

Warszawa, dnia 29 września 2017 r.

Poz. 44

**OBWIESZCZENIE**

**PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 29 września 2017 r.

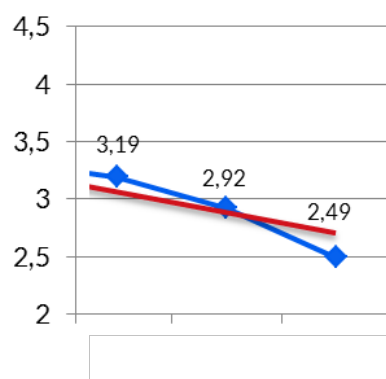
**w sprawie ogłoszenia rocznego  
„Raportu w sprawie bezpieczeństwa transportu kolejowego w Polsce w 2016 r.”**

Na podstawie art. 17a ust. 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1727, z późn. zm. ) ogłasza się roczny „Raport w sprawie bezpieczeństwa transportu kolejowego w Polsce w 2016 r.”, stanowiący załącznik do obwieszczenia.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*



# Raport w sprawie bezpieczeństwa transportu kolejowego w Polsce w 2016 r.



**KULTURA  
BEZPIECZEŃSTWA  
W TRANSPORCIE KOLEJOWYM**



**URZĄD  
TRANSPORTU  
KOLEJOWEGO**

Warszawa 2017

## **Misja:**

Kreowanie bezpiecznych i konkurencyjnych warunków świadczenia usług transportu kolejowego

## **Wizja:**

Nowoczesny i otwarty urząd dbający o wysokie standardy wykonywania usług na rynku transportu kolejowego

Urząd Transportu Kolejowego

Al. Jerozolimskie 134

02-305 Warszawa

[www.utk.gov.pl](http://www.utk.gov.pl)

NIP: 526-26-95-081

ISBN: 978-83-65709-16-5

## Spis treści

Spis treści.....	3
<b>A. Wstęp.....</b>	<b>4</b>
1. Cel i zakres raportu.....	4
2. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa.....	5
<b>B. Ogólny stan i strategia bezpieczeństwa.....</b>	<b>7</b>
1. Główne wnioski dotyczące roku sprawozdawczego.....	7
2. Krajowa strategia, programy i inicjatywy w zakresie bezpieczeństwa.....	13
3. Przegląd sytuacji w 2016 roku.....	19
4. Obszary priorytetowe w 2017 roku.....	20
<b>C. Zmiana stanu bezpieczeństwa.....</b>	<b>24</b>
1. Szczegółowa analiza aktualnych tendencji.....	24
2. Wyniki zaleceń w zakresie bezpieczeństwa.....	31
3. Wdrożone środki niezwiązane z zaleceniami w zakresie bezpieczeństwa.....	35
<b>D. Nadzór.....</b>	<b>37</b>
1. Strategia i plany.....	37
2. Nadzór nad systemami zarządzania w transporcie kolejowym.....	39
3. Zasoby ludzkie.....	50
4. Kompetencje.....	50
5. Proces decyzyjny.....	50
6. Koordynacja i współpraca.....	52
7. Wnioski z podjętych działań nadzorczych.....	53
<b>E. Certyfikacja i autoryzacja bezpieczeństwa.....</b>	<b>56</b>
1. Wytyczne.....	56
2. Kontakty z innymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa.....	56
3. Kwestie proceduralne.....	56
4. Informacje zwrotne.....	57
<b>F. Zmiany w prawodawstwie.....</b>	<b>58</b>
1. Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei.....	58
2. Zmiany w prawodawstwie i uregulowaniach.....	58
<b>G. Stosowanie CSM w zakresie oceny i wyceny ryzyka.....</b>	<b>60</b>
1. Doświadczenia krajowych organów ds. bezpieczeństwa.....	60
2. Informacje zwrotne od podmiotów.....	61
<b>H. Odstępstwa od systemu certyfikacji ECM.....</b>	<b>63</b>
<b>Załącznik 1: Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa.....</b>	<b>64</b>
<b>Załącznik 2: Zmiany w prawodawstwie.....</b>	<b>74</b>

## A. Wstęp

### 1. Cel i zakres raportu

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

Zgodnie z art. 18 dyrektywy bezpieczeństwa władza bezpieczeństwa corocznie publikuje raport roczny w sprawie swoich działań za poprzedni rok i przesyła go do Agencji najpóźniej do 30 września każdego roku.

Raport zawiera informacje o:

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

Raport kierowany jest do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej (dalej: Agencji). Zostanie dodatkowo opublikowany w Dzienniku Urzędowym Prezesa UTK oraz na witrynie internetowej Agencji ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)), na której publikowane są roczne raporty opracowywane przez wszystkie państwa członkowskie posiadające własne systemy kolejowe. Dostępny będzie dla wszystkich zainteresowanych stron – organów administracji publicznej, przedsiębiorców kolejowych, stowarzyszeń i izb gospodarczych.

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

Raport został opracowany na podstawie danych przekazanych Prezesowi UTK przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury kolejowej w rocznych raportach bezpieczeństwa, przedkładanych w oparciu o wymagania przepisów ustawy o transporcie kolejowym, transponującej do krajowego systemu prawnego odpowiednie wymagania dyrektywy bezpieczeństwa. Uzyskane za pośrednictwem raportów dane uzupełnione zostały danymi otrzymywanymi przez Prezesa UTK z innych źródeł, w tym w szczególności danymi gromadzonymi w prowadzonym przez Prezesa UTK Rejestrze Zdarzeń Kolejowych (dalej: RZK), stanowiącym jedno z podstawowych narzędzi bieżącego monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego.

