

Poprawa bezpieczeństwa pasażerskiego transportu kolejowego

Pola oznaczone * należy obowiązkowo wypełnić.

Wprowadzenie

Ataki terrorystyczne przeprowadzone w ostatnich latach w Unii Europejskiej świadczą o większym zainteresowaniu fragmentami przestrzeni publicznej, gdzie można zabić lub zranić tłumy ludzi pozbawionych ochrony lub chronionych w niewielkim stopniu. Zgodnie z orędziem przewodniczącego Jeana-Claude'a Junckera o stanie Unii Komisja przyjęła w dniu 18 października 2017 r. pakiet środków na rzecz zwalczania terroryzmu, w którym zapowiedziano konkretne środki na rzecz ochrony przestrzeni publicznej, w tym transportu kolejowego. Potrzebę wspólnej oceny ryzyka dotyczącego przestrzeni publicznej podkreślono także w komunikacie Komisji z 2016 r. w sprawie Europejskiej agendy bezpieczeństwa oraz w kilku konkluzjach Rady Europejskiej.

Choć prawodawstwo UE mające na celu ochronę lotnictwa i transportu morskiego jest stosunkowo dobrze rozwinięte, brakuje odpowiednich środków na szczeblu unijnym dotyczących bezpieczeństwa kolei. W odpowiedzi na podwyższony poziom zagrożenia terrorystycznego w odniesieniu do transportu, w szczególności sieci kolejowych, niektóre państwa członkowskie zaostrzyły swoje krajowe środki bezpieczeństwa w celu ochrony transportu kolejowego, lecz zostało to przeprowadzone w dużej mierze w sposób niekompletny i nieskoordynowany. Wspomniane inicjatywy krajowe można przyjąć z zadowoleniem jako reakcję wyprzedzającą państw członkowskich, działania te zwróciły jednak uwagę na kwestię koordynacji i osiągnięcia optymalnej skuteczności przy zachowaniu otwartego charakteru i dostępności transportu kolejowego.

Dlatego też Komisja rozważa środki na rzecz poprawy bezpieczeństwa pasażerskiego transportu kolejowego.

Cel niniejszego kwestionariusza

Niniejszy kwestionariusz pomoże Komisji zbadać, jakie działania na szczeblu UE zapewniłyby spójność środków dotyczących bezpieczeństwa transportu kolejowego wprowadzanych przez państwa członkowskie oraz zwiększyły poziom ochrony pasażerów w ruchu kolejowym i pracowników kolei przed aktami terroryzmu i poważnymi przestępstwami.

Konsultacje internetowe będą otwarte od dnia 7 grudnia 2017 r. do dnia 15 lutego 2018 r.

Kwestionariusz składa się z następujących części:

- Profil respondenta
- Określenie problemu
- Potrzeba działania na szczeblu unijnym
- Zakres ewentualnego działania na szczeblu unijnym

- Ewentualne środki i ich skutki:

- a) zrozumienie zagrożenia dla pasażerskiego transportu kolejowego
- b) odpowiednia reakcja na zagrożenie
- c) spójność środków zmniejszających ryzyko, wprowadzonych przez państwa członkowskie
- d) mechanizm koordynacji w odniesieniu do skutków transgranicznych

Przejrzystość i poufność

Należy pamiętać, że odpowiedzi otrzymane w ramach tej ankiety oraz dane respondentów zostaną opublikowane na stronie internetowej Komisji, chyba że ich autorzy sprzeciwią się publikacji danych osobowych. Odpowiedzi zostaną wówczas opublikowane anonimowo.

Informacje na temat ochrony danych osobowych są dostępne na stronie internetowej: http://ec.europa.eu/geninfo/legal_notices_en.htm#personaldata

Polityka w dziedzinie „ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje wspólnotowe” opiera się na rozporządzeniu (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r.

Uwaga: bez względu na wskazaną opcję Państwa odpowiedzi mogą być przedmiotem wniosku o udzielenie publicznego dostępu do dokumentów na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1049/2001.

