ul. Fabryczna 10	www.stk.wroc.pl	Cz. A: PL1120100022 Cz. B: PL1220100021	29.11.2010 22.12.2010	Cz. B: PL1220120001	28.08.2012	14.04.2005	tow.
52	S&K Train Transport sp. z o.o.	65-034 Zielona Góra, ul. Boh. Westerplatte 9	www.sk-train.pl	Cz. A: PL1120110005 Cz. B: PL1220110015	18.02.2011 02.03.2011			01.06.2011	tow.
53	Szybka Kolej Miejska sp. z o.o.	02-017 Warszawa Al. Jerozolimskie 125/127,	www.skm.warszawa.pl	Cz. A: PL1120100033 Cz. B: PL1220100019	10.12.2010 20.12.2010			03.10.2005	pas.
54	TABOR SZYNOWY OPOLE S.A.	45-332 Opole ul. Rejtana 7	www.taborszynowy.com.pl	Cz. A: PL1120100027 Cz. B: PL1220110014	01.12.2010 24.02.2011			28.04.2011	tow.
55	TORPOL S.A.	61-052 Poznań ul. Mogileńska 10G	www.torpol.pl	Cz. A: PL1120100014 Cz. B: PL1220110006	16.09.2010 31.01.2011			30.03.2011	tow.
56	TRANSCHEM sp. z o.o.	87-810 Włocławek ul. Toruńska 153	www.transchem.com.pl	Cz. A: PL1120100004 Cz. B: PL1220100015	28.06.2010 15.12.2010			03.02.2011	tow.
57	Transoda sp. z o.o.	88-101 Inowrocław, ul. Fabryczna 4	www.transoda.com.pl	Cz. A: PL1120110000 Cz. B: PL1220110003	05.01.2011 12.01.2011;			01.07.2002	tow.
58	WISKOL Sołtys Waldemar, Sołtys Jarosław Sp.j.	26-052 Sitkówka, Nowiny, ul. Zakładowa 19	www.wiskol.pl	Cz. A: PL1120110009 Cz. B: PL1220110019	20.04.2011 03.08.2011			19.09.2011	tow.
59	Zakład Przewozów i Spedycji SPEDKOKS sp. z o.o.	42-523 Dąbrowa Górnicza, ul. Koksownicza 1	www.spedkoks.pl	Cz. A: PL1120100018 Cz. B: PL1220100017	04.11.2010 16.12.2010			01.01.2001	tow.
60	Zakład Robót Komunikacyjnych -DOM w Poznaniu sp. z o.o.	60-715 Poznań, ul. Kolejowa 4	www.zrk-dom.pl	Cz. A: PL1120110003 Cz. B: PL1220110007	13.01.2011 02.02.2011			18.08.2011	tow.
61	Zakłady Inżynierii Kolejowej Leśkiewicz, Kosmała Sp.j.	27 - 600 Sandomierz, ul. Retmańska 11 A	www.ziksandomierz.pl	Cz. A: PL1120100030 Cz. B: PL1220100035	08.12.2010 29.12.2010	Cz. B: PL1220120006	29.11.2012	01.01.2003	tow.
62	Zakłady Naprawcze Lokomotyw Elektrycznych S.A. w Gliwicach	44-100 Gliwice, ul. Chorzowska 58	www.znle.pl	Cz. A: PL1120110001 Cz. B: PL1220110011	05.01.2011 16.02.2011			16.02.2011	tow.

**Raport w sprawie bezpieczeństwa
na kolei w Polsce za rok 2012**

63	Zakłady Naprawcze Taboru Maszyn i Urządzeń "TABOR" M. Dybowski Spółka jawna	39-200 Dębica ul. Sandomierska 39	www.tabor-debica.pl/	Cz. A: PL1120100021 Cz. B: PL1220100034	25.11.2010 29.11.2010	Cz. A: PL11201 10001; Cz. B: PL12201 10011	05.01. 2011 16.02. 2011	01.01. 2011	tow.
----	---	--	--	--	------------------------------	---	--------------------------------------	----------------	------

RAZEM	Liczba lokomotyw	Liczba wagonów silnikowych / zespołów trakcyjnych	Liczba wagonów		Liczba maszynistów	Liczba personelu pokładowego odpowiedzialnego za bezpieczeństwo	Wielkość przewozów pasażerskich			Wielkość przewozów towarowych		
	11		12	osobowych			towarowych	tys. pasaż.	mln pas.-km	mln poc.-km	tys. ton	mln tono-km
	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22		
	3 109	1 428	2 211	81 298	12 155	5 918	266 140,282	17 737,830	142,045	231 437,022	49 079,348	76, 242

A.2.2.b. Przewoźnicy kolejowi funkcjonujący w ramach sieci funkcjonalnie oddzielonej

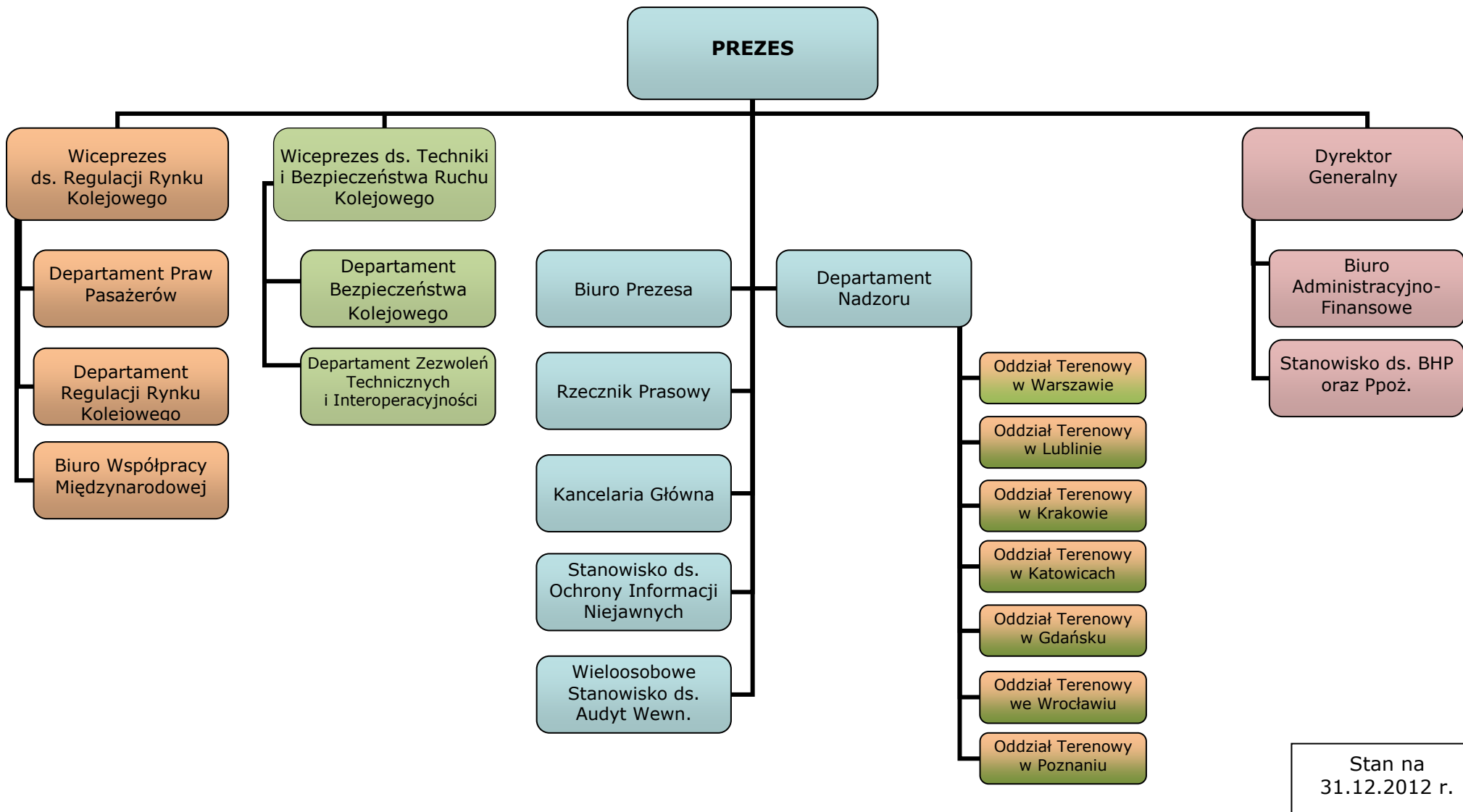
*) Zgodnie z Wytycznymi do opracowania Roczego Raportu KWB dane dotyczące kolumn 11 ÷ 21 tego załącznika zostały przedstawione pod tabelą jako zbiorcze zestawienie.

Lp	Nazwa	Adres	Witryna internetowa	Świadectwo bezpieczeństwa (dyrektywa 2001/14/WE)		Certyfikat bezpieczeństwa (dyrektywa 2004/49WE)		Data rozpoczęcia działalności gospodarczej	Rodzaj transportu
				Numer	Data	Numer	Data		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.	05 - 825 Grodzisk Mazowiecki, ul. Batorego 23	www.wkd.com.pl	193/PK/11	22.12.2011	--	--	01.07.2001	pasażerski - podmiejski

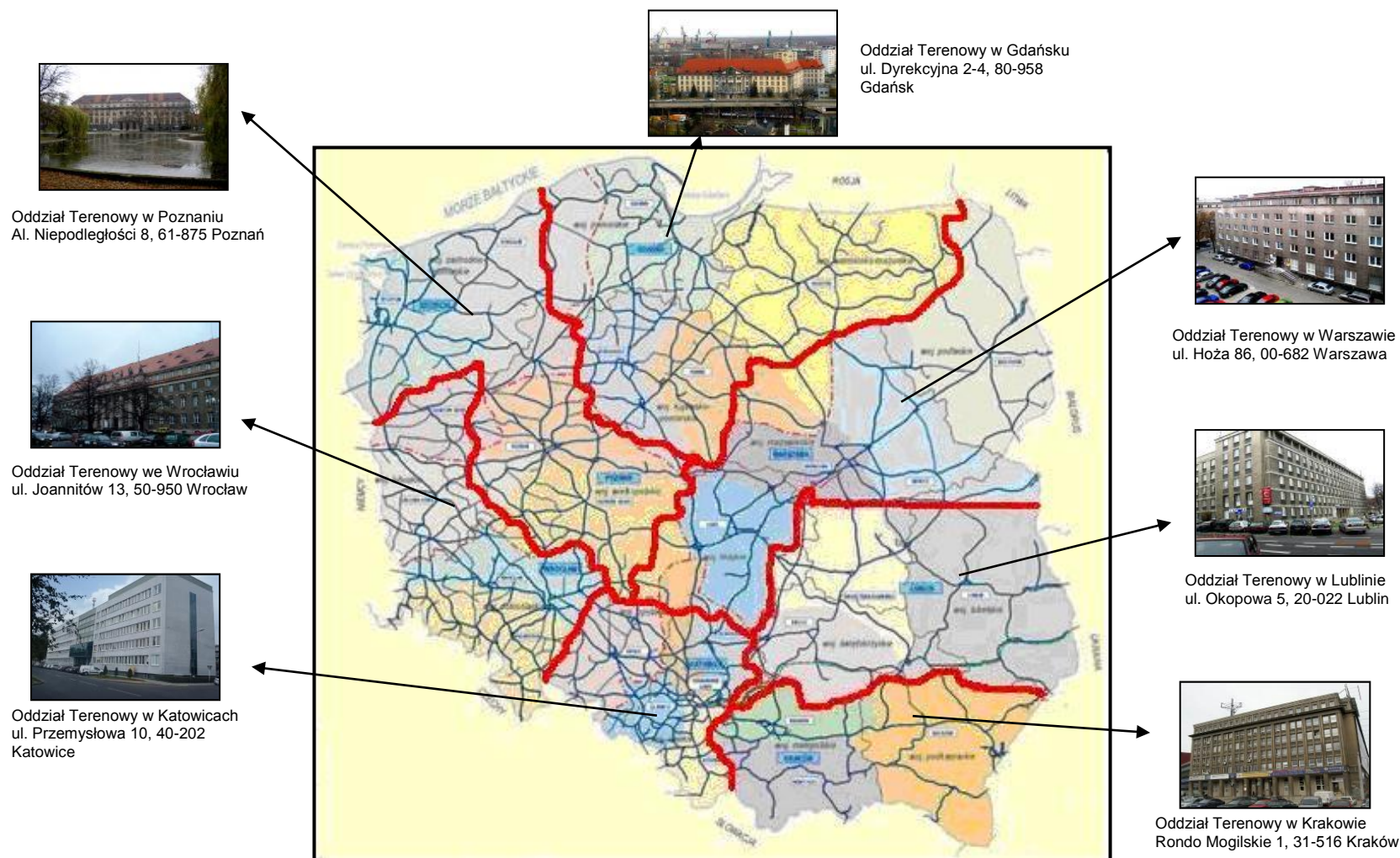
**Raport w sprawie bezpieczeństwa
na kolei w Polsce za rok 2012**

RAZEM	Liczba lokomotyw	liczba wagonów silnikowych / zespołów trakcyjnych	Liczba wagonów		Liczba maszynistów	Liczba personelu pokładowego odpowiadającego za bezpieczeństwo	Wielkość przewozów pasażerskich			Wielkość przewozów towarowych					
	11		12	13			14	15	16	tys. pasaż.	mln pas.-km	mln poc.-km	tys. ton	mln tono-km	mln poc.-km
	17		18	19			20	21							
0			240	--	45	0	7099,197	111,273	1,146	--	--	--			