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

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

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

Zaznaczyć również należy, że analiza zdarzeń kolejowych w oparciu o podział na poważne wypadki, wypadki i incydenty (wynikający z dyrektywy bezpieczeństwa) wykorzystywana jest w bieżących działaniach monitorujących stan bezpieczeństwa rynku kolejowego podejmowanych przez Prezesa UTK oraz prezentowana jest corocznie w Sprawozdaniu ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego (dawniej: Ocenie stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego), publikowanym w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Transportu Kolejowego. Natomiast niniejszy raport opracowany został w oparciu o klasyfikację zdarzeń jako znaczące wypadki (w tym poważne wypadki). Porównując zatem dane zawarte w obu dokumentach należy mieć na uwadze wspomnianą różnicę.

## **2. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa**

Ustawą z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 2016 poz. 1923) wzmocniono niezależność Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego jako organu oraz doprecyzowano kompetencje ustawowe, zarówno jako krajowej władzy bezpieczeństwa (National Safety Authority), jak i jako krajowego regulatora rynku (National Regulatory Body). Zmiany te w głównej mierze zostały zrealizowane poprzez zmianę formuły nadzoru nad Prezesem UTK. W tej chwili to Prezes Rady Ministrów sprawuje bezpośredni nadzór nad Prezesem UTK, a nie, jak to było do tej pory, minister właściwy do spraw transportu. Dodatkowo określono przesłanki skrócenia kadencji Prezesa UTK przez Prezesa Rady Ministrów. Niezależność została wzmocniona poprzez wprowadzenie następujących rozwiązań:

- sprawowania funkcji niezależnie od wszelkich interesów rynkowych;
- wyłączenia się od postępowania w sprawach podmiotów podlegających regulacji w przypadku, gdy Prezes UTK lub wiceprezesi UTK mieli z tymi podmiotami bezpośredni lub pośredni związek w roku poprzedzającym wybór na stanowisko;
- brak możliwości wykonywania innych zajęć zarobkowych, z wyjątkiem zajmowania stanowiska dydaktycznego w szkole wyższej;
- zakaz przynależności do partii politycznej, związku zawodowego oraz ogólny zakaz prowadzenia działalności publicznej niedającej pogodzić się z bezstronnością i niezależnością sprawowanego stanowiska;
- powołania na 5-letnią kadencję, a odwołanie z funkcji organu regulacyjnego może nastąpić wyłącznie za przewinienia dyscyplinarne, niezwiązane z podejmowanymi decyzjami.

Ponadto selekcja kandydatów odbywa się w drodze przejrzystej procedury w oparciu o odpowiednie kompetencje i doświadczenie zawodowe osób ubiegających się o powołanie na to stanowisko. Prezesa UTK oraz wiceprezesów powołuje Prezes Rady Ministrów na 5 letnią kadencję. Pierwsza kadencja została rozpoczęta powołaniem Pana Ignacego Góry na stanowisko Prezesa UTK w dniu 30 marca 2017 roku.

Celem zmian wprowadzonych do przepisów jest podkreślenie i ugruntowanie bezstronnego oraz niezależnego charakteru funkcji sprawowanej przez Prezesa UTK.

Ponadto wzmocniono kompetencje Prezesa UTK poprzez dokonanie następujących zmian:

- Poprawiono zakres nadzoru Prezesa UTK. Nadzór nad utrzymaniem nie dotyczy wyłącznie linii kolejowych, ale wszystkich elementów infrastruktury kolejowej;
- poprawiono i usystematyzowano zakres zadań Prezesa UTK w zakresie regulacji transportu kolejowego. Usystematyzowano zakres zadań Prezesa UTK w zakresie dostępu do infrastruktury kolejowej oraz dodano zadanie w zakresie kontroli regulaminu sieci;
- dodano zadanie w zakresie nadzoru nad poprawnością funkcjonowania obiektów infrastruktury usługowej oraz dodano nadzór Prezesa UTK nad przestrzeganiem przepisów dotyczących rachunkowości;
- uporządkowano przepisy dotyczące rozpatrywania przez Prezesa UTK skarg. Rozszerzono zakres kompetencji Prezesa UTK o skargi dotyczące obiektów infrastruktury usługowej;
- dodano przepisy dotyczące współpracy Prezesa UTK z organami regulacyjnymi z innych krajów oraz przepisy dotyczące obowiązków Prezesa UTK w zakresie sprawozdawczości.

## B. Ogólny stan i strategia bezpieczeństwa

### 1. Główne wnioski dotyczące roku sprawozdawczego

Wspólne cele bezpieczeństwa (CST), zgodnie z dyrektywą bezpieczeństwa, określają minimalne, wyrażone w kryteriach akceptacji ryzyka, poziomy bezpieczeństwa, które muszą być osiągnięte przez różne części systemu kolejowego oraz przez system kolejowy jako całość.

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

Osiągnięty w 2016 roku poziom wspólnych celów bezpieczeństwa w ujęciu ilościowym i jakościowym dla pięciu grup ryzyka indywidualnego obejmujących pasażerów, pracowników, użytkowników przejazdów, osoby przebywające w sposób nieuprawniony na obszarze kolejowym i tzw. „inne osoby” oraz poziom ryzyka wspólnego zaprezentowany został poniżej, w zestandaryzowanej tabeli. Tabela zawiera informacje o konkretnym wymaganiu bezpieczeństwa, krajowej wartości referencyjnej dla danego wymagania, osiągniętej wartości wskaźnika w ujęciu liczbowym i procentowym. Im niższy jest poziom wskaźnika, tym wyższy jest poziom bezpieczeństwa w danej grupie ryzyka.

Tabela 1. Realizacja wspólnych celów w zakresie bezpieczeństwa w 2016 r.