Państwa odpowiedzi:

- mogą zostać opublikowane wraz z Państwa danymi osobowymi (wyrażam zgodę na opublikowanie w części lub w całości wszystkich informacji zawartych w moich odpowiedziach, w tym mojego imienia i nazwiska lub nazwy mojej organizacji, i oświadczam, że żadna z podanych informacji nie jest niezgodna z prawem ani nie narusza praw osób trzecich w sposób, który uniemożliwiłaby publikację)
- mogą zostać opublikowane, pod warunkiem że pozostaną Państwo anonimowi (wyrażam zgodę na opublikowanie w całości lub w części wszystkich informacji zawartych w moich odpowiedziach (w tym moich wypowiedzi i opinii), pod warunkiem że pozostaną one anonimowe. Oświadczam, że żadna z podanych informacji nie jest niezgodna z prawem ani nie narusza praw osób trzecich w sposób, który uniemożliwiłaby publikację)

Informacje o respondencie

* 1. Imię

Maksymalna liczba znaków, jaką należy wprowadzić: 200

* 2. Nazwisko

Maksymalna liczba znaków, jaką należy wprowadzić: 200

*3. Adres e-mail

*4. Czy odpowiadają Państwo jako:

- obywatel(-ka)
- stowarzyszenie użytkowników kolei
- inna organizacja pozarządowa
- przedsiębiorstwo zarządzające kolejami/stowarzyszenie przedsiębiorstw zarządzających kolejami
- zarządca infrastruktury kolejowej/stowarzyszenie zarządców infrastruktury kolejowej
- zarządca stacji/stowarzyszenie zarządców stacji
- pracownik kolei/stowarzyszenie pracowników kolei
- dostawca technologii/stowarzyszenie dostawców technologii
- organ odpowiedzialny za transport w państwie członkowskim
- organ egzekwowania prawa w państwie członkowskim
- inny organ krajowy
- instytut badawczy/stowarzyszenie instytutów badawczych
- inne

4.a. Jeśli zaznaczono odpowiedź „inne”, proszę doprecyzować:

Maksymalna liczba znaków, jaką należy wprowadzić: 200

*5. Proszę określić wielkość organizacji lub firmy, w której imieniu udzielają Państwo odpowiedzi:

- mikroprzedsiębiorstwo (mniej niż 10 pracowników)
- małe przedsiębiorstwo (10–49 pracowników)
- średnie przedsiębiorstwo (50–249 pracowników)
- duże przedsiębiorstwo (250 pracowników lub więcej)
- nie wiem

*6. Proszę podać nazwę podmiotu, w którego imieniu udzielają Państwo odpowiedzi (jeżeli dotyczy)

Maksymalna liczba znaków, jaką należy wprowadzić: 200

*7. Czy podmiot, w którego imieniu udzielają Państwo odpowiedzi, został ujęty w unijnym rejestrze służącym przejrzystości?

Jeżeli Państwa organizacja nie figuruje jeszcze w tym rejestrze, zachęcamy do rejestracji. Nie jest to jednak warunkiem udziału w niniejszych konsultacjach.

- Tak
- Nie

*7.a. Jeśli tak, proszę podać numer w rejestrze służącym przejrzystości:

Maksymalna liczba znaków, jaką należy wprowadzić: 30

*8. Proszę wskazać swój kraj zamieszkania lub, jeśli odpowiadają Państwo w imieniu podmiotu – kraj jego siedziby głównej / miejsce prowadzenia działalności.

- Austria
- Belgia
- Bułgaria
- Chorwacja
- Cypr
- Republika Czeska
- Dania
- Estonia
- Finlandia
- Francja
- Niemcy
- Grecja
- Węgry
- Irlandia
- Włochy
- Łotwa
- Litwa
- Luksemburg
- Malta
- Niderlandy
- Polska
- Portugalia
- Rumunia
- Republika Słowacka
- Słowenia
- Hiszpania
- Szwecja
- Zjednoczone Królestwo
- Inne

8.a. Jeśli zaznaczono odpowiedź „inne”, proszę doprecyzować:

Maksymalna liczba znaków, jaką należy wprowadzić: 100

Określenie problemu

Problemem, którego rozwiązanie jest celem inicjatywy, jest coraz większe ryzyko doznania przez pasażerów w ruchu kolejowym szkód w wyniku ataków terrorystycznych. Z uwagi na dużą liczbę

zainteresowanych stron, które muszą podjąć działania w celu zapobiegania aktom terrorystycznym lub reagowania na nie, różnicę w postrzeganiu ryzyka w poszczególnych państwach członkowskich oraz otwartość i wzajemne połączenia sieci kolejowej, koordynacja na szczeblu europejskim stanowi często bardzo duże wyzwanie i może prowadzić do niewystarczającego poziomu ochrony w całej UE. Większość państw członkowskich postrzega swoje sieci kolejowe jako w dużej mierze sprawę krajową i ogranicza się do doraźnych rozmów dwustronnych z sąsiednimi państwami na temat usług transgranicznych.