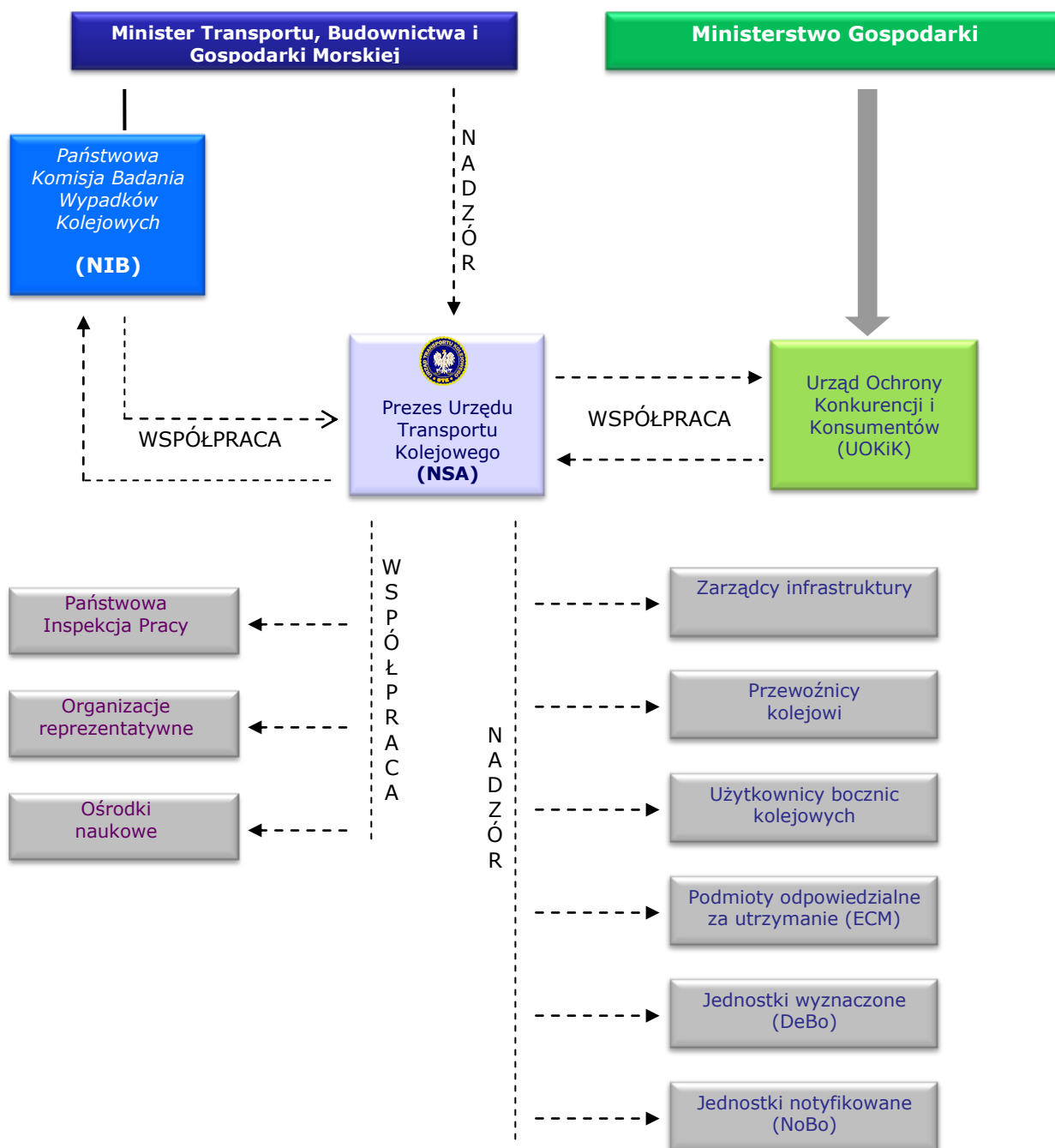
ZAŁĄCZNIK B.1 – Schemat organizacyjny Urzędu Transportu Kolejowego



ZAŁĄCZNIK B.1.1 – Obszary działania Oddziałów Terenowych Urzędu Transportu Kolejowego



ZAŁĄCZNIK B.2 – Powiązania Urzędu Transportu Kolejowego z innymi organizacjami krajowymi



ZAŁĄCZNIK C – Dane dotyczące CSI i zastosowane definicje

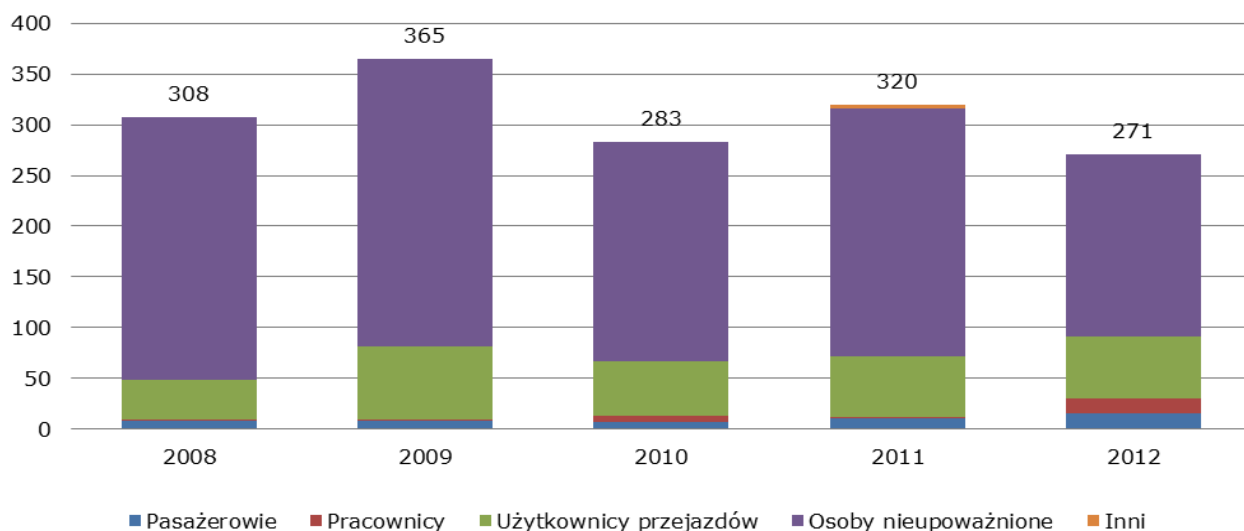
C.1. Dane dotyczące CSI

1.1. Ofiary śmiertelne w podziale na typy wypadków



Rok	Kolizje	Wykolejenia	Wypadki na przejazdach	Wypadki z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu	Pożar pojazdu kolejowego	Inne	Razem
2008	0	0	39	257	0	12	308
2009	0	0	74	289	0	2	365
2010	0	0	55	228	0	0	283
2011	0	2	62	251	0	5	320
2012	16	0	61	194	0	0	271

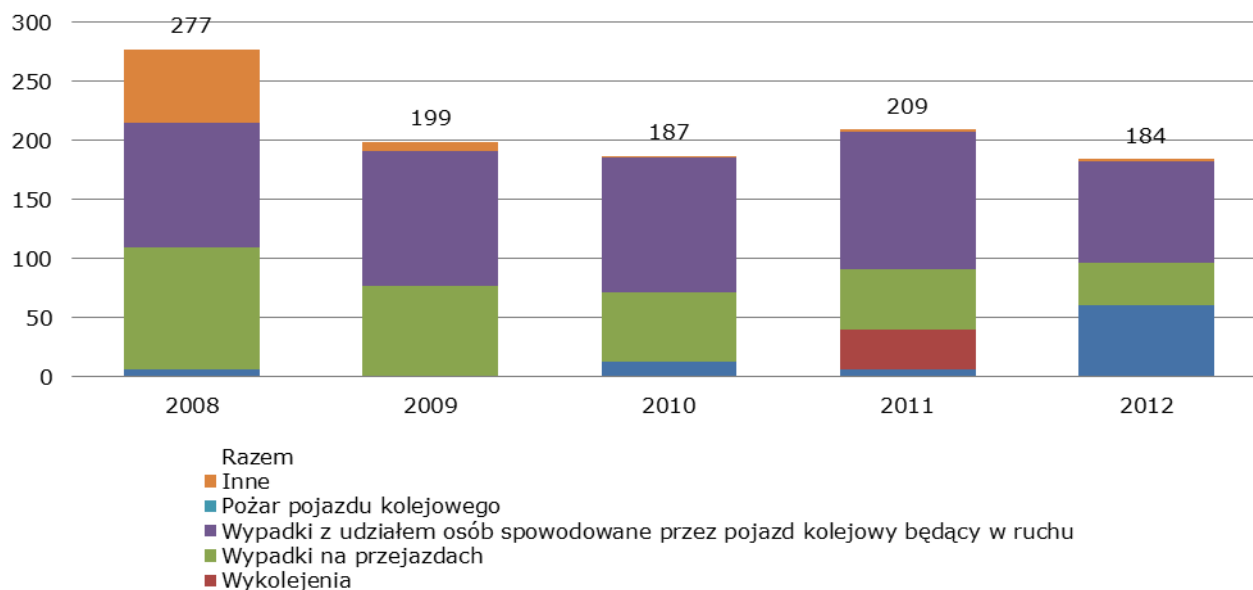
1.2. Ofiary śmiertelne w podziale na kategorie osób



**Raport w sprawie bezpieczeństwa
na kolei w Polsce za rok 2012**

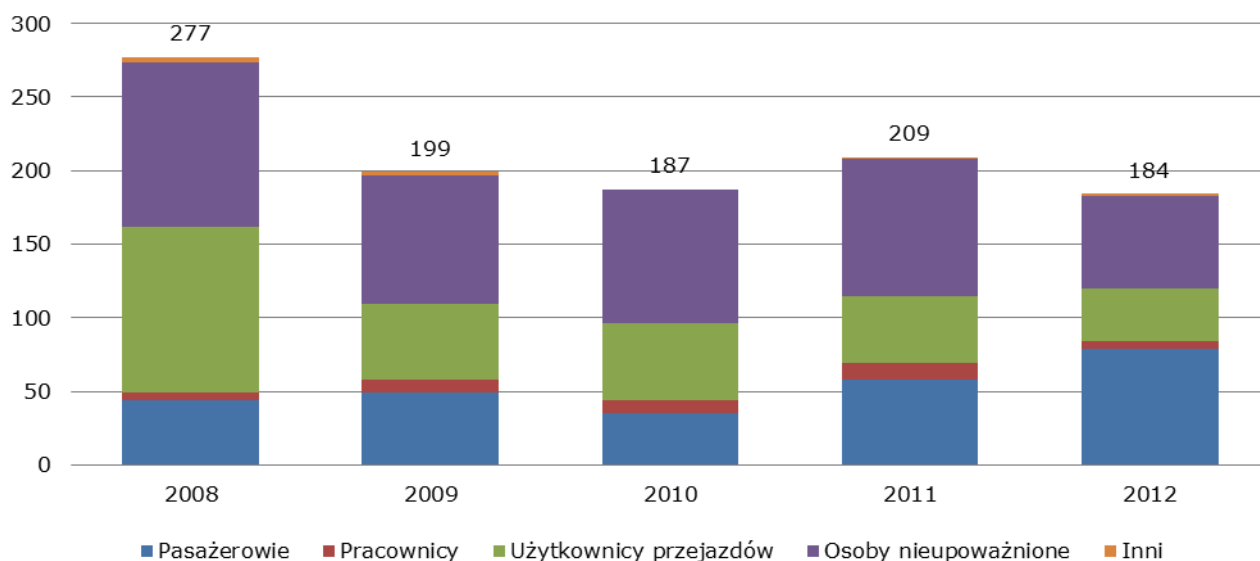
Rok	Pasażerowie	Pracownicy	Użytkownicy przejazdów	Osoby nieupoważnione	Inni	Razem
2008	8	1	39	260	0	308
2009	8	1	73	283	0	365
2010	7	6	54	216	0	283
2011	10	2	60	244	4	320
2012	15	15	61	180	0	271

1.3. Ciężko ranni w podziale na typy wypadków



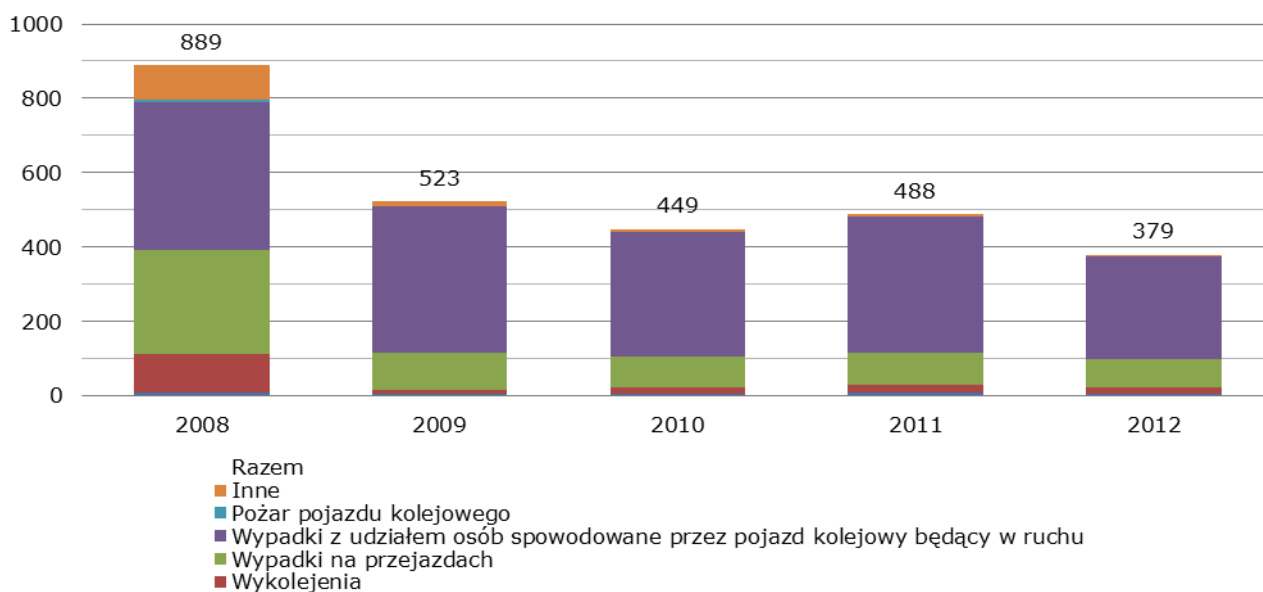
Rok	Kolizje	Wykolejenia	Wypadki na przejazdach	Wypadki z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu	Pożar pojazdu kolejowego	Inne	Razem
2008	6	0	104	105	0	62	277
2009	1	0	76	114	0	8	199
2010	13	0	59	114	0	1	187
2011	6	34	51	116	0	2	209
2012	61	0	36	85	0	2	184