Wspólne cele bezpieczeństwa (CST)		NRV dla Polski	Wyliczona wartość wskaźnika	Osiągnięty poziom wskaźnika
<b>1.1. NRV dla ryzyka dla pasażerów (<math>\times 10^{-9}</math>) 2016</b>				
CST 1.1.	Ofiary śmiertelne i ważne poważne obrażenia (FWSI) wśród pasażerów na miliard pociągokilometrów pociągów pasażerskich	116,1	9,612	8,28%
CST 1.2.	Ofiary śmiertelne i ważne poważne obrażenia (FWSI) wśród pasażerów na miliard pasażerokilometrów	0,849	0,079	9,26%
<b>1.2. NRV dla ryzyka dla pracowników (<math>\times 10^{-9}</math>)</b>				
CST 2.	Ofiary śmiertelne i ważne poważne obrażenia (FWSI) wśród pracowników na miliard pociągokilometrów	17,2	5,122	29,78%
<b>1.3. NRV dla ryzyka dla użytkowników przejazdu kolejowego (<math>\times 10^{-9}</math>)</b>				
CST 3.1.	Ofiary śmiertelne i ważne poważne obrażenia (FWSI) wśród użytkowników przejazdów na miliard pociągokilometrów	277	221,513	79,97%
CST 3.2.	Ofiary śmiertelne i ważne poważne obrażenia (FWSI) wśród pasażerów na miliard pasażerokilometrów (km torów) pomnożona przez liczbę przejazdów	n.d.	-	-
<b>1.4. NRV dla ryzyka dla osób zaklasyfikowanych jako „inne osoby” (<math>\times 10^{-9}</math>)</b>				
CST 4.	Ofiary śmiertelne i ważne poważne obrażenia (FWSI) wśród innych osób na miliard pociągokilometrów	11,6	0,000	0,00%



**1.5. NRV dla ryzyka dla nieupoważnionych osób na terenie kolejowym ( $\times 10^{-9}$ )**

CST 5.	Ofiary śmiertelne i ważne poważne obrażenia (FWSI) wśród osób nieupoważnionych na miliard pociągokilometrów	1210	518,998	<b>43,74%</b>
--------	---	------	---------	---------------

**1.6. NRV dla ryzyka dla ogółu społeczeństwa ( $\times 10^{-9}$ )**

CST 6.	Ofiary śmiertelne i ważne poważne obrażenia (FWSI) wśród wszystkich osób na miliard pociągokilometrów	1590	752,035	<b>47,96%</b>
--------	---	------	---------	---------------

W 2016 r. żaden ze wskaźników, obliczonych dla ustalonych grup ryzyka w oparciu o dane statystyczne ujęte w formie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI), nie przekroczył akceptowanego poziomu ryzyka i wartości referencyjnych (NRV) ustalonych dla Polski.

Najniższe wartości wskaźnika, wskazujące na podnoszący się poziom bezpieczeństwa, osiągnięte zostały dla grupy ryzyka dotyczącego pasażerów i wynoszą odpowiednio: 8,28% dla CST 1.1 oraz 9,26% dla CST 1.2. Wartość wskaźnika ryzyka dla osób nieupoważnionych przebywających na terenie kolejowym wyniosła 43,74%, co stanowi spadek o 31,4% w stosunku do roku ubiegłego.

Największa wartość wskaźnika, podobnie jak w roku ubiegłym, osiągnięta została w grupie ryzyka dotyczącego użytkowników przejazdów kolejowych – 79,97%, co stanowi spadek w stosunku do roku poprzedniego o 12,4%. Do grupy, w której odnotowano największą wartość wskaźnika należy również CST 2. dla pracowników – 29,78% (spadek o 66%). W sumie CST 6. dla ogółu społeczeństwa wyniosło 47,96%, co stanowi spadek o 28,4%. Ryzyka te zostały zidentyfikowane jako obszary priorytetowe, to znaczy takie, w odniesieniu do których niezbędne jest podjęcie na poziomie państwa członkowskiego działań ukierunkowanych na zwiększenie poziomu bezpieczeństwa systemu kolejowego. Planowane działania Prezesa UTK mające na celu zwiększenie poziomu bezpieczeństwa w zakresie ww. ryzyk zostały opisane w rozdziale C.

Na liniach kolejowych w Polsce w 2016 r. doszło do dwóch poważnych wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych: 26 marca miał miejsce poważny wypadek na przejeździe kolejowym kategorii A, zlokalizowanym na szlaku Dziarnowo – Inowrocław Towarowy linii kolejowej nr 353 Poznań Wschód – Skandawa, zaś 8 listopada doszło do poważnego wypadku na przejeździe kolejowym kategorii A, zlokalizowanym na szlaku Piotrków Trybunalski – Rozprza linii kolejowej nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice.

Dnia 26 marca 2016 r. o godzinie 7:37 pociąg osobowy nr 7501 relacji Poznań Główny – Gdynia Główna obsługiwany lokomotywą serii EU07A-003, należący do przewoźnika kolejowego „PKP Intercity” S.A., na przejeździe kolejowym kategorii A usytuowanym na szlaku Dziarnowo – Inowrocław Towarowy w km. 95,669 linii kolejowej nr 353 Poznań Wschód – Skandawa, uderzył w samochód osobowy. Pociąg prowadzony był przez maszynistę elektrycznych pojazdów trakcyjnych i pomocnika maszynisty elektrycznych pojazdów trakcyjnych. Do zderzenia doszło przy prędkości pociągu 105 km/h. W wyniku zdarzenia zginęły dwie osoby dorosłe. Pojazd drogowy uległ całkowitemu zniszczeniu. Wśród przyczyn pierwotnych zdarzenia wskazano: nie zamknięcie rogatki przez dyżurnego ruchu posterunku odgałęźnego Dziarnowo przed podaniem sygnału zezwalającego „S2” na jazdę dla pociągu EIE 7501 na semaforze wyjazdowym oraz podanie sygnału zezwalającego na jazdę bez upewnienia się, czy rogatki przejazdu kolejowo-drogowego są zamknięte. Wskazano również szereg przyczyn pośrednich, wśród których należy zwrócić szczególną uwagę na fakt, że kierowca samochodu osobowego był nietrzeźwy.