Doprowadziło to jednak do powstania luk w zakresie koordynacji w kwestiach bezpieczeństwa.

To rosnące potencjalne ryzyko doznania przez ludzi szkód zmniejsza także atrakcyjność usług kolejowych oraz osłabia konkurencyjność transportu kolejowego w stosunku do innych środków transportu. Rozwój usług kolejowych w całej UE ma zasadnicze znaczenie dla utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, a w bardziej ogólnym ujęciu przyczynia się do rozwoju jednolitego rynku.

Ponadto indywidualne inicjatywy podejmowane przez państwa członkowskie w celu zwiększenia bezpieczeństwa konkretnych usług kolejowych bez koordynacji z UE i innymi państwami mogą w niektórych przypadkach być postrzegane jako mające dyskryminujący skutek w odniesieniu do niektórych przewoźników, a także tworzące nowe przeszkody dla liberalizacji sektora kolejowego, jaką nakreślono w ostatnim 4. pakiecie kolejowym.

9. Czy uważają Państwo, że istnieje wystarczająca koordynacja między państwami członkowskimi w celu zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów w ruchu kolejowym?

- Tak
- Tak, ale można by ją ulepszyć
- Nie
- Nie mam zdania

9.a. Proszę rozwinąć swoją odpowiedź:

Maksymalna liczba znaków, jaką należy wprowadzić: 2000

10. Jakie są Państwa opinie na temat znaczenia następujących możliwych przyczyn problemu, polegającego na występowaniu „zwiększonego ryzyka doznania szkód przez pasażerów w ruchu kolejowym w całej europejskiej sieci kolejowej”:

	ma bardzo duże znaczenie	ma pewne znaczenie	ma znaczenie	ma niewielkie znaczenie	w ogóle nie ma znaczenia	nie mam zdania
Zrozumienie zagrożenia bezpieczeństwa jest niewystarczające	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Odpowiedź na zagrożenie w całej europejskiej sieci kolejowej jest niewystarczająca	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Podejścia do zmniejszenia zagrożenia dla bezpieczeństwa są zróżnicowane wśród decydentów przemysłu kolejowego	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Rozwiązania i odpowiedzialność w zakresie bezpieczeństwa są rozproszone i niekompletne w przypadku usług międzynarodowych	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
---	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------

10.a. Mogą Państwo rozwinąć swoje odpowiedzi i zaproponować inne wyjaśnienie problemu:

Maksymalna liczba znaków, jaką należy wprowadzić: 2000

Potrzeba wprowadzenia środków unijnych

Celem tej inicjatywy jest uzupełnienie istniejących unijnych wymogów bezpieczeństwa na rzecz ochrony pasażerów międzynarodowego transportu lotniczego i morskiego poprzez zagwarantowanie, że międzynarodowe pasażerskie przewozy kolejowe są również chronione na odpowiednim poziomie. Wymogi bezpieczeństwa nałożone przez państwa członkowskie na szczeblu krajowym nie umożliwiają w sposób wystarczający równie skutecznego traktowania bezpieczeństwa przewozów transgranicznych jak podróży w jedną stronę, w przypadku gdy co najmniej dwie jurysdykcje krzyżują się z różnymi podejściami do ochrony bezpieczeństwa i reagowania na ataki oraz nieodpowiednimi mechanizmami koordynacji. Ze względu na konkurencyjność konieczne jest nałożenie na wszystkich unijnych przewoźników wymogu zapewnienia równoważnych poziomów bezpieczeństwa w odniesieniu do wszystkich odcinków podróży międzynarodowej (wewnątrz UE), z zastrzeżeniem przeprowadzenia odpowiedniej oceny ryzyka przy zastosowaniu wspólnej metodyki. Szczegół unijny jest zatem najodpowiedniejszy do rozwiązania określonych problemów, tak aby zapewnić odpowiedni poziom ochrony bezpieczeństwa we wszystkich państwach członkowskich.