1.4. Ciężko ranni w podziale na kategorie osób



Rok	Pasażerowie	Pracownicy	Użytkownicy przejazdów	Osoby nieupoważnione	Inni	Razem
2008	44	5	113	111	4	277
2009	49	9	51	88	2	199
2010	35	9	52	91	0	187
2011	58	11	46	93	1	209
2012	79	5	36	63	1	184

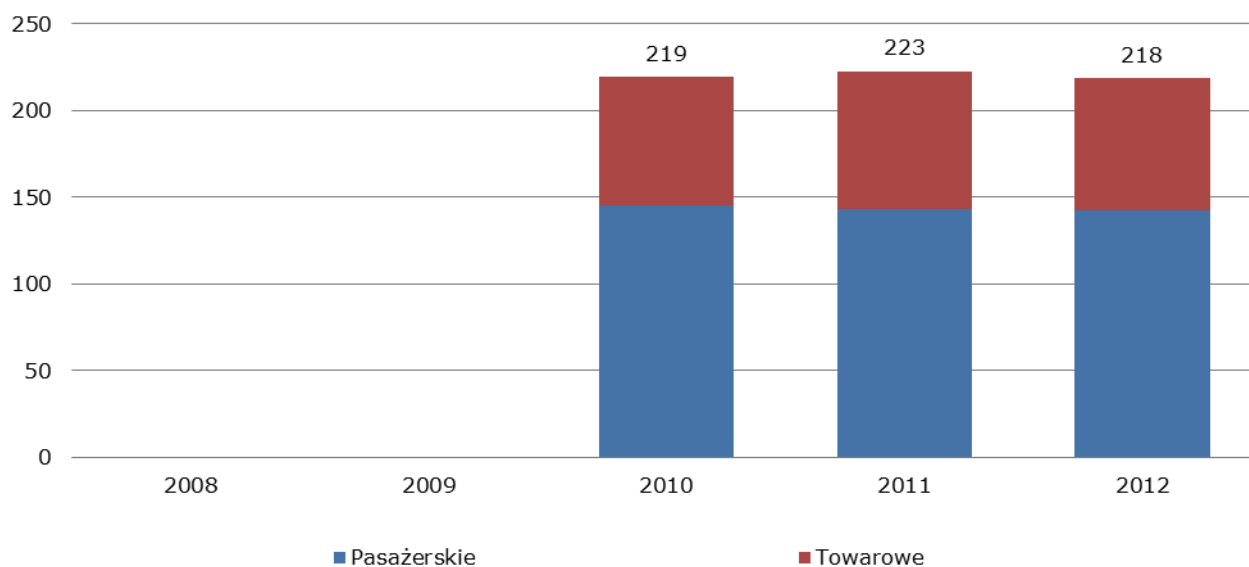
1.5. Liczba wypadków kolejowych



**Raport w sprawie bezpieczeństwa
na kolei w Polsce za rok 2012**

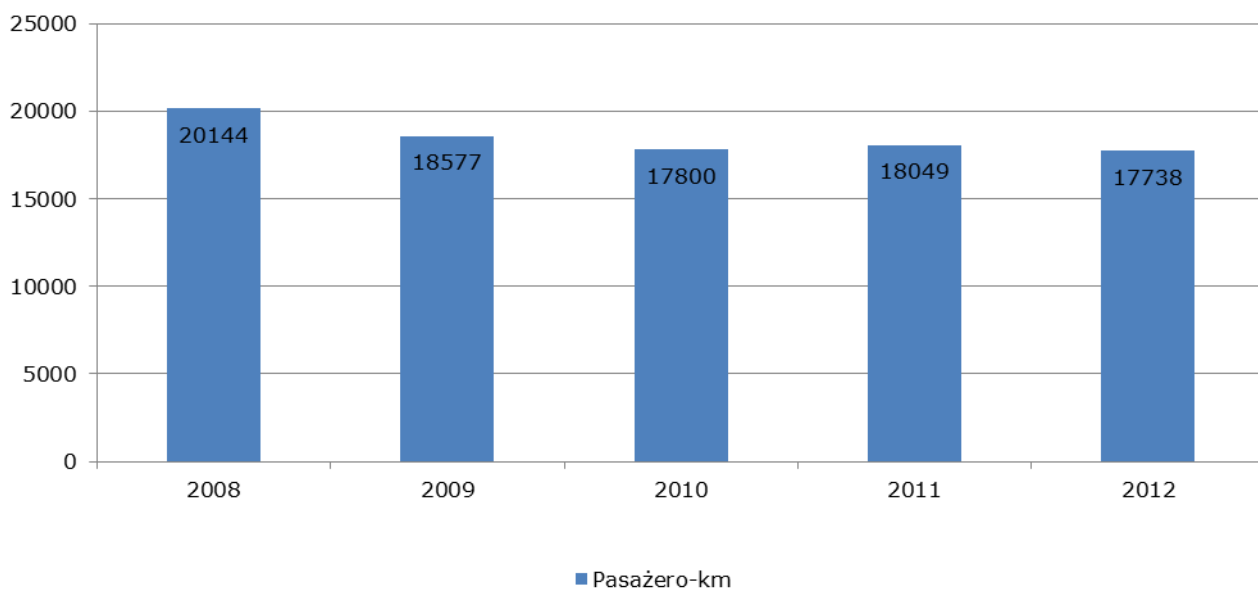
Rok	Kolizje	Wykolejenia	Wypadki na przejazdach	Wypadki z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu	Pożar pojazdu kolejowego	Inne	Razem
2008	8	105	278	397	9	92	889
2009	4	12	98	397	0	12	523
2010	4	17	86	335	0	7	449
2011	8	23	86	366	0	5	488
2012	6	17	77	275	0	4	379

2.1. Liczba pociągokilometrów (mln)



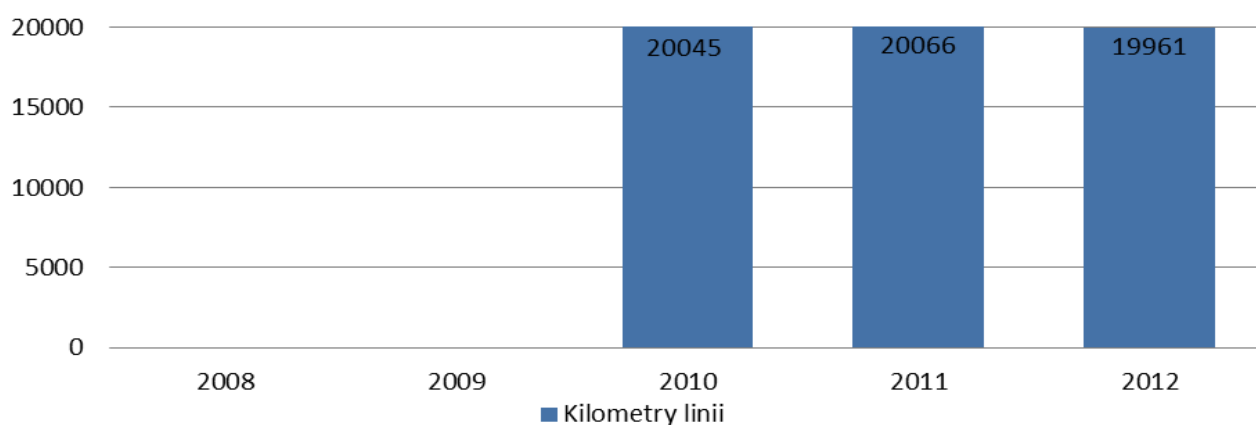
Rok	Pasażerskie	Towarowe	Razem
2008	-	-	-
2009	-	-	-
2010	146	73	219
2011	143	80	223
2012	142	76	218

2.2. Liczba pasażerokilometrów (mln)



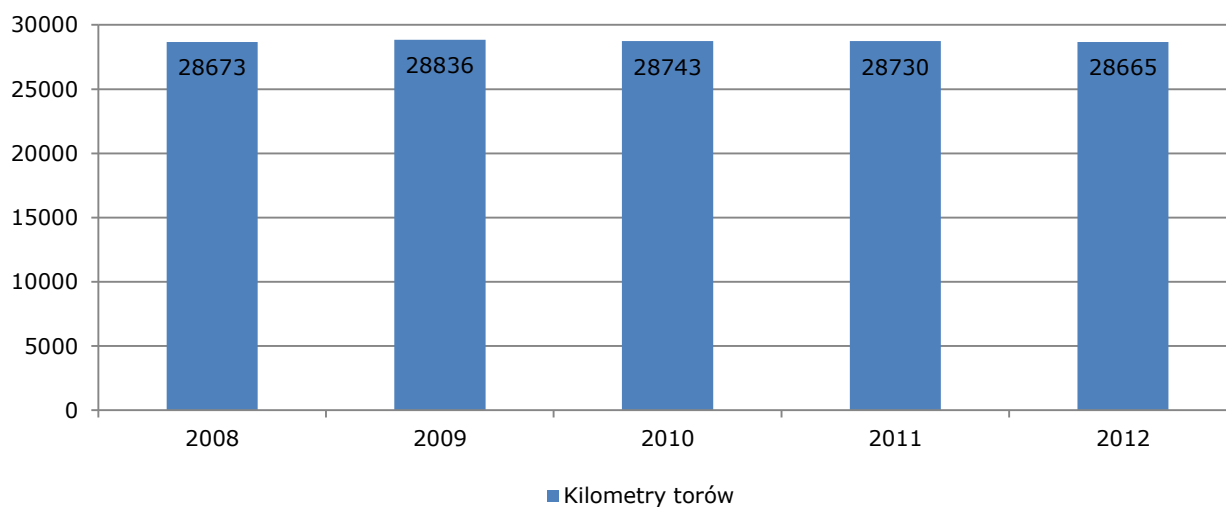
Rok	Pasażero-km
2008	20144
2009	18577
2010	17800
2011	18049
2012	17738

2.3. Liczba kilometrów linii



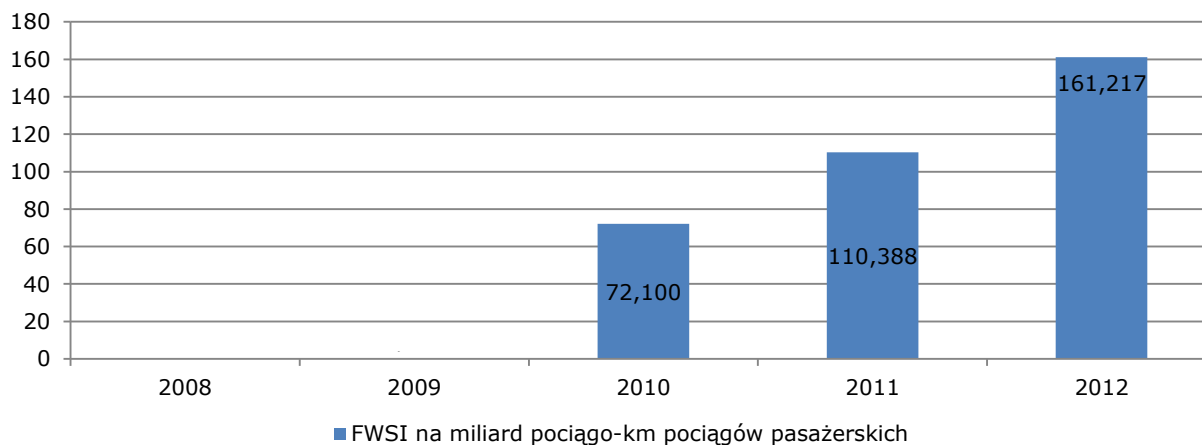
Rok	Kilometry linii
2008	-
2009	-
2010	20045
2011	20066
2012	19961

2.4. Liczba kilometrów torów



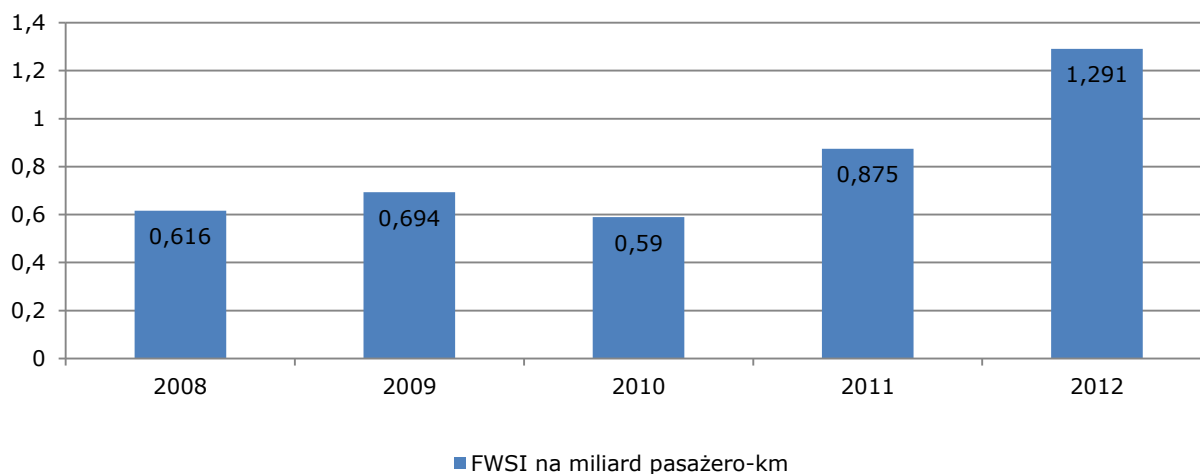
Rok	Kilometry torów
2008	28673
2009	28836
2010	28743
2011	28730
2012	28665

3.1. Ofiary śmiertelne i ważone ciężkie obrażenia (FWSI) wśród pasażerów na miliard pociągo-kilometrów pociągów pasażerskich (CST 1.1)