Dnia 8 listopada 2016 r. na przejeździe kat. A w kilometrze 148,388 linii kolejowej nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice, podczas jazdy pociągu nr 1329 relacji Łódź Kaliska – Kraków Główny, przy otwartych rogatkach przejazdowych na przejazd wjechał samochód osobowy, którego kierowca poniósł śmierć na miejscu. Przyczyną pierwotną wypadku było najechanie pociągu nr 1329 na przejeździe

kategori A na pojazd drogowy (samochód osobowy), który wjechał na przejazd przy podniesionych rogatkach, przejechał przez tor nr 2 i wjechał bezpośrednio pod pociąg, jadący torem nr 1.

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

Rok 2016 był najbezpieczniejszym rokiem dla polskiego transportu kolejowego od 7 lat. Na ogólnodostępnej sieci kolejowej miało w nim miejsce 1 399 zdarzeń kolejowych, z czego 569 zostało zakwalifikowanych jako wypadki. W roku tym w zdarzeniach zginęło 167 osób, a kolejnych 190 zostało rannych, w tym 92 ciężko.

Transport kolejowy jest obecnie najbezpieczniejszą gałęzią transportu lądowego. Na ogólny obraz bezpieczeństwa w transporcie kolejowym składają się dwa czynniki – wypadki mające swoje źródło w systemie kolejowym oraz wypadki powstałe poza tym systemem. Podstawowymi czynnikami wpływającymi na stan bezpieczeństwa ruchu kolejowego są:

- stan techniczny infrastruktury kolejowej;
- stan techniczny taboru kolejowego;
- kompetencje pracowników;
- stan techniczny urządzeń sterowania ruchem kolejowym;
- funkcjonowanie przejazdów kolejowo-drogowych;
- poziom kultury bezpieczeństwa w społeczeństwie.

Zapewnienie dalszego, stabilnego wzrostu poziomu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym opierać się powinno zarówno na bezpieczeństwie techniczno-organizacyjnym (ang. safety), jak również zabezpieczeniu przed działaniem czynników zewnętrznych (ang. security).

Podsumowując informacje dotyczące bezpieczeństwa rynku kolejowego za rok 2016, należy zwrócić uwagę na następujące kwestie:

#### **Poprawa kultury raportowania zdarzeń kolejowych**

W 2016 r. znacznie poprawiła się kultura raportowania zdarzeń kolejowych. Spowodowało to, że odnotowano najwięcej zdarzeń kolejowych (w obszarze kategorii incydentów) oraz sytuacji potencjalnie niebezpiecznych. Mając to na względzie, wzrost liczby incydentów o 65,7% oraz sytuacji potencjalnie niebezpiecznych o 5,5% przy najniższej liczbie wypadków należy odczytywać pozytywnie – jako zwiększenie świadomości podmiotów rynku kolejowego w zakresie odpowiedzialności za bezpieczeństwo, w tym konieczność rzetelnego zgłaszania zdarzeń i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych. Dzięki temu, że są one rejestrowane i badane, zwiększa się poziom bezpieczeństwa. Było to jednym z celów Prezesa UTK w ramach wdrażania projektu „Kultura bezpieczeństwa”. Ponadto coraz mniej zdarzeń jest błędnie kwalifikowanych pomiędzy kategoriami, co niewątpliwie związane jest ze sprawowaniem nadzoru nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe, ale również z podnoszeniem się poziomu świadomości oraz świadczy o wdrożeniu proaktywnego zarządzania bezpieczeństwem przez podmioty rynku kolejowego.

#### **Wzrost liczby incydentów przy przewozie towarów niebezpiecznych**

Niepokojący trend (wzrost liczby przypadków o 69,2%) został odnotowany w związku z incydentami w trakcie przewozu towarów niebezpiecznych. Z jednej strony można to wiązać z podnoszącą się ogólną liczbą incydentów, z drugiej zaś z odchodzeniem od ukrywania zdarzeń. Pamiętać należy, że w przypadku przewozu towarów niebezpiecznych każdy incydent należy traktować poważnie, ponieważ takie przewozy stwarzają największe zagrożenie na liniach kolejowych. W związku z tym Prezes UTK prowadzi regularny nadzór nad bezpieczeństwem przewozu towarów niebezpiecznych. Zagadnienie to będzie objęte szczególnym nadzorem w latach 2017 i 2018.

### **Wzrost liczby zdarzeń „SPAD”**

Równie niepokojący trend (wzrost o prawie 7%) został odnotowany w zakresie pomijania przez maszynistów miejsc, w których powinni oni się zatrzymać. Dotyczy to zarówno miejsc, w których nie dochodziło do zagrożenia jak i miejsc, w których maszyniści pomijali sygnał „Stój” na semaforze i wjeżdżali w przestrzeń zarezerwowaną dla innych pojazdów. W zakresie incydentów (C44) można to przypisać podnoszeniu się poziomu kultury bezpieczeństwa. Jednak głównie w przypadku wypadków (B04) trudno pominąć fakt, że tego typu sytuacje niosą ze sobą bardzo duży poziom ryzyka. W nieznacznie zmienionych okolicznościach z tego typu „pominięć” mogą powstawać poważne wypadki. W związku z powagą tych zdarzeń Prezes UTK powołał zespół ds. monitorowania bezpieczeństwa, który zajmował się tym zagadnieniem, ze szczególnym uwzględnieniem przewoźnika, który miał najwięcej tego typu przypadków. Ze względu na złożoność przyczyn powstawania tych zdarzeń Prezes UTK zainicjował w 2016 roku prace nad innowacyjnym projektem, który pozwoli minimalizować wpływ czynnika ludzkiego na poziom bezpieczeństwa. Inicjatywa - Centrum Monitorowania Maszynistów ma wzmocnić i usprawnić proces egzaminowania maszynistów. Będzie to miejsce, w którym kompetencje wszystkich maszynistów będą weryfikowane w sposób niezależny i obiektywny, co również przyczyni się do poprawy poziomu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