11. Czy uważają Państwo, że środki podjęte na szczeblu unijnym są uzasadnione? Czy dostrzegają Państwo inne powody, by podejmować działania na szczeblu europejskim lub ich nie podejmować?

Zakres działań na szczeblu europejskim

Na pierwszy rzut oka zakres interwencji UE powinien być ograniczony do międzynarodowych przewozów kolejowych, w których przypadku pasażerowie przejeżdżają przez jedno lub kilka państw członkowskich UE, a nie dotyczyć wewnętrznych krajowych lub lokalnych przewozów kolejowych. Większość międzynarodowych pasażerskich przewozów kolejowych jest jednak w pełni zintegrowana w ramach europejskiej sieci kolejowej z pozostałymi rodzajami pasażerskich przewozów kolejowych. Nie ma możliwości łatwego oddzielenia pasażerów międzynarodowych na wszystkich stacjach kolejowych bez ponoszenia wysokich nieproporcjonalnych kosztów dostosowania infrastruktury. Prawdą jest również, że obecne zagrożenie bezpieczeństwa dotyczy wszystkich rodzajów pasażerskich przewozów kolejowych i że najlepszym rozwiązaniem byłaby kompleksowa reakcja w zakresie bezpieczeństwa.

12. Czy uważają Państwo, że stosowne jest podjęcie działań na szczeblu unijnym w odniesieniu do następujących przewozów?

	Niestosowne	Nie mam zdania	Stosowne
Przewozy międzynarodowe (przekraczające jedną lub kilka granic)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Przewozy krajowe (krajowe dalekobieżne przewozy kolejowe)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Przewozy lokalne (krótkie odcinki na obszarach miejskich i wiejskich)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

12.a. Proszę dodać Państwa uwagi / wyjaśnienia dotyczące przewidywanych kosztów i korzyści dla Państwa / Państwa organizacji w odniesieniu do różnych rodzajów przewozów kolejowych (przedstawionych powyżej):

Maksymalna liczba znaków, jaką należy wprowadzić: 5000

Ewentualne środki i ich skutki

a) Zrozumienie zagrożenia dla pasażerskiego transportu kolejowego

Następujące środki mają na celu poprawę zrozumienia zagrożenia bezpieczeństwa przez wszystkie zainteresowane strony oraz harmonizację zgłaszania i przekazywania danych:

Gromadzenie i wymiana informacji na temat incydentów dotyczących bezpieczeństwa kolei i środków zapobiegawczych: Środek ten zaradziłby niewystarczającej wymianie informacji między różnymi podmiotami publicznymi i prywatnymi w unijnym sektorze kolejowym.

Wdrożenie wspólnej metodyki oceny ryzyka: Oceny ryzyka badają możliwe sytuacje zagrożenia i potencjalne metody działania terrorystów i poddają je analizie dotyczącej zagrożenia, skutków i podatności na zagrożenia, aby określić proporcjonalne środki zmniejszające ryzyko.

Zaangażowanie pasażerów i propagowanie wiedzy na temat bezpieczeństwa wśród podróżnych na trasach międzynarodowych: Zapewnienie pasażerom łatwych sposobów powiadamiania przedsiębiorstwa o incydentach lub podejrzanym zachowaniu, np. za pomocą numeru alarmowego, oraz udostępnienie odnośnych informacji w różnych językach.

13. W jakim zakresie należy koordynować następujące środki na szczeblu europejskim?

	Nie ma potrzeby koordynacji na szczeblu unijnym	Potrzeba minimalnej koordynacji na szczeblu unijnym	Potrzeba ścisłej i ciągłej koordynacji na szczeblu unijnym	Nie mam zdania
Gromadzenie i wymiana informacji na temat incydentów dotyczących bezpieczeństwa kolei i środków zapobiegawczych	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wdrożenie wspólnej metodyki oceny ryzyka	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Zaangażowanie pasażerów i propagowanie wiedzy na temat bezpieczeństwa wśród podróżnych na trasach międzynarodowych	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
--	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------

13.a. Proszę dodać Państwa uwagi / wyjaśnienia dotyczące przewidywanych kosztów i korzyści dla Państwa / Państwa organizacji w związku z różnymi środkami:

Maksymalna liczba znaków, jaką należy wprowadzić: 5000

b) Odpowiednia reakcja na zagrożenie

Następujące środki zachęcą do lepszego uwzględnienia aspektów związanych z europejskim wymiarem tego problemu i większej spójności środków przyjmowanych na szczeblu krajowym:

Zacieśnienie współpracy między policją a przedsiębiorstwami kolejowymi: Sformalizowany międzynarodowy mechanizm współpracy między organami ścigania i zainteresowanymi stronami (przedsiębiorstwami kolejowymi oraz zarządcami stacji i infrastruktury) zapewni, że ochrona uwzględni specyfikę sektora i będzie proporcjonalna.

Sporządzenie wykazu najlepszych praktyk: Ustanowienie dla państw członkowskich i przedsiębiorstw kolejowych wykazu najlepszych praktyk w dziedzinie bezpieczeństwa na szczeblu europejskim, przy zastosowaniu uzgodnionej obiektywnej metodyki bez narzucania konkretnych rozwiązań.

Opracowanie planów zarządzania ryzykiem dotyczących bezpieczeństwa i środków naprawy transportu kolejowego: Państwa członkowskie mogłyby zostać zobowiązane do opracowania krajowych procesów zarządzania ryzykiem, w tym w szczególności kompleksowych planów bezpieczeństwa w odniesieniu do stacji obsługujących pasażerów międzynarodowych przewozów kolejowych, które to plany zawierają proporcjonalne środki ochrony dla całej stacji, a także określenia środków, które należy wprowadzić w celu zarządzania incydem w zakresie bezpieczeństwa, mającym wpływ na międzynarodowe pasażerskie przewozy kolejowe.

14. W jakim zakresie należy koordynować następujące środki na szczeblu europejskim?

	Nie ma potrzeby koordynacji na szczeblu unijnym	Potrzeba minimalnej koordynacji na szczeblu unijnym	Potrzeba ścisłej i ciągłej koordynacji na szczeblu unijnym	Nie mam zdania
Zacieśnienie współpracy między policją a przedsiębiorstwami kolejowymi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sporządzenie wykazu najlepszych praktyk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Opracowanie planów zarządzania ryzykiem dotyczących bezpieczeństwa kolei	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
--	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------

14.a. Proszę dodać Państwa uwagi / wyjaśnienia dotyczące przewidywanych kosztów i korzyści dla Państwa / Państwa organizacji w związku z różnymi środkami:

Maksymalna liczba znaków, jaką należy wprowadzić: 5000

c) spójność środków zmniejszających ryzyko, wprowadzonych przez państwa członkowskie

Następujące środki mają na celu zachęcić do wdrożenia zharmonizowanych środków podstawowych, tak aby przyniosło to europejską wartość dodaną.

Kontrola i szkolenie pracowników: Wszyscy pracownicy powinni podlegać odpowiedniej kontroli i należy zapewnić szkolenie wszystkich pracowników w celu poprawy gotowości przewoźników do zapobiegania wystąpieniu incydentu i pozytywnego reagowania w przypadku jego wystąpienia. Wszystkie szkolenia należy nagrywać, a nagrania przechowywać.

Lepsze projektowanie bezpieczeństwa stacji i pociągów: Uwzględnianie bezpieczeństwa na etapie projektowania stanie się normą służącą łagodzeniu skutków ataku, np. eksplozji, strzelaniny lub ataku z użyciem pojazdu.

Szersze wykorzystanie technologii związanej z bezpieczeństwem oraz zindywidualizowanych procesów bezpieczeństwa: Technologie i usługi w zakresie bezpieczeństwa będą w coraz większym stopniu wykorzystywane do zwalczania terroryzmu, zwłaszcza w dziedzinie wykrywania i monitorowania potencjalnych zagrożeń dla kolejowych systemów informatycznych (komunikaty dla i od pasażerów) oraz odporności urządzeń i infrastruktury.