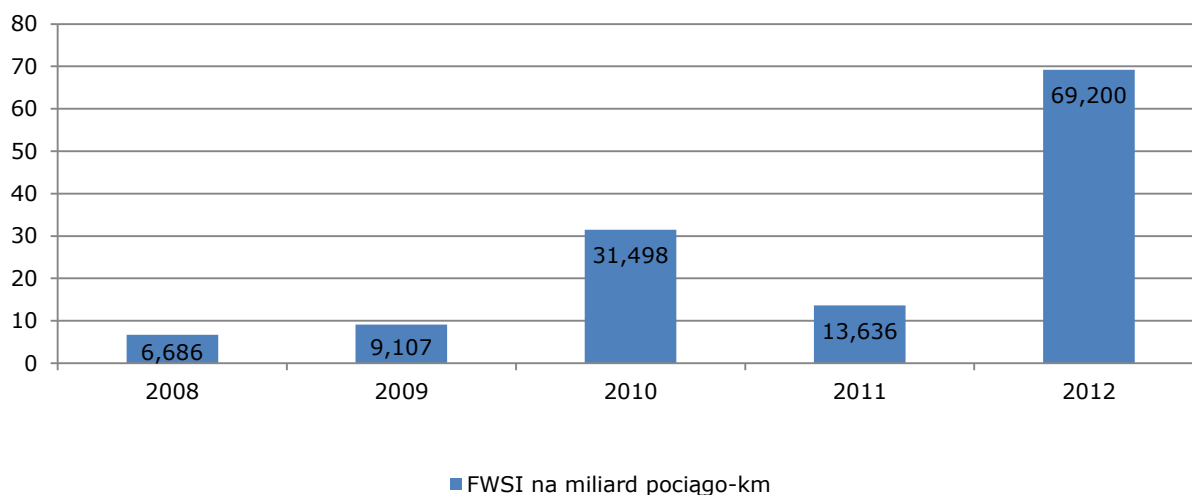
Rok	Ofiary śmiertelne wśród pasażerów	Ciężko ranni	Liczba pociągo-km (mln)	FWSI na miliard pociągo-km pociągów pasażerskich
2008	8	44	-	-
2009	8	49	-	-
2010	7	35	145,631	72,100
2011	10	58	143,132	110,388
2012	15	79	142,045	161,217

3.2. Ofiary śmiertelne i ważone ciężkie obrażenia (FWSI) wśród pasażerów na miliard pasażerokilometrów (CST 1.2)



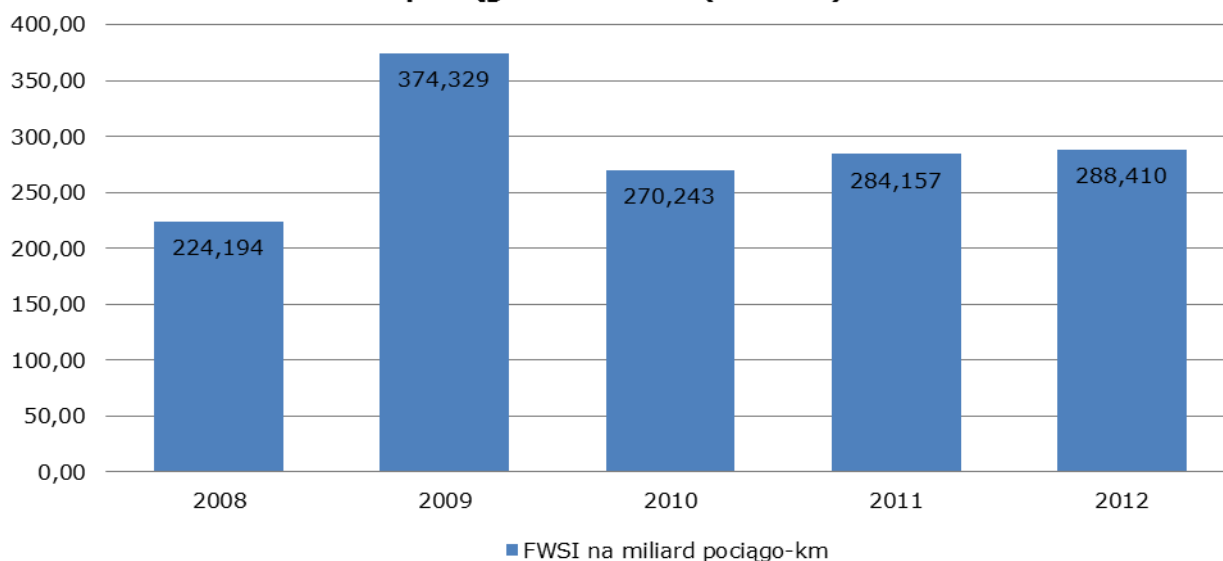
Rok	Ofiary śmiertelne wśród pasażerów	Ciężko ranni	Liczba pasażero-km (mln)	FWSI na miliard pasażero-km
2008	8	44	20144,000	0,616
2009	8	49	18576,900	0,694
2010	7	35	17799,959	0,590
2011	10	58	18049,198	0,875
2012	15	79	17737,830	1,291

3.3. Ofiary śmiertelne i ważone ciężkie obrażenia (FWSI) wśród pracowników na miliard pasażerokilometrów (CST 2)



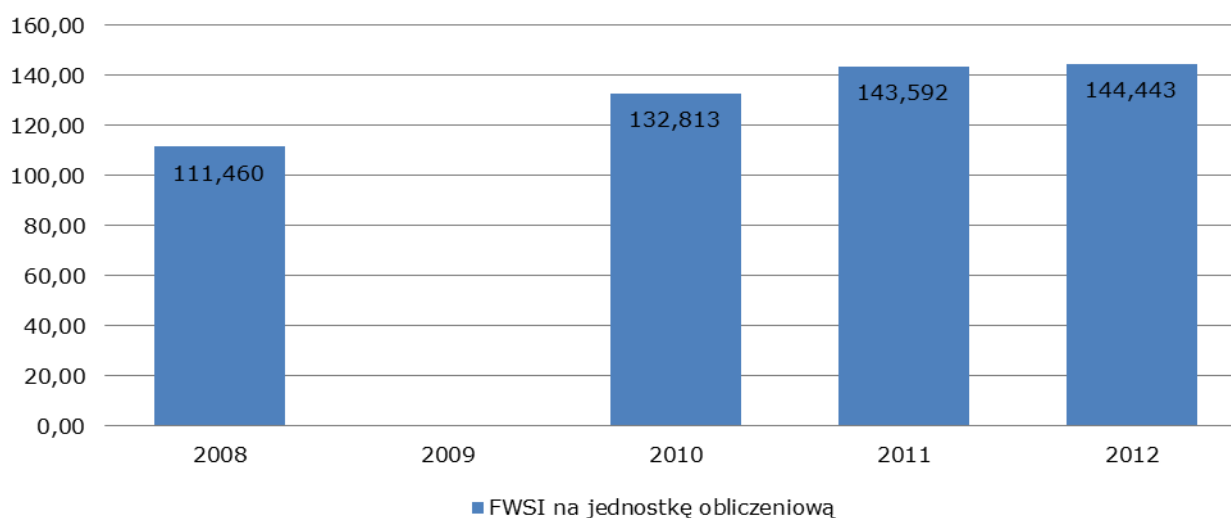
Rok	Ofiary śmiertelne wśród pracowników	Ciężko ranni	Liczba pociągo-km (mln)	FWSI na miliard pociągo-km
2008	1	5	224,359	6,686
2009	1	9	208,640	9,107
2010	6	9	219,062	31,498
2011	2	11	227,339	13,636
2012	15	5	223,987	69,200

3.4. Ofiary śmiertelne i ważne ciężkie obrażenia (FWSI) wśród użytkowników przejazdów kolejowych na miliard pociągokilometrów (CST 3.1)



Rok	Ofiary śmiertelne wśród użytkowników przejazdów	Ciężko ranni	Liczba pociągo-km (mln)	FWSI na miliard pociągo-km
2008	39	113	224,359	224,194
2009	73	51	208,640	374,329
2010	54	52	219,062	270,243
2011	60	46	227,339	284,157
2012	61	36	223,987	288,410

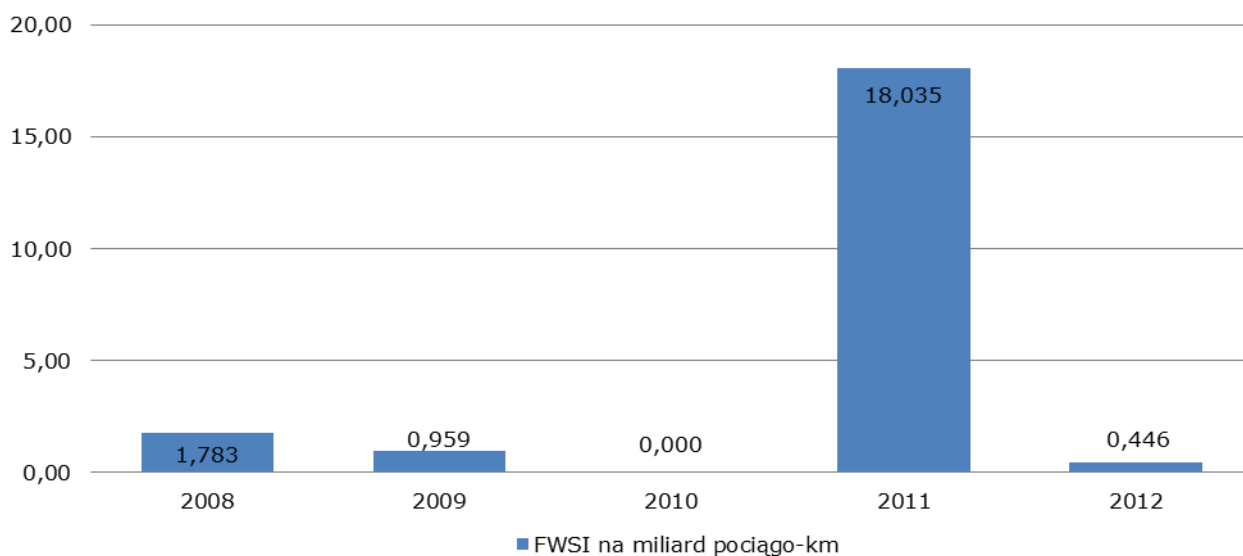
3.5. Ofiary śmiertelne i ważne ciężkie obrażenia (FWSI) wśród użytkowników przejazdów na miliard pociągo-km / km torów * liczba przejazdów (CST 3.2)



Raport w sprawie bezpieczeństwa
na kolei w Polsce za rok 2012

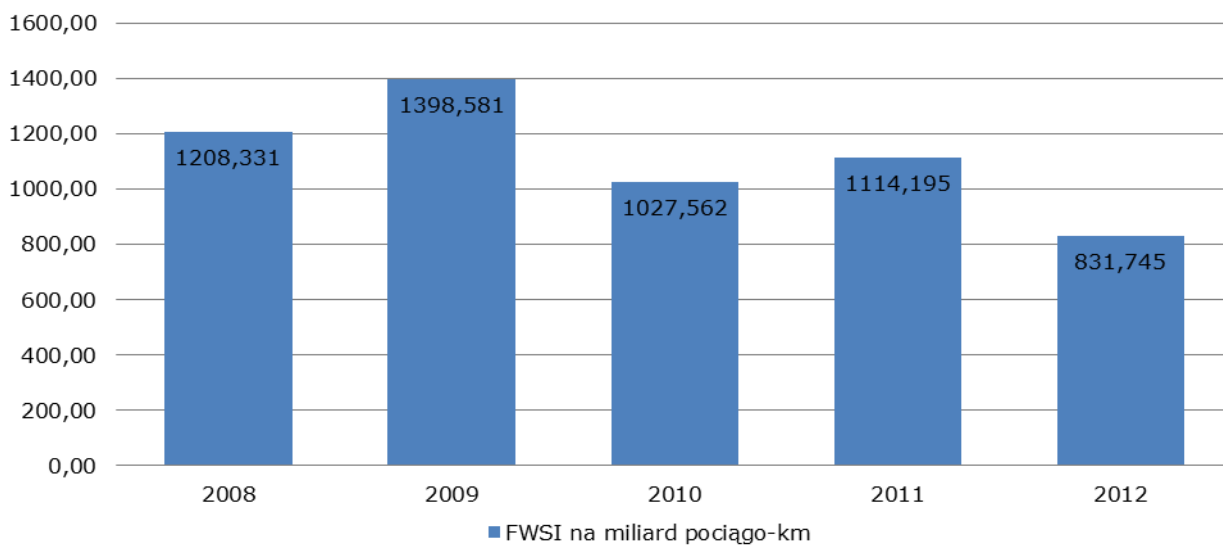
Rok	Ofiary śmiertelne wśród użytkowników przejazdów	Ciężko ranni	Liczba pociągokilometrów (mln)	Liczba kilometrów torów	Liczba przejazdów z czynnym i biernym systemem zabezpieczeń	FWSI na jednostkę obliczeniową
2008	39	113	224,359	28672,900	14255	111,460
2009	73	51	208,640	28835,740	-	-
2010	54	52	219,062	28743,020	14126	132,813
2011	60	46	227,339	28730,060	14518	143,592
2012	61	36	223,987	28664,590	14356	144,443