Monitorowanie i weryfikacja tego obszaru skutecznie zapobiegne przypadkom nierespektowania przez maszynistów właściwego czasu odpoczynku przed podjęciem kolejnej służby oraz pozwoli na podjęcie decyzji o ewentualnym skierowaniu maszynisty na dodatkowe szkolenie. Na poziom wyszkolenia maszynistów wpływ mają również kompetencje instruktorów i egzaminatorów w ośrodkach szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów, które również należy poddawać okresowej weryfikacji.

Minimalizacji ryzyka zaistnienia zdarzeń związanych z czynnikiem ludzkim w aspekcie prowadzenia ruchu kolejowego sprzyjałoby wdrożenie krajowych rozwiązań technicznych zabezpieczających przed błędami popełnianymi przez człowieka. Rozwiązanie takie mogłoby być oparte na urządzeniach przytorowych, które są uzależnione od sygnałów wyświetlanych na semaforach oraz urządzeniach pokładowych, które powinny być zainstalowane na pojeździe i uzupełniać te części sieci kolejowej, na której nie będzie wdrażany europejski system ERTMS.

W aspekcie przeciwdziałania negatywnym skutkom wpływu czynnika ludzkiego przy tego typu zdarzeniach zasadnym jest utrzymanie funkcjonowania sygnału „Radiostop” umożliwiającego wdrożenie niezależnego od innych sygnałów nagłego hamowania pociągów w przypadku stwierdzenia zagrożenia. Obecne rozwiązania technologiczne uniemożliwiają zastosowanie funkcjonalności systemu „Radiostop” w przypadku systemu sterowania ruchem opartym na technologii GSM-R.

### **Poważne wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych**

W najtrudniejszym obszarze do zarządzania (ze względu na udział osób trzecich w stosunku do systemu kolejowego) utrzymała się podobna liczba poważnych wypadków. Ze względu na okoliczności tych zdarzeń, postępowania po ich zaistnieniu były prowadzone bezpośrednio przez PKBWK. Większość przyczyn wypadków leży poza systemem kolejowym, jednak część związana była także z uchybieniami po stronie systemu kolejowego. Dlatego Prezes UTK podejmuje działania dwutorowo: doraźnie w ramach nadzoru nad SMS zarządców infrastruktury, zaangażowanych w konkretne zdarzenia oraz systemowo poprzez odpowiednie zarządzanie zaleceniami PKBWK. Od 2016 r. zalecenia te są kierowane zgodnie z wymaganiami europejskimi bezpośrednio do Prezesa UTK, jako krajowej władzy bezpieczeństwa. Są tu poddawane analizie wpływu na systemy zarządzania bezpieczeństwem, a uwagi kierowane do podmiotów. Sprawowany jest również nadzór nad sposobem realizacji tych zaleceń – tak aby podejmowane działania były możliwie efektywne w oddziaływaniu na inne tego typu przypadki.

W wyniku analizy miernika wypadkowości na przejazdach poszczególnych kategorii, za kategorię docelową należy przyjąć kategorię B, w której wykorzystuje się samoczynną sygnalizację przejazdową oraz rogatki lub półrogatki. Podnoszenie kategorii przejazdów w poziomie szyn, połączone ze zmniejszaniem ich liczby, jest charakterystyczne dla rozwiniętych systemów kolejowych i z pewnością jest pożądanym stanem, do którego polski system kolejowy powinien dążyć.

Kluczowe jest przemyślane projektowanie kolejowych inwestycji oraz współpraca z zarządcami dróg publicznych przy projektowaniu modernizacji dróg i modernizowania ich w kierunku skrzyżowań bezkolizyjnych. Rozwiązaniu problemu nie sprzyja obowiązująca obecnie systemowa zasada, że za utrzymanie przejazdu kolejowo-drogowego odpowiada jedynie zarządca infrastruktury kolejowej. Zasada ta nie uwzględnia faktu, że problem wypadkowości na przejazdach jest problemem wspólnym systemu kolejowego i systemu transportu drogowego, a przede wszystkim jest to problem społeczeństwa, które ostatecznie koszty tych zdarzeń ponosi. Zasada ta powinna mieć zastosowanie zarówno w przypadku utrzymywania właściwego stanu technicznego przejazdu kolejowo-drogowego, jak również w przypadku likwidacji lub modernizacji takiego przejazdu i podwyższania jego kategorii.

W trakcie przekraczania przejazdów kolejowo-drogowych przez kierowców dochodzi do łamania przepisów kodeksu drogowego poprzez wjazd na obszar przejazdu już po uruchomieniu sygnalizacji świetlnej nakazującej zatrzymanie. Takie zachowanie sprowadza poważne zagrożenie na samego kierowcę, pasażerów jego pojazdu, ale również na pasażerów pojazdu kolejowego, którzy poza prawdopodobieństwem odniesienia obrażeń, narażeni są na niedogodności związane z często kilkugodzinnym usuwaniem skutków wypadku, podczas którego linia kolejowa jest nieczynna. Jednym ze sposobów radzenia sobie z tym problemem jest montaż systemu wykrywającego wjazd pojazdu na przejazd podczas działania sygnalizacji świetlnej. System taki może działać w pełni automatycznie - przez całą dobę, a dane z zarejestrowanych wykroczeń (wraz z danymi odczytami z tablicy rejestracyjnej) są przekazywane odpowiednim służbom. Nieuchronność kary, a przez to zniechęcanie kierowców do łamania przepisów, powinna przynieść pozytywne efekty w postaci zmniejszenia liczby wypadków.