15. W jakim zakresie należy koordynować następujące środki na szczeblu europejskim?

	Nie ma potrzeby koordynacji na szczeblu unijnym	Potrzeba minimalnej koordynacji na szczeblu unijnym	Potrzeba ścisłej i ciągłej koordynacji na szczeblu unijnym	Nie mam zdania
Kontrola i szkolenie pracowników	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lepsze projektowanie bezpieczeństwa stacji i pociągów	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Szersze wykorzystanie technologii w zakresie bezpieczeństwa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
---	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------

15.a. Proszę dodać Państwa uwagi / wyjaśnienia dotyczące przewidywanych kosztów i korzyści dla Państwa / Państwa organizacji w związku z różnymi środkami:

Maksymalna liczba znaków, jaką należy wprowadzić: 5000

d) Mechanizm koordynacji w odniesieniu do skutków transgranicznych

Następujące środki można wdrożyć w celu zmniejszenia rozproszenia rozwiązań i odpowiedzialności w zakresie bezpieczeństwa i koordynacji środków bezpieczeństwa dotyczących międzynarodowych przewozów kolejowych:

Zapewnienie spójności kontroli: Ustanowienie jednakowych lub przynajmniej równoważnych kontroli bezpieczeństwa na wszystkich stacjach obsługujących połączenia międzynarodowe w celu zapobiegania słabościom w łańcuchu bezpieczeństwa. Środek ten mógłby obejmować solidny system współpracy transgranicznej po incydencie związanym z bezpieczeństwem w pociągu międzynarodowym. Można by zbadać sposoby rozwiązania konkretnych kwestii związanych z koordynacją, takich jak konieczność umożliwienia pracownikom odpowiedzialnym za ochronę bezpieczeństwa podejmowania skutecznych działań w celu zmniejszenia zagrożeń w zakresie bezpieczeństwa podczas całej podróży międzynarodowej.

Utworzenie jednostki koordynacyjnej ds. bezpieczeństwa kolei europejskich z punktami kontaktowymi w państwach członkowskich:

W państwach członkowskich zostałyby wyznaczone punkty kontaktowe ds. bezpieczeństwa kolei w celu gromadzenia informacji i znalezienia rozwiązań kwestii wymagających koordynacji na szczeblu europejskim oraz zajęcia się wszystkimi sprawami będącymi przedmiotem wspólnego zainteresowania w dziedzinie bezpieczeństwa kolei. Nie kolidowałoby to z organizacją bezpieczeństwa kolei na szczeblu krajowym, w szczególności w przypadku incydentów.

Zorganizowanie wspólnych ćwiczeń z zakresu bezpieczeństwa: Wzmocnienie szkolenia pracowników kolei, aby pomóc im lepiej radzić sobie z atakami terrorystycznymi o charakterze transgranicznym, poprzez udział w ćwiczeniach organizowanych wspólnie przez kraje sąsiadujące w zakresie transgranicznych przewozów kolejowych z udziałem, w stosownych przypadkach, wyspecjalizowanych organów UE, takich jak RAILPOL i Atlas.

16. W jakim zakresie należy koordynować następujące środki na szczeblu europejskim?

	Nie ma potrzeby koordynacji na szczeblu unijnym	Potrzeba minimalnej koordynacji na szczeblu unijnym	Potrzeba ścisłej i ciągłej koordynacji na szczeblu unijnym	Nie mam zdania
Zapewnienie spójności kontroli	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Utworzenie jednostki koordynacyjnej ds. bezpieczeństwa kolei europejskich z punktami kontaktowymi w państwach członkowskich	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Organizowanie wspólnych ćwiczeń z zakresu bezpieczeństwa sieci	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

16.a. Proszę dodać Państwa uwagi / wyjaśnienia dotyczące przewidywanych kosztów i korzyści dla Państwa / Państwa organizacji w związku z różnymi środkami:

Maksymalna liczba znaków, jaką należy wprowadzić: 5000

Załączanie dokumentów i uwagi końcowe

17. Proszę załączyć wszelkie dokumenty (dokumenty potwierdzające, stanowiska, dane dotyczące kosztów i korzyści), które mogłyby dodatkowo pomóc w dokonaniu oceny środków bezpieczeństwa kolei na szczeblu europejskim.

Maksymalny rozmiar pliku wynosi 1 MB.

18. Jeżeli chcą Państwo podzielić się dalszymi informacjami w zakresie objętym tym kwestionariuszem, prosimy to zrobić w tym miejscu:

Maksymalna liczba znaków, jaką należy wprowadzić: 2000