3.6. Ofiary śmiertelne i ważne ciężkie obrażenia (FWSI) wśród innych osób na miliard pociągokilometrów (CST 4)



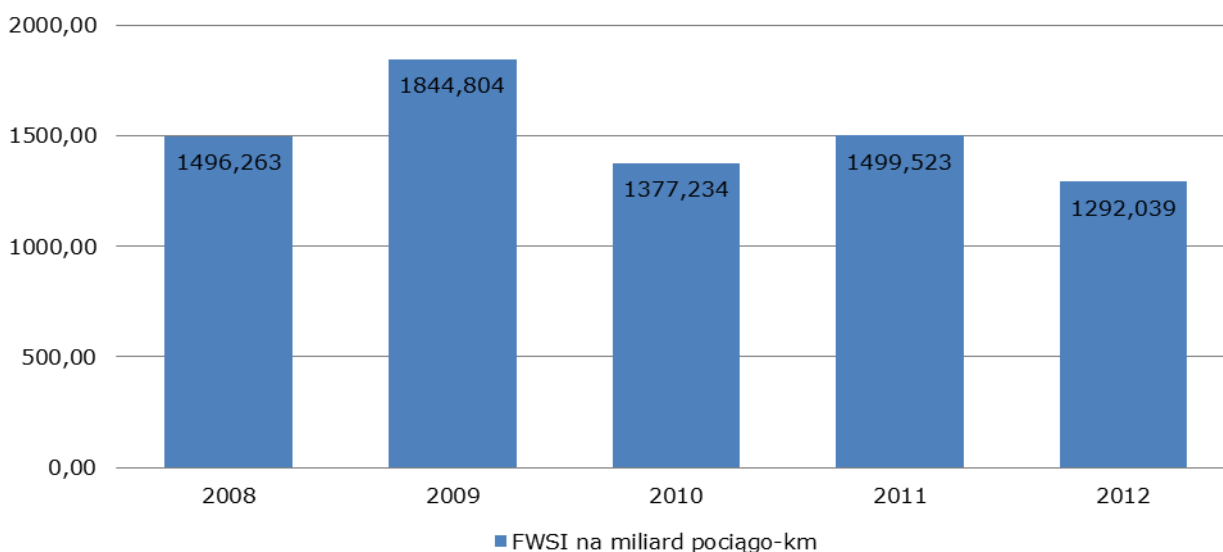
Rok	Ofiary śmiertelne wśród innych osób	Ciężko ranni	Liczba pociągo-km (mln)	FWSI na miliard pociągo-km
2008	0	4	224,359	1,783
2009	0	2	208,640	0,959
2010	0	0	219,062	0,000
2011	4	1	227,339	18,035
2012	0	1	223,987	0,446

3.7. Ofiary śmiertelne i ważone ciężkie obrażenia (FWSI) wśród osób nieupoważnionych na miliard pociągokilometrów (CST 5)



Rok	Ofiary śmiertelne wśród osób nieupoważnionych	Ciężko ranni	Liczba pociągo-km (mln)	FWSI na miliard pociągo-km
2008	260	111	224,359	1208,331
2009	283	88	208,640	1398,581
2010	216	91	219,062	1027,562
2011	244	93	227,339	1114,195
2012	180	63	223,987	831,745

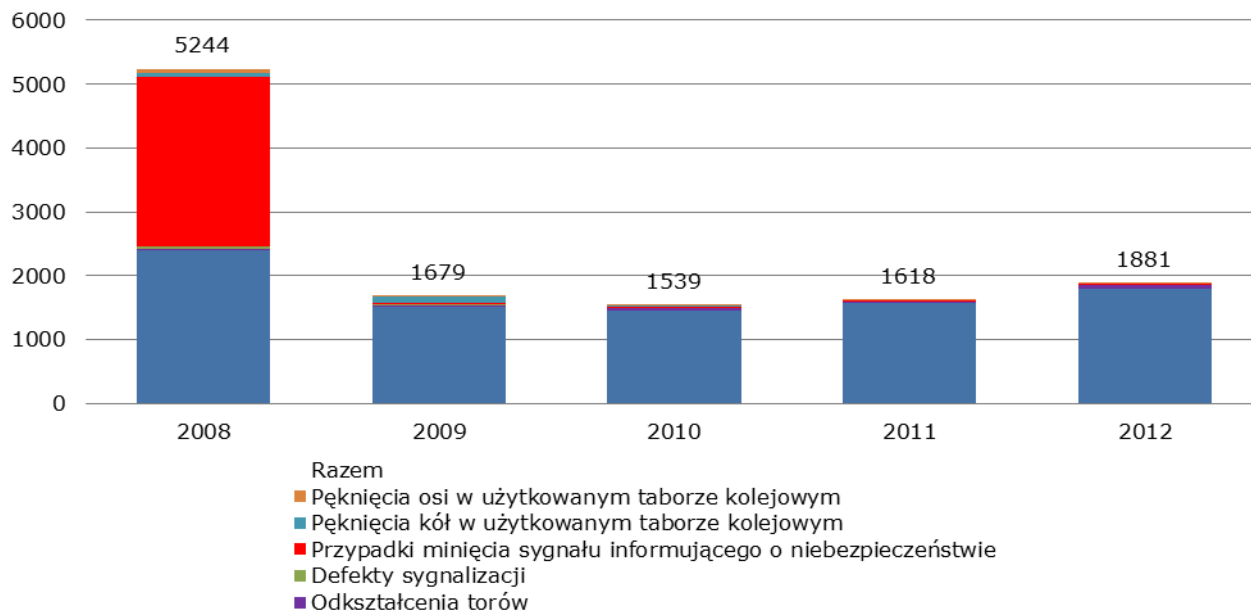
3.8. Ofiary śmiertelne i ważone ciężkie obrażenia (FWSI) wśród wszystkich osób na miliard pociągokilometrów (CST 6)



**Raport w sprawie bezpieczeństwa
na kolei w Polsce za rok 2012**

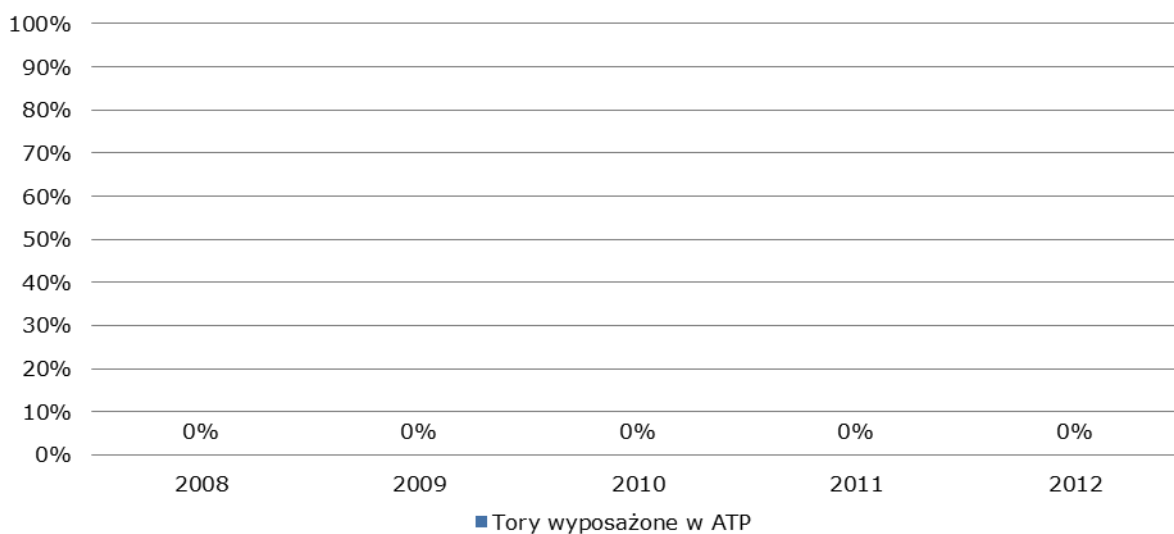
Rok	Ofiary śmiertelne wśród wszystkich osób	Ciężko ranni	Liczba pociągo-km (mln)	FWSI na miliard pociągo-km
2008	308	277	224,359	1496,263
2009	365	199	208,640	1844,804
2010	283	187	219,062	1377,234
2011	320	209	227,339	1499,523
2012	271	184	223,987	1292,039

4.1. Zdarzenia poprzedzające wypadki w podziale na rodzaje



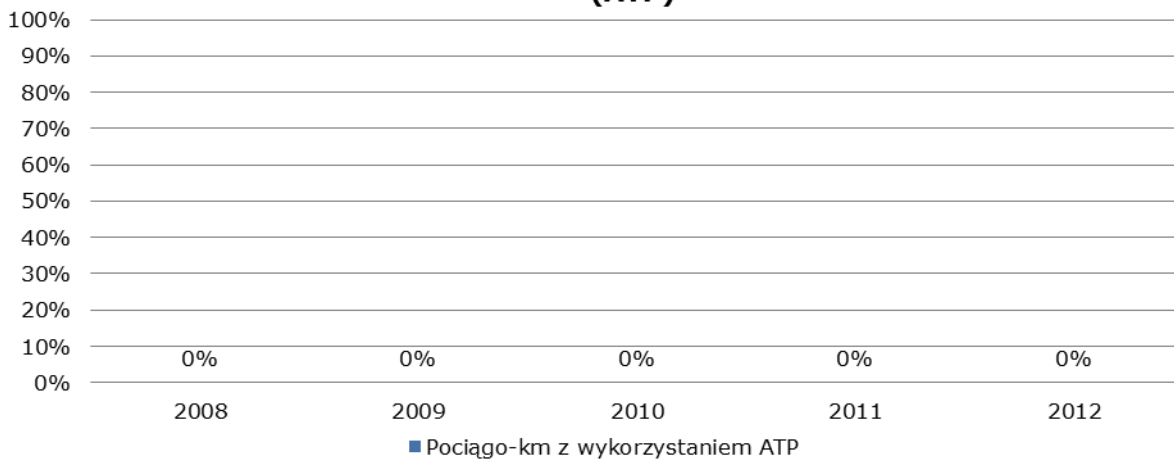
Rok	Pęknięte szyny	Odształcenia torów	Defekty sygnalizacji	Przypadki minięcia sygnału informującego o niebezpieczeństwie	Pęknięcia kół w użytkowanym taborze kolejowym	Pęknięcia osi w użytkowanym taborze kolejowym	Razem
2008	2396	19	52	2653	57	67	5244
2009	1506	22	21	13	105	12	1679
2010	1461	23	16	13	23	3	1539
2011	1564	20	0	29	3	2	1618
2012	1800	53	5	16	3	4	1881

5.1. Odsetek torów wyposażonych w urządzenia automatycznej ochrony pociągów (ATP)



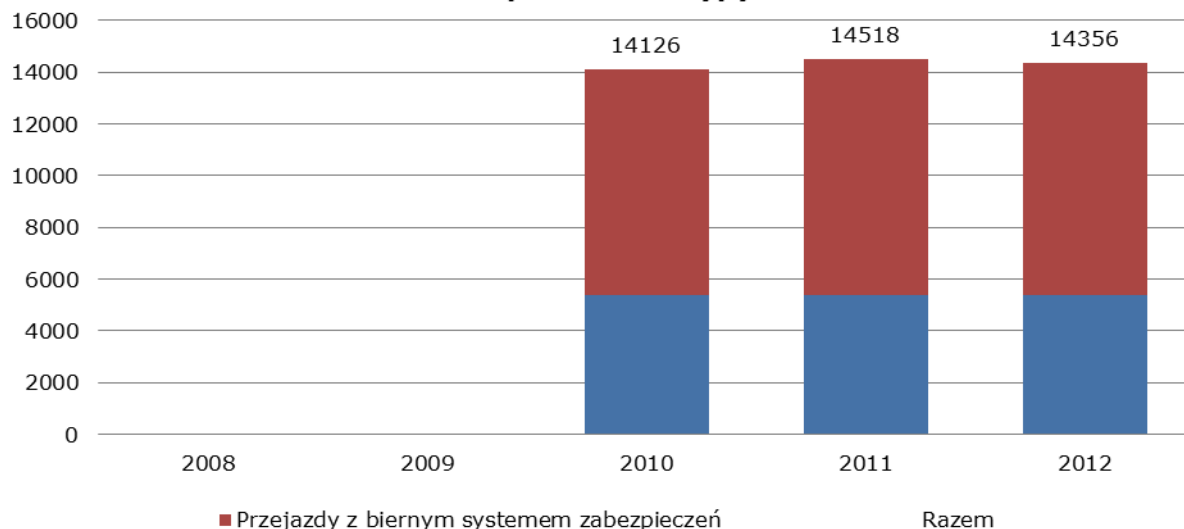
Rok	Tory wyposażone w ATP
2008	-
2009	-
2010	-
2011	-
2012	-

5.2. Odsetek pociągo-kilometrów z wykorzystaniem funkcjonujących systemów automatycznej ochrony pociągów (ATP)



Rok	Pociągo-km z wykorzystaniem ATP
2008	-
2009	-
2010	-
2011	-
2012	-

5.3. Liczba przejazdów kolejowo-drogowych w podziale na typy



Rok	Przejazdy z czynnym systemem zabezpieczeń	Przejazdy z biernym systemem zabezpieczeń	Razem
2008	-	-	-
2009	-	-	-
2010	5388	8738	14126
2011	5409	9109	14518
2012	5408	8948	14356

C.2. Definicje stosowane w rocznym raporcie

Definicje zastosowane w niniejszym raporcie ujęte są w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 20 lipca 2010 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) – Dz. U. Nr 142, poz. 952. Definicje te są zgodne z załącznikiem I do Dyrektywy 2004/49/WE zmienionej przez Dyrektywę 2009/149/WE:

1. Wskaźniki odnoszące się do wypadków:

Znaczący wypadek – wypadek z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego będącego w ruchu:

- z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub ciężko ranną lub
- powodujący znaczne szkody w taborze, torach kolejowych, instalacjach lub środowisku, tj. szkodę o wartości co najmniej 150 tysięcy euro, lub
- znaczne zakłócenie ruchu, tj. wstrzymanie ruchu kolejowego na głównej linii kolejowej przez co najmniej 6 godzin,

nie należy uwzględniać wypadków w warsztatach, w magazynach i miejscach do postoju pojazdów kolejowych (definicja zgodna z Dyrektywą 2004/49/WE).

Pociąg – co najmniej jeden pojazd kolejowy ciągnięty przez co najmniej jedną lokomotywę bądź co najmniej jeden wagon silnikowy lub jeden wagon silnikowy poruszający się pojedynczo, przemieszczający się pod określonym numerem lub oznaczeniem z punktu początkowego do końcowego; za pociąg uważa się również lokomotywę jadącą luzem.