Zwiększenie bezpieczeństwa w tym obszarze związane jest także z szeroko pojętą edukacją, zmierzającą do wzmocnienia tzw. kultury bezpieczeństwa wśród społeczeństwa. Pomimo podejmowania licznych ogólnopolskich akcji promujących bezpieczne zachowanie się w kontakcie z systemem kolejowym, w tym w szczególności z przejazdami kolejowo-drogowymi, nadal obszar ten cechuje się niskim zrozumieniem i świadomością zagrożeń. Szczególnie pożądana jest modyfikacja podstawy programowej w szkołach tak, aby kwestie właściwych postaw w kontakcie z transportem kolejowym były przekazywane członkom społeczeństwa już od najmłodszych lat. Większy nacisk na sposób przekraczania przejazdów kolejowych powinien również zostać położony w ośrodkach szkolenia i egzaminowania kierowców. Wiedza w tym zakresie zdobyta podczas szkolenia i zweryfikowana w trakcie egzaminu, łącznie z praktyczną weryfikacją właściwego zachowania w terenie, przyczyni się do zmniejszenia zagrożeń.

W razie unieruchomienia pojazdu w obszarze przejazdu kolejowo-drogowego decydującym czynnikiem jest czas przekazania informacji o tym zdarzeniu właściwym służbom. W tym celu zasadnym jest podjęcie działań polegających na stosowaniu dodatkowych oznaczeń na przejazdach kolejowo-drogowych zawierających podstawowe informacje nt. sposobu postępowania w sytuacji zagrożenia. Informacje takie powinny zawierać dane nt. numeru telefonu alarmowego, numeru przejazdu i ewentualnie miejsca (drogi), przy jakiej dany przejazd się znajduje. Informacja taka powinna znajdować się w miejscu łatwo dostępnym. W Polsce, po ustanowieniu właściwych procedur, numerem alarmowym powinien stać się przyjęty już w systemie powiadamiania numer 112. Takie rozwiązanie niewątpliwie przyczyni się do wzrostu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych.

### **Spadek liczby ofiar śmiertelnych**

Analizując skutki zdarzeń kolejowych, należy pozytywnie odnieść się do zmniejszenia się liczby osób zabitych na skutek tych zdarzeń. Obniżyła się ona w 2016 roku o 26,4% i osiągnęła wartość 167. W dalszym ciągu jest to bardzo wysoka liczba, jednak należy mieć na uwadze, że przyczyny prawie 75% zdarzeń leżą poza systemem kolejowym i dotyczą udziału osób trzecich. Dotarcie do grupy osób, kierujących pojazdami drogowymi, którzy nie stosują się do obowiązujących przepisów prawa oraz osób wchodzących na teren kolejowy bez uprawnienia jest utrudnione i pracochłonne. Niemniej należy odnotować, że działania podejmowane przez Prezesa UTK, kampanie informacyjne, udział w akcji „Bezpieczny przejazd – szlaban na ryzyko”, czy liczne wydarzenia, mające na celu promowanie bezpieczeństwa, przynoszą pożądane efekty.

### **Zmniejszenie liczby zdarzeń kategorii B34**

W kwestii tak zwanych dzikich przejść, czyli trudnej do zarządzania kategorii B34 w 2016 roku odnotowano 26% spadek liczby zdarzeń. Dodatkowo w 2016 r. o 31,9% wzrosła liczba zdarzeń zaklasyfikowanych jako samobójstwa, w związku z czym można stwierdzić, że poprawia się tempo przekwalifikowywania zdarzeń przez organy ścigania, czyli wykluczanie sprawstwa osób. Poza aspektem czysto statystycznym wydaje się, że zaczynają przynosić efekty kampanie organizowane zarówno przez Prezesa UTK, jak i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej PKP PLK), takie jak „STOP dzikim przejściom” lub „Torowisko to nie boisko”.

### **Spadek kradzieży infrastruktury – skuteczność działań związanych z Memorandum**

W 2016 r. odnotowano również spadek (24,1%) liczby kradzieży i aktów wandalizmu na terenie kolejowym. Przyczyniły się do tego zarówno działania operacyjne Straży Ochrony Kolei, jak również zaangażowanie zarządców infrastruktury w ramach Memorandum w sprawie przeciwdziałania kradzieżom infrastruktury. Prezes UTK jest jednym z sygnatariuszy Memorandum i aktywnie angażuje się w realizację jego założeń.

### **Wzrost liczby kontroli i zmniejszenie liczby nieprawidłowości**

Rok 2016 był również rokiem o najwyższej wydajności i skuteczności działań nadzorczych podejmowanych przez Prezesa UTK. Przeprowadzono o 58% więcej działań nadzorczych, jak również zanotowano 23,5% spadek liczby nieprawidłowości. Świadczy to o skuteczności systemowego podejścia do nadzoru nad rynkiem kolejowym, jak również o zmieniającej się świadomości podmiotów. W efekcie realnie podnosi się poziom kultury bezpieczeństwa. Wynika to nie tylko ze skuteczności działań podejmowanych przez pracowników Oddziałów Terenowych, ale również z aktywnej wymiany informacji i samodzielnego dążenia do rozwoju wdrożonych i odpowiednio nadzorowanych Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem i Utrzymaniem przez ich użytkowników, m.in. w ramach takich działań jak konkurs „Kultura bezpieczeństwa”.