Kolizje pociągów, łącznie z kolizjami z obiektami wewnątrz skrajni – zderzenie, najechanie lub starcie między dwoma pociągami lub z:

- manewrującym taborem kolejowym lub
- obiektami znajdującymi się w torach kolejowych lub w pobliżu, z wyjątkiem elementów zgubionych na przejazdach przez pojazdy lub użytkowników pojazdów.

Wykolejenie pociągu – wypadek, w którym nastąpił brak kontaktu powierzchni tocznej koła pojazdu kolejowego z powierzchnią toczną główki szyny.

Wypadki na przejazdach kolejowych – wypadki na przejazdach kolejowych z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego i co najmniej jednego pojazdu drogowego, innych użytkowników przekraczających przejazd, takich jak piesi, lub innych obiektów i elementów znajdujących się tymczasowo na torach kolejowych lub w pobliżu, zgubionych na przejazdach przez pojazdy lub użytkowników przejazdu.

Wypadki z udziałem osób spowodowane przez poruszający się tabor kolejowy – wypadki, w których w co najmniej jedną osobę uderzył pojazd kolejowy lub element jego wyposażenia, który oderwał się od pojazdu; obejmuje osoby, które wypadły z pojazdu kolejowego oraz osoby, które upadły lub w które w czasie podróży w pociągu uderzył jakiś przedmiot.

Pożary pojazdów kolejowych – pożary lub wybuchy w pojeździe (włącznie z przewożonym ładunkiem) podczas przejazdu lub postoju między stacją początkową i docelową oraz przy rozrządzaniu wagonów

Pasażer – każda osoba, z wyłączeniem członków obsady pociągu, odbywająca podróż koleją; do celów statystyki wypadków uwzględnia się osoby usiłujące wsiąść i wysiąść z pociągu będącego w ruchu.

Pracownicy łącznie z personelem podwykonawców – wszystkie osoby, których zatrudnienie ma związek z koleją i które w czasie wypadku znajdują się w pracy; obejmuje obsadę pociągu oraz osoby odpowiedzialne za obsługę pojazdów kolejowych i elementów infrastruktury.

Użytkownicy przejazdów – osoby korzystające z przejazdu za pomocą wszelkich środków transportu lub pieszo.

Osoby nieuprawnione – osoby przebywające na terenie kolei, których obecność jest niedozwolona, z wyjątkiem użytkowników przejazdów.

Inne osoby – inne osoby niż te, zdefiniowane jako „pasażerowie”, „pracownicy”, łącznie z „personalem podwykonawców”, „użytkownicy przejazdu kolejowego” lub „nieupoważnione osoby na terenie kolei”.

Osoba zabita – osoba, która zmarła na skutek wypadku bezpośrednio lub w ciągu trzydziestu dni po wypadku, z wyłączeniem samobójstw.

Osoba ciężko ranna – osoba ranna na skutek wypadku, hospitalizowana przez ponad dwadzieścia cztery godziny, z wyłączeniem prób samobójstw.

2. Wskaźniki odnoszące się do towarów niebezpiecznych:

Wypadek związany z przewozem towarów niebezpiecznych - wypadek lub zdarzenie, które jest objęte obowiązkiem zgłoszenia zgodnie z rozdziałem 1.8.5 regulaminu RID.

Raport w sprawie bezpieczeństwa na kolei w Polsce za rok 2012

3. Wskaźniki odnoszące się do samobójstw:

Samobójstwo – czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego celem jest zgon, zarejestrowany i sklasyfikowany przez właściwy organ.

4. Wskaźniki odnoszące się do zdarzeń poprzedzających wypadki:

Złamania szyn – pęknięcia szyn w całym przekroju oraz wykruszenia na długości powyżej 50 mm i głębokości 10 mm.

Odształcenie toru – odształcenie toru w planie i profilu oraz wyboczenia wymagające wstrzymania ruchu kolejowego lub ograniczenia prędkości w celu zachowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Defekt sygnalizacji – defekt systemu sygnalizacji (zarówno infrastruktury, jak i taboru kolejowego), w wyniku czego nadawana informacja jest mniej rygorystyczna od wymaganej;

Pęknięcia kół i pęknięcia osi – pęknięcie w całym przekroju, które stwarza ryzyko wypadku (wykolejenia lub kolizji).

Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie (SPAD) – pociąg lub część pociągu kontynuuje jazdę bez zezwolenia, przy czym jazda bez zezwolenia oznacza minięcie:

- sygnału „Stój” na sygnalizatorze, jeżeli nie funkcjonują systemy bezpiecznej kontroli jazdy pociągu (BKJP) klasy ATC lub ATP,
- wskazanego kilometrażem w rozkazie pisemnym miejsca na szlaku lub przekazanego ustnie podczas manewrów na stacji,
- sygnału „Stój” na wskaźnikach, oprócz koźłów oporowych lub sygnałów wskazywanych manualnie (ręcznie, akustycznie), z wyłączeniem przypadków, gdy pociąg lub skład pociągu bez nadzoru przejechał sygnał „Stój”, oraz przypadków, gdy z dowolnej przyczyny sygnał „Stój” nie pojawił się na sygnalizatorze wystarczająco wcześnie, aby maszynista mógł zatrzymać pociąg.

5. Wspólna metodyka obliczania skutków ekonomicznych wypadków:

Koszty szkód w środowisku – koszty, które poniesie przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury w celu przywrócenia środowiska do stanu sprzed wypadku kolejowego.

Koszty szkód materialnych w taborze kolejowym lub w infrastrukturze – koszty zapewnienia nowych pojazdów kolejowych lub infrastruktury z takimi samymi funkcjami i parametrami technicznymi jak te uszkodzone nienadające się do naprawy oraz koszty przywrócenia pojazdów kolejowych lub infrastruktury kolejowej nadających się do naprawy do stanu sprzed wypadku; do kosztów tych zalicza się także koszty wynajmu pojazdów kolejowych z powodu uszkodzenia w wypadku;

Koszty opóźnień spowodowanych wypadkami – niemożliwe jest ustalenie tej wartości ze względu na brak możliwości określenia preferencji o których mowa w projekcie HEATCO – Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment.

Wartość zapobiegania ofiarom w ludziach – niemożliwe jest ustalenie tej wartości ze względu na brak możliwości określenia preferencji o których mowa w projekcie HEATCO – Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment.

Raport w sprawie bezpieczeństwa na kolei w Polsce za rok 2012

6. Wskaźniki odnoszące się do bezpieczeństwa technicznego infrastruktury i jego wdrażania:

System ATP (automatyczna kontrola pociągów) – system bezpieczny, który w określonych punktach kontroluje zgodność prowadzenia ruchu pociągów przez maszynistę ze wskazaniem sygnalizatorów, w tym automatyczne zatrzymanie przed sygnałem.

Przejazd kolejowy – skrzyżowanie w jednym poziomie linii kolejowej z drogą publiczną lub prywatną lub przejściami przeznaczonymi dla ludzi, zwierząt, pojazdów lub maszyn, z wyłączeniem przejść między peronami w obrębie stacji i przejść po torach przeznaczonych dla pracowników.

Przejazd kolejowy z czynnym systemem zabezpieczeń – przejazdy kolejowe, na których przez uruchomienie urządzeń fizycznych lub ostrzeżeń przy użyciu sprzętu stałego na przejazdach, użytkownicy są zabezpieczeni lub ostrzegani przed nadjeżdżającym pociągiem.

Przejazd kolejowy z biernym systemem zabezpieczeń – przejazd kolejowy bez żadnego systemu ostrzegania lub zabezpieczeń uruchamianego, gdy przekroczenie przejazdu nie jest bezpieczne dla użytkownika.

7. Wskaźniki odnoszące się do zarządzania bezpieczeństwem:

Audyt – systematyczny, niezależny i udokumentowany proces uzyskiwania dowodów i przeprowadzania ich obiektywnej oceny, w celu określenia zakresu spełnienia kryteriów audytowych, przeprowadzany zgodnie z systemem zarządzania.

8. Definicje podstaw wzorcowania:

Pociągokilometr (poc-km) - jednostka miary pracy eksploatacyjnej odpowiadająca przejazdowi 1 pociągu na odległość 1 km;

Pasażerokilometr (pas.-km) - jednostka miary pracy eksploatacyjnej odpowiadająca przejazdowi 1 pasażera na odległość 1 km;

Długość eksploatowanych linii kolejowych - długość eksploatowanych linii kolejowych mierzona w kilometrach; w przypadku wielotorowych linii kolejowych uwzględnia się tylko odległość pomiędzy punktem początkowym i miejscem przeznaczenia;

Długość torów linii kolejowych – długość eksploatowanych linii kolejowych mierzona w kilometrach, z uwzględnieniem długości każdego toru wielotorowych linii kolejowych;

W 2012 roku średni kurs ogłoszony przez Narodowy Bank Polski na dzień 31 grudnia 2012 r. wynosił: 4,0882 zł za 1 €.

C.3. Skróty

CSI	Common Safety Indicator — wspólny wskaźnik bezpieczeństwa
ERA	European Railway Agency — Europejska Agencja Kolejowa
LC	Level Crossing — przejazd kolejowy
mln	10 ⁶
bln	10 ⁹
NSA	National Safety Authorities — Krajowy Urząd ds. Bezpieczeństwa
RS	Rolling Stock — tabor kolejowy
RU	Przedsiębiorstwo kolejowe
IM	Zarządca infrastruktury

ZAŁĄCZNIK D – Ważne zmiany w prawodawstwie i rozporządzeniach

	Podstawa prawna	Data wejścia w życie przepisu	Przyczyny wprowadzenia (należy określić, czy jest to nowy przepis czy zmiana wprowadzona do istniejącego przepisu)	Opis
Ogólne krajowe przepisy dotyczące bezpieczeństwa kolei				
Przepisy o krajowej władzy bezpieczeństwa	ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym z dnia 16 września 2011 r. (Dz. U. z 2011 r. Nr 230, poz. 1372)	28.01.2012 r.	Ustawa ma na celu transponowanie dyrektywy 2008/57/WE, 2009/131/WE oraz dyrektywy 2008/110/WE do prawa krajowego.	<p>Wprowadzenie zmiany do wprowadzenia do wyliczenia w art. 10 ust. 1, powodującej nadanie Prezesowi UTK funkcji krajowej władzy bezpieczeństwa i krajowego regulatora transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej.</p> <p>Dodanie w art. 13 ust. 1a, powodującego uszczegółowienie zadań Prezesa UTK, w zakresie nadzoru nad podmiotami, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei oraz rozszerzenie tych zadań o wydawanie i cofanie certyfikatów podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie (ECM) wagonów towarowych. Projektowany przepis ma na celu stworzenie instrumentów prawnych w zakresie bezpieczeństwa systemu kolei i systemu utrzymania wagonów towarowych.</p> <p>Wprowadzenie zmiany w art. 13 w ust. 2 powodującej uszczegółowienie zadań Prezesa UTK dotyczących prowadzenia krajowego rejestru pojazdów kolejowych, spraw związanych z rozpatrywaniem wniosków o nadanie, zmianę lub wycofanie identyfikatora literowego dysponenta (VKM) oraz przekazywanie informacji w tym zakresie Europejskiej Agencji Kolejowej, nadawanie i zmianę europejskich numerów pojazdów kolejowych (EVN), wyrejestrowywanie pojazdów kolejowych oraz dokonywanie zmian pozostałych danych rejestrowych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych, wydawania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych i pojazdów kolejowych oraz rozpatrywaniem wniosków o odstępstwo od stosowania TSL. Zmiana ma na celu unifikację w ramach Unii Europejskiej prowadzenia rejestru pojazdów kolejowych, oznakowania pojazdów kolejowych, procedur dopuszczania podsystemów strukturalnych i pojazdów kolejowych.</p> <p>Nowy ust. 7c w art. 13 zobowiązuje Prezesa UTK do poinformowania Komisji Europejskiej, w przypadku gdy stwierdzi on, że obowiązujące specyfikacje</p>

**Raport w sprawie bezpieczeństwa
na kolei w Polsce za rok 2012**

				<p>europejskie nie spełniają zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei. Projektowany przepis ma na celu bieżące monitorowanie istniejących specyfikacji europejskich, tak aby na etapie ich stosowania ustalić wszystkie nieścisłości powodujące niespełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei.</p> <p>Przepis odnoszący się do art. 17a ust. 6 pkt 1 lit. d dotyczy obowiązku umieszczania przez Prezesa UTK w rocznym raporcie w sprawie bezpieczeństwa informacji o certyfikatach podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdów kolejowych (ECM), wydanych na podstawie art. 23j ust. 8 ustawy.</p> <p>Przepis w art. 25h, daje Prezesowi UTK uprawnienie do dokonywania autoryzacji jednostek ubiegających się o notyfikację, zgodnie z ustawą o systemie oceny zgodności.</p> <p>Art. 25k daje Prezesowi UTK uprawnienie do przeprowadzania okresowych kontroli dopuszczonych do eksploatacji podsystemów strukturalnych oraz ustala procedurę postępowania w przypadku odnowienia lub modernizacji podsystemu strukturalnego.</p>
Przepisy o notyfikowanych organach, rzeczoznawcach, stronach trzecich, organach odpowiedzialnych za rejestrację, badanie itd.	ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym z dnia 16 września 2011 r. (Dz. U. z 2011 r. Nr 230, poz. 1372)	28.01.2012 r.	Ustawa ma na celu transponowanie dyrektywy 2008/57/WE, 2009/131/WE oraz dyrektywy 2008/110/WE do prawa krajowego.	<p>Nowe art. 23a - 23i wprowadzają procedurę nadawania europejskiego numeru pojazdu (EVN), procedurę rejestrowania pojazdu w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR), procedury dopuszczania pojazdów kolejowych do eksploatacji. Po wejściu w życie ustawy pojazd kolejowy, w celu dopuszczenia go do eksploatacji, musi uzyskać od Prezesa UTK zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego. Wyjątek stanowi przypadek, gdy pojazd kolejowy uzyskał takie zezwolenie w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej oraz gdy pojazd kolejowy wykonuje przewozy transgraniczne na podstawie dwustronnych umów międzynarodowych, których Rzeczpospolita Polska jest stroną. Przepisy artykułów określają dokumenty składane wraz z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie, terminy, w jakich Prezes UTK ma obowiązek wydać zezwolenie. Ponadto nowe przepisy wskazują kryteria, które decydują o tym, która procedura dopuszczania jest stosowana w danym przypadku.</p> <p>W nowym art. 25ga zostaje wprowadzony obowiązek prowadzenia krajowego rejestru pojazdów kolejowych przez Prezesa UTK. Zakres danych zawartych w tym rejestrze obejmuje europejski numer pojazdu (EVN), odnośniki do europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych, o którym mowa w art. 34 dyrektywy 2008/57/WE, Rejestr ten powinien również zawierać dane identyfikacyjne dysponenta pojazdu kolejowego oraz informacje o podmiocie odpowiedzialnym za utrzymanie pojazdów kolejowych (ECM). Ma to na celu ułatwienie procedury i pomoc w określeniu typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji na obszarze Wspólnoty Europejskiej. Ponadto projektowany przepis wprowadza delegację ustawową do wydania rozporządzenia określającego sposób prowadzenia krajowego rejestru pojazdów kolejowych.</p>

**Raport w sprawie bezpieczeństwa
na kolei w Polsce za rok 2012**

	Rozporządzenie MTBiGM z dnia 6 września 2012 r. w sprawie krajowego rejestru pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2012 r., poz. 1063).	10.10.2012 r.	Rozporządzenie jest wykonaniem upoważnienia wynikającego z art. 25ga ust. 4 ustawy z dnia 28 marca r. o transporcie kolejowym. Konieczność wydania przedmiotowego rozporządzenia wynika także z faktu wydania przez Komisję Europejską dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008, str. 1). Wydanie przedmiotowego rozporządzenia umożliwi pełną transpozycję wyżej wymienionej dyrektywy do krajowego porządku prawnego, w zakresie krajowego rejestru pojazdów kolejowych.	Rozporządzenie określa: 1) sposób prowadzenia krajowego rejestru pojazdów kolejowych, w tym sposób nadawania europejskiego numeru pojazdu, wprowadzania zmian danych rejestrowych oraz sposób wykreślenia pojazdu kolejowego z tego rejestru; 2) wzór krajowego rejestru pojazdów kolejowych oraz jego opis funkcjonalny i techniczny, w tym opis formatu danych oraz wymagania w zakresie jego funkcjonowania; 3) wzór wniosku o: a) nadanie europejskiego numeru pojazdu (EVN) dla pojazdu kolejowego dopuszczonego po raz pierwszy do eksploatacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, b) wprowadzenie zmiany danych rejestrowych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR) dla pojazdu kolejowego w nim zarejestrowanego, c) wycofanie z eksploatacji pojazdu kolejowego zarejestrowanego w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych; 4) wzór raportu z: a) nadania europejskiego numeru pojazdu (EVN) dla pojazdu kolejowego, o którym mowa w pkt 3 lit. a, b) wprowadzenia zmiany danych rejestrowych, o których mowa w pkt 3 lit. b, c) wycofania z eksploatacji pojazdu kolejowego, o którym mowa w pkt 3 lit. c, d) rejestracji pojazdu kolejowego, w przypadku ustania przyczyn, o których mowa w art. 23a ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, zwanej dalej „ustawą”.
Krajowe przepisy dotyczące bezpieczeństwa kolei				
Przepisy o krajowych celach i metodach w zakresie bezpieczeństwa	BEZ ZMIAN			
Przepisy o wymaganiach wobec systemów zarządzania bezpieczeństwem i certyfikatów bezpieczeństwa dla przewoźników kolejowych	Ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym z dnia 16 września 2011 r. (Dz. U. z 2011 r. Nr 230, poz. 1372)	28.01.2012 r.	Zmiana wyniku z transpozycji art. 1 pkt 7 dyrektywy 2008/110/WE	Nowe brzmienie w art. 18b ust. 1 przepisów dotyczących certyfikatu bezpieczeństwa.

**Raport w sprawie bezpieczeństwa
na kolei w Polsce za rok 2012**

Przepisy o wymaganiach wobec systemów zarządzania bezpieczeństwem i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa dla zarządców infrastruktury	Nowe brzmienie w art. 18b ust. 1 przepisów dotyczących certyfikatu bezpieczeństwa.	28.01.2012 r.	Zmiana wyznika transpozycji art. 1 pkt 1 dyrektywy 2008/110/WE;	Zmiana ust. 2 w art. 18 dotyczy rozszerzenia listy podmiotów zwolnionych z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, tj. zarządców infrastruktury, których linie kolejowe są funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolejowego oraz wpisane do rejestru zabytków lub do inwentarza muzealiów, linii turystycznych eksploatowanych w celach wykonywania przewozów rekreacyjno-wypoczynkowych i okolicznościowych, w tym kolei wąskotorowych, a także przewoźników kolejowych wykonujących przewozy po tych liniach.
Przepisy o wymaganiach w stosunku do posiadaczy wagonów	Ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym z dnia 16 września 2011 r. (Dz. U. z 2011 r. Nr 230, poz. 1372)	28.01.2012 r.	Nowy przepis	Art. 66 ust. 1 pkt 5 nakłada sankcje na dysponenta pojazdu kolejowego, który nie poinformował Prezesa UTK o wszelkich zmianach danych dotyczących pojazdu kolejowego zarejestrowanego w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych w zakresie danych objętych tym rejestrem
Przepisy dotyczące podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie	Ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym z dnia 16 września 2011 r. (Dz. U. z 2011 r. Nr 230 poz. 1372)	28.01.2012 r.	Nowy przepis stanowiący transpozycję art. 1 pkt 8 dyrektywy 2008/110/WE;	Przepis art. 23j określa warunki, jakie powinien spełniać podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdów kolejowych (ECM), określa sposób wydawania certyfikatu dla takiego podmiotu przez Prezesa UTK.
Przepisy dotyczące wymagań wobec warsztatów naprawczych	BRAK			
Krajowe przepisy bezpieczeństwa dla przedsiębiorstw kolejowych i przepisy bezpieczeństwa dla innych podmiotów kolejowych	Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2011 r. Nr 227, poz. 1367)	1.01.2012 r.	Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz. Urz. UE L 260 z 30.09.2008, str. 13), dyrektywy Komisji 2010/61/UE z dnia 2 września 2010 r. dostosowującej po raz pierwszy do postępu naukowo-technicznego załączniki do dyrektywy 2008/68/WE	Ustawa określa zasady prowadzenia działalności w zakresie krajowego i międzynarodowego przewozu drogowego, kolejną i żegluga śródlądową towarów niebezpiecznych oraz organy i jednostki realizujące zadania związane z tym przewozem.

**Raport w sprawie bezpieczeństwa
na kolei w Polsce za rok 2012**

			<p>Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz. Urz. UE L 233 z 03.09.2010, str. 27), dyrektywy 2010/35/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 czerwca 2010 r. w sprawie ciśnieniowych urządzeń transportowych oraz uchylająca dyrektywy Rady 76/767/EWG, 84/525/EWG, 84/526/EWG, 84/527/EWG oraz 1999/36/WE (Dz. Urz. UE L 165 z 30.06.2010, str. 1) oraz dyrektywy Rady 95/50/WE z dnia 6 października 1995 r. w sprawie ujednoczonych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych (Dz. Urz. WE L 249 z 17.10.1995, str. 35, Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 282).</p>	
	<p>Rozporządzenie MTBiGM z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie warunków technicznych dla torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne (Dz. U. z 2012 r., poz. 508).</p>	<p>26.05.2012 r.</p>	<p>Jest to nowy akt prawny. Akt wykonawczy do ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 227, poz. 1367 i Nr 244 poz. 1454), zgodnie z upoważnieniem ustawowym zawartym w art. 106 ust. 1 pkt 2 tejże ustawy</p>	<p>Rozporządzenie określa: warunki techniczne toru oraz stanowiska postojowego do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne.</p>

**Raport w sprawie bezpieczeństwa
na kolei w Polsce za rok 2012**

	Rozporządzenie MTBiGM z dnia 4 czerwca 2012 r. w sprawie formularza listy kontrolnej i formularza protokołu kontroli (Dz. U. z 2012 r., poz. 655).	30.06.2012 r.	Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża postanowienia dyrektywy Rady 95/50/WE z dnia 6 października 1995 r. w sprawie ujednoczonych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych (Dz. Urz. UE L 249 z 17.10.1995, str. 35; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 282).	Rozporządzenie określa: wzór formularza listy kontrolnej i protokołu kontroli w przewozie kolejną i żegluga śródlądową towarów niebezpiecznych; sposób i zakres wypełniania listy kontrolnej i protokołu kontroli.
	Rozporządzenie MTBiGM z dnia 14 sierpnia 2012 r. w sprawie formularza rocznego sprawozdania z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych oraz sposobu jego wypełniania (Dz. U. z 2012 r., poz. 966).	12.09.2012 r.	Akt wykonawczy do ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych. Wydany na podstawie upoważnienia z art. 41 ust. 3 ww. ustawy	Rozporządzenie określa wzór formularza rocznego sprawozdania z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych.
	Rozporządzenie MTBiGM z dnia 13 kwietnia 2012 r. w sprawie ciśnieniowych urządzeń transportowych	28.04.2012 r.	Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy 2010/35/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 czerwca 2010 r. w sprawie ciśnieniowych urządzeń transportowych oraz uchylająca dyrektywy Rady 76/767/EWG, 84/525/EWG, 84/526/EWG, 84/527/EWG oraz 1999/36/WE (Dz. Urz. UE L 165 z 30.06.2010, str. 1)	Rozporządzenie określa: 1) procedury oceny zgodności ciśnieniowych urządzeń transportowych; 2) procedury ponownej oceny zgodności ciśnieniowych urządzeń transportowych; 3) procedury badań okresowych, pośrednich i nadzwyczajnych; 4) towary niebezpieczne innych klas niż klasa 2 przewożone ciśnieniowymi urządzeniami transportowymi; 5) sposób oznakowania ciśnieniowych urządzeń transportowych; 6) wzór znaku zgodności П.
Przepisy o wymaganiach w zakresie autoryzacji	BEZ ZMIAN			

**Raport w sprawie bezpieczeństwa
na kolei w Polsce za rok 2012**

<p>wprowadzania do użytku i konserwacji nowego i znacznie przebudowanego taboru kolejowego, w tym przepisy dotyczące wymiany taboru kolejowego między przedsiębiorstwami kolejowymi, systemu rejestracji i wymagania w zakresie procedur testowych</p>				
<p>Wspólne zasady funkcjonowania sieci kolejowej, w tym przepisy dotyczące procedur sygnalizacji i zarządzania ruchem</p>	<p>Ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym z dnia 16 września 2011 r. (Dz. U. z 2011 r. Nr 230, poz. 1372)</p>	<p>28.01.2012 r.</p>	<p>Ustawa ma na celu transponowanie dyrektywy 2008/57/WE, 2009/131/WE oraz dyrektywy 2008/110/WE do prawa krajowego.</p>	<p>W art. 25t zostaje wprowadzona delegacja dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia, które określi wykaz właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei w przypadkach odstępstw od stosowania TSI lub w odniesieniu do punktów otwartych i szczególnych przypadków, dla których konieczne jest zastosowanie przepisów technicznych niezawartych we właściwych TSI. Przedmiotowy przepis zostaje wprowadzony w celu zapewnienia bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów w systemie kolei i zapewnienia zgodności z przepisami Unii Europejskiej.</p> <p>Nowy art. 25ta wprowadza delegację dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia, które określi wykaz składników interoperacyjności dla podsystemów, zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności, procedury oceny zgodności podsystemów oraz treść deklaracji weryfikacji WE podsystemów, procedury oceny zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności oraz treść deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, wykaz parametrów pojazdu kolejowego do skontrolowania w celu dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI. Przedmiotowy przepis zostaje wprowadzony w celu zapewnienia bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów w systemie kolei i zapewnienia zgodności z przepisami Unii Europejskiej.</p>

**Raport w sprawie bezpieczeństwa
na kolei w Polsce za rok 2012**

	Rozporządzenie MTBiGM z dnia 6 września 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji. (Dz. U. z 2012 r., poz.1042).	5.11.2012 r.	Wydane na podstawie art. 17 ust. 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.).	Wprowadza zmiany do rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji wynikające z potrzeby wprowadzenia wskaźnika W 6b i nowego wskaźnika W27a oraz uściśla i uaktualnia niektóre przepisy.
Przepisy o wymaganiach w zakresie dodatkowych wewnętrznych zasad operacyjnych (zasad firmowych), które muszą być ustanowione przez zarządców infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe	Ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym z dnia 16 września 2011 r. (Dz. U. z 2011 r. Nr 230, poz. 1372)	28.01.2012 r.	Celem wprowadzenia przepisu jest transpozycja art. 35 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej; Ustawa ma na celu transponowanie dyrektywy 2008/57/WE, 2009/131/WE oraz dyrektywy 2008/110/WE do prawa krajowego.	Nowy przepis w art. 32 dodaje ust. 1a, który wprowadza obowiązek umieszczenia w regulaminie opracowywanym przez zarządcę infrastruktury linku do strony internetowej, na której zamieszczony jest rejestr zarządzanej przez niego infrastruktury. W art. 25g nałożono na zarządcę infrastruktury obowiązek prowadzenia rejestru zarządzanej przez niego infrastruktury. Ponadto przepis wprowadza delegację ustawową do wydania rozporządzenia określającego sposób prowadzenia rejestru infrastruktury.
	Rozporządzenie MTBiGM z dnia 28 sierpnia 2012 r. w sprawie rejestru infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2012 r., poz. 1055).	9.10.2012 r.	Akt prawny wydany na podstawie upoważnienia zawartego w art. 25g ust.4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym	Rozporządzenie określa: 1) sposób prowadzenia przez zarządcę infrastruktury rejestru infrastruktury kolejowej wchodzącej w skład systemu kolei, zwanego dalej „rejestrem RINF”, w tym sposób wprowadzania danych rejestrowych, wprowadzania zmian danych rejestrowych oraz wykreślenia danych z rejestru; 2) opis funkcjonalny i techniczny rejestru RINF, wymagania w zakresie jego funkcjonowania oraz wzór rejestru RINF, w tym opis formatu danych.