### **Podniesienie poziomu kultury bezpieczeństwa**

Kluczowym zagadnieniem dla systematycznego wzrostu poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego jest kontynuowanie dotychczasowych oraz podejmowanie nowych działań w zakresie propagowania zasad kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, której filarem jest stosowanie proaktywnego podejścia do kwestii bezpieczeństwa. Kształtowanie świadomości kultury bezpieczeństwa wśród osób kierujących podmiotami rynku kolejowego oraz ich pracowników pozwoli na właściwe prowadzenie zarządzania ryzykiem, w tym wykorzystywanie wiedzy i kompetencji do identyfikowania zagrożeń i wdrażania adekwatnych środków kontroli ryzyka. Dlatego też istotnym aspektem wdrażania kultury bezpieczeństwa jest działalność instytucji publicznych, jednostek naukowych, mediów branżowych, jak i innych podmiotów związanych z szeroko rozumianym sektorem kolejowym, które, realizując swoje zadania, będą wspierać rozwój kultury bezpieczeństwa.

## 2. Krajowa strategia, programy i inicjatywy w zakresie bezpieczeństwa

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

Problematyka bezpieczeństwa sektora kolejowego w tym dokumencie ujęta jest w dwóch aspektach:

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

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

W kontekście zapisów strategicznych dotyczących rewitalizacji i utrzymania infrastruktury kolejowej istotne znaczenie ma skala projektów inwestycyjnych w wielu miejscach polskiej sieci kolejowej mających na celu poprawę stanu infrastruktury kolejowej oraz podniesienie poziomu bezpieczeństwa. Znaczna część z tych prac jest współfinansowana ze środków Unii Europejskiej.

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

Na realizację celów zawartych w KPK, w 2016 r. zaplanowano wydanie 5 183,7 mln PLN, z czego wydano 4 932,6 mln PLN, co stanowi wykonanie planu finansowego na poziomie 95%

W 2016 roku zakończono realizację 39 projektów. Na koniec 2016 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prowadziła postępowania przetargowe na wartość ogółem 28 702,9 mln PLN (netto), przy czym w 2016 roku wszczęto ponad 300 postępowań na łączną wartość szacunkową 11 059,6 mln PLN (netto) oraz kontynuowano 76 postępowań na łączną wartość szacunkową 17 663,6 mln PLN (netto). W 2016 r. Spółka zawarła umowy na kwotę około 2 595,5 mln PLN.

Zarządca infrastruktury złożył w 2016 roku wnioski o dofinansowanie z CEF 10 projektów o łącznej wartości 2 073,7 mln PLN. Spółka aplikowała również o środki unijne w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (dalej: POIiŚ) oraz Programu Operacyjnego Polska Wschodnia (dalej: POPW). W ramach POIiŚ PKP PLK złożyła 11 wniosków o dofinansowanie, których wartość wyniosła 8 319,7 mln PLN i podpisała 4 umowy o dofinansowania na łączną kwotę netto 4 363 919,2 mln PLN. Na koniec 2016 roku PKP PLK miała zakontraktowane środki dla 12 projektów na łączną kwotę netto 7 596 130,4 mln PLN, co stanowi około 26% wartości projektów POIiŚ 2014-2020. W ramach

POPW Spółka aplikowała o środki unijne dla jednego projektu, dla którego została podpisana umowa o dofinansowanie.

Dla zapewnienia bezpieczeństwa przewozów spośród trwających projektów inwestycyjnych istotne znaczenie mają zadania obejmujące budowę nowych rozjazdów kolejowych oraz modernizację przejazdów kolejowych (działanie ściśle powiązane z obszarem priorytetowym, w którym obliczony wskaźnik najbardziej zbliżył się do krajowej wartości referencyjnej).

Działania w tym zakresie są realizowane zarówno w ramach modernizacji i rewitalizacji linii (w 2016 r. w ramach tych działań zmodernizowano, zrewitalizowano lub wybudowano m.in. 509 km torów, 549 rozjazdów i 213 przejazdów kolejowo-drogowych, a także wybudowano lub zmodernizowano 47 skrzyżowań dwupoziomowych), jak i w ramach odrębnych projektów inwestycyjnych (projekt w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) 7.1-71 Poprawa bezpieczeństwa poprzez budowę nowych rozjazdów kolejowych o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym, zakładający wymianę 549 rozjazdów, czy projekty POIiŚ 7.1-59 i POIiŚ 7.1-80 Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych – etap I i II, dotyczyła do 31 grudnia 2016 r. modernizacji 213 przejazdów kolejowo-drogowych. Ponadto inwestycje mające na celu poprawę stanu bezpieczeństwa dotyczyły również oznakowania dojazdów do przejazdów kolejowo-drogowych poziomymi liniami spowalniającymi jazdę, zabudowy dodatkowych urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru (DSAT) czy zakupu i instalacji radiotelefonów bazowych z systemem Radiostop na strażnicach przejazdowych.

W związku z modernizacjami linii kolejowych, w 2016 r. prowadzone były kolejne postępowania z wniosków o wydanie decyzji Prezesa UTK w trybie art. 20 dyrektywy 2008/57/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (dalej: dyrektywa w sprawie interoperacyjności) rozstrzygające konieczność uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji. Rolą Prezesa UTK w przypadku inwestycji dotyczących podsystemów po modernizacji jest każdorazowa ocena charakteru i zakresu przeprowadzanych prac w ramach przedmiotowej inwestycji nie tylko z punktu widzenia uwarunkowań technicznych, ale również i kryteriów bezpieczeństwa systemu kolei, w kontekście potencjalnego wpływu planowanej modernizacji na bezpieczeństwo systemu kolei.