**Raport w sprawie bezpieczeństwa
na kolei w Polsce za rok 2012**

<p>Przepisy o wymaganiach wobec personelu wykonującego zadania o krytycznym znaczeniu dla bezpieczeństwa, w tym kryteriów wyboru, stanu zdrowia oraz szkoleń zawodowych i certyfikacji</p>	<p>Rozporządzenie MTBiGM z dnia 29 maja 2012 r. w sprawie uzyskiwania świadectwa doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 20.06.2012 r., poz. 691).</p>	<p>1.07.2012 r.</p>	<p>Akt wykonawczy do ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 227, poz. 1367 i Nr 244, poz. 1454).</p>	<p>Rozporządzenie określa:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) warunki, formę i tryb przeprowadzania egzaminu dla doradców do spraw bezpieczeństwa w zakresie przewozu drogowego, przewozu koleją oraz przewozu żeglugą śródlądową towarów niebezpiecznych, zwanych dalej „doradcami”; 2) skład komisji egzaminacyjnej, sposób jej działania i tryb jej powoływania, wymagania kwalifikacyjne dla osób wchodzących w jej skład oraz sposób ustalania wysokości ich wynagrodzenia; 3) tryb wydawania świadectwa doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych, zwanego dalej „świadectwem doradcy”, oraz jego wtórnika; 4) warunki i sposób przechowywania dokumentacji dotyczącej egzaminu oraz dotyczącej wydanych świadectw doradcy, przedłużania terminu ich ważności oraz wydawania ich wtórników; 5) wzór świadectwa doradcy i sposób jego wypełniania; 6) wysokość opłat za egzamin dla doradców; 7) wysokość opłaty za wydanie wtórnika świadectwa doradcy oraz tryb jej wnoszenia. <p>Rozporządzenie ma na celu ujednoczenie zasad egzaminowania kandydatów na doradców z zakresu przewozu towarów niebezpiecznych w przewozie kolejowym, drogowym i żeglugą śródlądową.</p>
<p>Przepisy o dochodzeniach w sprawie wypadków i incydentów, w tym rekomendacje</p>	<p>BEZ ZMIAN</p>			
<p>Przepisy o wymaganiach w zakresie krajowych wskaźników bezpieczeństwa, w tym sposobu ich gromadzenia i analizowania</p>	<p>BEZ ZMIAN</p>			

**Raport w sprawie bezpieczeństwa
na kolei w Polsce za rok 2012**

Przepisy o wymaganiach w zakresie autoryzacji wprowadzania do użytku infrastruktury (tory, mosty, tunele, energetyka, ATC, radio, sygnalizatory, rygle, przejazdy kolejowe, perony itd.)	Ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym z dnia 16 września 2011 r. (Dz. U. z 2011 r. Nr 230, poz. 1372)	28.01.2012 r.	Przepisy w art. 25ca - 25cc i art. 25e wynikają bezpośrednio z dyrektywy 2008/57/WE.	Przepisy art. 25ca - 25cc i art. 25e wprowadzają obowiązek dokonania procedury oceny zgodności, podsystemu lub składnika interoperacyjności przed dopuszczeniem do eksploatacji w systemie kolei, umożliwiają wydanie przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą certyfikatu weryfikacji WE podsystemu oraz certyfikatu WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, określają zasady przeprowadzania procedur oceny zgodności składników interoperacyjności i podsystemów strukturalnych. Ponadto przepisy art. 25e wprowadzają obowiązek uzyskania od Prezesa UTK zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego przed wprowadzeniem go do eksploatacji; Zmiana w art. 25r nakłada obowiązek współpracy producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, inwestora, importera, dysponenta, zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego oraz notyfikowanej jednostki certyfikującej, notyfikowanej jednostki kontrolującej i notyfikowanego laboratorium z Prezesem UTK w zakresie przedstawienia wszystkich niezbędnych dokumentów, materiałów oraz informacji wymaganych do ustalenia, czy podsystem spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei i bezpieczeństwa kolei.
	Rozporządzenie MTBiGM z dnia 7 sierpnia 2012 r. w sprawie zakresu badań koniecznych do uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego (Dz. U. z 2012 r., poz. 918).	11.08.2012 r.	Ma na celu wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 23 ust. 7 pkt 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.	Rozporządzenie określa zakres badań koniecznych do uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu dla: budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych.

**Raport w sprawie bezpieczeństwa
na kolei w Polsce za rok 2012**

<p>Rozporządzenie MTBiGM z dnia 7 sierpnia 2012 r. w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu (Dz. U. z 2012 r., poz. 919).</p>	<p>11.08.2012 r.</p>	<p>Rozporządzenie ma na celu wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 23 ust. 7 pkt. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Zastąpiło obowiązujące rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego (Dz. U. Nr 103, poz. 1090 z późn. zm.)</p>	<p>Rozporządzenie określa: 1) warunki, tryb wydawania i cofania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu: a) budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, b) urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego, c) pojazdu kolejowego; 2) okres ważności oraz wzory świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu; 3) jednostki organizacyjne upoważnione do przeprowadzania badań koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, zwane dalej „jednostkami upoważnionymi”.</p>
<p>Rozporządzenie MTBiGM z dnia 7 sierpnia 2012 r. w sprawie wykazu typów budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, typów urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, na które są wydawane świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu (Dz. U. z 2012 r., poz. 911).</p>	<p>11.08.2012 r.</p>	<p>Rozporządzenie ma na celu wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 23 ust. 7 pkt. 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Zastąpiło obowiązujące rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 września 2003 r. w sprawie wykazu typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowego (Dz. U. Nr 175, poz. 1706 z późn. zm.)</p>	<p>Rozporządzenie określa typy budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, typy urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typy pojazdów kolejowych, na które są wydawane świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu</p>
<p>Rozporządzenie MTBiGM z dnia 2 maja 2012 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. z 2012 r., poz. 492).</p>	<p>11.08.2012 r.</p>	<p>Rozporządzenie ma na celu wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 25ta ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Zastąpiło obowiązujące rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 czerwca 2004 r. r. w sprawie</p>	<p>Rozporządzenie określa: 1) wykaz składników interoperacyjności dla podsystemów systemu kolei; 2) zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności; 3) procedury oceny zgodności podsystemów oraz treść deklaracji weryfikacji WE podsystemów; 4) procedury oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika</p>

**Raport w sprawie bezpieczeństwa
na kolei w Polsce za rok 2012**

			<p>zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei oraz procedur oceny zgodności dla transeuropejskiego systemu dużych prędkości (Dz. U. Nr 162, poz. 1697, z późn. zm.) oraz rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 5 września 2006 r. w sprawie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei oraz procedur zgodności dla transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej (Dz. U. Nr 171, poz. 1230, z późn. zm.).</p>	<p>interoperacyjności oraz treść deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności;</p> <p>5) wykaz parametrów pojazdu kolejowego do skontrolowania w celu dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności, zwanymi dalej „TSI”;</p> <p>6) podmioty wyznaczone do przeprowadzania badań w odniesieniu do podsystemów niezgodnych z TSI, zwane dalej „podmiotami wyznaczonymi”.</p>
--	--	--	--	--

ZAŁĄCZNIK E – Stan certyfikacji i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa – dane liczbowe

E.1. Certyfikaty bezpieczeństwa zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE

E.1.1. Liczba certyfikatów bezpieczeństwa, część A, wydanych w roku sprawozdawczym i w latach poprzednich, które pozostają ważne na koniec 2012 r.

	Całkowita liczba certyfikatów bezpieczeństwa	Liczba certyfikatów bezpieczeństwa, część A, w bazie ERADIS
Liczba certyfikatów bezpieczeństwa, część A, wydanych w roku sprawozdawczym i w latach poprzednich, które pozostają ważne na koniec 2012 roku.	80	80

E.1.2. Liczba certyfikatów bezpieczeństwa, część B, wydanych w roku sprawozdawczym i w latach poprzednich przez dane państwo członkowskie, które pozostają ważne na koniec 2012 r.

		Całkowita liczba certyfikatów bezpieczeństwa	Liczba certyfikatów bezpieczeństwa, część B w bazie ERADIS
Liczba certyfikatów bezpieczeństwa, część B, wydanych w roku sprawozdawczym i w latach poprzednich przez dane państwo członkowskie, które pozostają ważne na koniec 2012 roku.	w Polsce	73	72
	w innym państwie członkowskim	0	0

E.1.3. Liczba nowych wniosków o certyfikaty bezpieczeństwa, część A, złożonych przez przedsiębiorstwa kolejowe w 2012 r.

		P	O	N
Liczba nowych wniosków o certyfikaty bezpieczeństwa, część A, złożonych przez przedsiębiorstwa kolejowe w 2012 r.	nowe certyfikaty	13	0	0
	certyfikaty zaktualizowane/zmienione	0	0	1

**Raport w sprawie bezpieczeństwa
na kolei w Polsce za rok 2012**

	certyfikaty odnowione	0	0	0
--	-----------------------	---	---	---

E.1.4. Liczba nowych wniosków o certyfikaty bezpieczeństwa, część B, złożonych przez przedsiębiorstwa kolejowe w 2012 r.

			P	O	N
Liczba nowych wniosków o certyfikaty bezpieczeństwa, część B , złożonych przez przedsiębiorstwa kolejowe w 2012 r.	Dla których część A została wydana w Polsce	nowe certyfikaty	8	0	0
		certyfikaty zaktualizowane/zmienione	3	0	0
		certyfikaty odnowione	0	0	0
	Dla których część A została wydana w innym państwie członkowskim	nowe certyfikaty	0	0	0
		certyfikaty zaktualizowane/zmienione	0	0	0
		certyfikaty odnowione	0	0	0

P = Wniosek przyjęty, certyfikat został już wydany

O = Wniosek odrzucony, certyfikat nie został wydany

N = Sprawa w toku, do tej pory nie wydano certyfikatu

E.1.5. Liczba certyfikatów bezpieczeństwa, część A, cofniętych w bieżącym roku sprawozdawczym.

	Całkowita liczba cofniętych certyfikatów bezpieczeństwa w 2012 r.	Liczba cofniętych certyfikatów bezpieczeństwa w ERADIS (które zostały cofnięte w 2012 r.)
Liczba certyfikatów bezpieczeństwa, część A , cofniętych w bieżącym roku sprawozdawczym	0	0

E.1.6. Liczba certyfikatów bezpieczeństwa, część B, cofniętych w bieżącym roku sprawozdawczym.

	Całkowita liczba cofniętych certyfikatów bezpieczeństwa w 2012 r.	Liczba cofniętych certyfikatów bezpieczeństwa w ERADIS (które zostały cofnięte w 2012 r.)
Liczba certyfikatów bezpieczeństwa, część B , cofniętych w bieżącym roku sprawozdawczym	0	0

E.1.7. Lista państw, w których przedsiębiorstwa kolejowe ubiegające się o część B certyfikatu bezpieczeństwa w Państwa kraju członkowskim, uzyskały część A certyfikatu.

Nazwa przedsiębiorstwa kolejowego	Państwo członkowskie, w którym część A certyfikatu bezpieczeństwa, została wydana
---	---

E.2. Autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa zgodnie z Dyrektywą 2004/49/WE

E.2.1. Liczba ważnych autoryzacji bezpieczeństwa wydanych w roku sprawozdawczym i w latach poprzednich, które są ważne na koniec 2012 r.

	Całkowita liczba autoryzacji bezpieczeństwa
Liczba ważnych autoryzacji bezpieczeństwa wydanych w roku sprawozdawczym i w latach poprzednich, które są ważne na koniec 2012 r.	8

E.2.2. Liczba wniosków o autoryzację bezpieczeństwa złożonych w 2012 r. przez zarządców infrastruktury.

		P	O	N
Liczba wniosków o autoryzację bezpieczeństwa złożonych w 2012 r. przez zarządców infrastruktury	nowe autoryzacje	0	0	0
	autoryzacje zaktualizowane/zmienione	0	0	0
	autoryzacje odnowione	0	0	0

P = Wniosek przyjęty, autoryzacja została już wydana

O = Wniosek odrzucony, autoryzacja nie została wydana

N = Sprawa w toku, do tej pory nie wydano autoryzacji

E.2.3. Liczba autoryzacji bezpieczeństwa cofniętych w bieżącym roku sprawozdawczym

Liczba autoryzacji bezpieczeństwa cofniętych w bieżącym roku sprawozdawczym	0
---	---

E.3. Aspekty proceduralne – certyfikaty bezpieczeństwa, część A

	Nowe	Zaktualizowane/ zmienione	Odnowione
Średni czas pomiędzy otrzymaniem wniosku wraz z wszystkimi niezbędnymi informacjami a ostatecznym dostarczeniem certyfikatu bezpieczeństwa, część A , do przedsiębiorstwa kolejowego w 2012 r.	poniżej 3 miesięcy	poniżej 3 miesięcy	---

E.4. Aspekty proceduralne – certyfikaty bezpieczeństwa, część B

		Nowe	Zaktualizowane/ zmienione	Odnowione
Średni czas pomiędzy otrzymaniem wniosku wraz z wszystkimi niezbędnymi informacjami a ostatecznym dostarczeniem certyfikatu bezpieczeństwa, część B , do przedsiębiorstwa kolejowego w 2012 r.	Dla których część A została wydana w Polsce	poniżej 3 miesięcy	poniżej 3 miesięcy	---
	Dla których część A została wydana w innym państwie członkowskim	---	---	---

E.5. Aspekty proceduralne – autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa

	Nowe	Zaktualizowane/ zmienione	Odnowione
Średni czas pomiędzy otrzymaniem wniosku wraz z wszystkimi niezbędnymi informacjami a ostatecznym dostarczeniem autoryzacji bezpieczeństwa, do zarządcy infrastruktury w 2012 r.	---	poniżej 4 miesięcy	---