Rok 2016 to również dążenie do spełnienia wymagań wynikających z interoperacyjności systemu kolei dotyczących bezpieczeństwa, m.in. poprzez wydanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji dla pojazdów zgodnych z TSI – elektrycznych zespołów trakcyjnych, w tym pierwsze dopuszczenia pojazdów wyposażonych w pokładowy system ERTMS/ETCS.

Prezes UTK uczestniczy w pracach w ramach Memorandum w sprawie współpracy na rzecz przeciwdziałania zjawisku kradzieży i dewastacji infrastruktury. Memorandum zostało zainicjowane w 2012 roku przez prezesów trzech urzędów regulacyjnych: Urzędu Komunikacji Elektronicznej, Urzędu Regulacji Energetyki oraz Urzędu Transportu Kolejowego. Porozumienie to podpisały również – na prawach sygnatariuszy – podmioty sektorów telekomunikacyjnego, energetycznego i kolejowego, pragnące aktywnie włączyć się w działania objęte jego zakresem. W tę tematykę wpisują się również działania prewencyjne Policji na rzecz zapobiegania kradzieży i dewastacji mienia.

PKP PLK podejmuje corocznie szereg działań na rzecz ochrony infrastruktury kolejowej. Do działań podjętych w ubiegłym roku należały (informacje na podstawie Roczego raportu w sprawie bezpieczeństwa PKP PLK za 2016 r.):

- monitorowanie miejsc, w których najczęściej dochodzi do kradzieży i dewastacji infrastruktury, prowadzone przez funkcjonariuszy SOK, Policji i pracowników PKP PLK;
- kierowanie na zagrożone szlaki wzmocnionych sił funkcjonariuszy SOK, w tym również prowadzenie działań w ubraniach cywilnych;

- prowadzenie regionalnych i ogólnopolskich wzmożonych działań na najbardziej zagrożonych szlakach kolejowych pod kryptonimem: „INFRASTRUKTURA”;
- wykorzystanie samochodów specjalnych MCM (Mobilne Centrum Monitoringu) na najbardziej zagrożonych odcinkach linii kolejowych oraz w miejscach gdzie dokonywane są kradzieże infrastruktury;
- współpraca z Policją, kierowanie pisemnych wystąpień do właściwych Komend Wojewódzkich Policji o zintensyfikowanie działań prewencyjnych w rejonach częstych kradzieży;
- kontrole punktów skupu złomu i metali kolorowych wspólnie z Policją, Inspekcją Handlową oraz przedstawicielami spółek kolejowych w ramach posiadanych uprawnień;
- uświadamianie organów samorządowych wydających pozwolenia na prowadzenie działalności gospodarczej dla punktów skupu złomu o skutkach kradzieży mienia kolejowego, a w szczególności urzędów bezpośrednio wpływających na bezpieczeństwo ruchu kolejowego;
- kierowanie do właścicieli punktów skupu złomu zawiadomień o dokonaniu kradzieży (po każdej kradzieży urzędów infrastruktury kolejowej) z wyszczególnieniem, jakie elementy zostały skradzione, informowanie o sankcjach prawnych wynikających ze skupowania mienia pochodzącego z przestępstwa oraz o zagrożeniu bezpieczeństwa w ruchu pociągów;
- pisemne powiadomienia o zdarzeniu, jak też o zatrzymaniu sprawcy, do właściwej spółki Grupy PKP z informacją, że uszkodzony zakład ma możliwość sporządzenia doniesienia karnego oraz dochodzenia na drodze prawnej odszkodowań za poniesione straty;
- wspólne obchody linii kolejowych z pracownikami PKP PLK (Sekcje Eksploatacji) w celu wytypowania miejsc, gdzie kradzieże dokonywane są najczęściej oraz wypracowanie wspólnych działań na szczeblu zakładu;
- nadzór i monitoring szlaków kolejowych, na których są planowe zamknięcia realizowane przez pociągi sieciowe z celu zapewnienia bezpieczeństwa i nadzór nad urządzeniami sterowania ruchem kolejowym;
- działania pod kryptonimem „Bezpieczne Tory” w celu kontroli osób poruszających się po obszarze kolejowym;
- wykorzystanie foto-pułapek, noktowizorów i termowizorów na najbardziej zagrożonych odcinkach linii kolejowych oraz w miejscach kradzieży infrastruktury.

W 2016 r. odnotowano spadek (24,1%) liczby kradzieży i aktów wandalizmu na terenie kolejowym.

Prezes UTK uruchomił specjalną infolinię, na którą można zgłaszać wszelkie skargi i wnioski związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Dodatkowo zgłoszenia można kierować za pośrednictwem formularza kontaktowego zamieszczonego na stronie UTK, poprzez pocztę elektroniczną oraz tradycyjną.

W 2016 r., za pośrednictwem infolinii i innych dedykowanych kanałów kontaktowych z Prezesem UTK, wpłynęło 510 zgłoszeń związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego (liczba ta utrzymała się na podobnym poziomie, co w 2015 roku). We wszystkich przypadkach podjęto natychmiastowe działania kontrolne i sprawdzające, które w większości potwierdziły nieprawidłowości w funkcjonowaniu podmiotów rynku kolejowego. Wielokrotnie szybka reakcja ze strony Prezesa UTK przyczyniła się do wyeliminowania potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Od 2013 r. Prezes UTK prowadzi kampanię informacyjno-edukacyjną „Kolejowe ABC” – ogólnopolski program z zakresu edukacji na temat bezpieczeństwa skierowany do dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym. W 2016 r. kampania została doceniona przez Rzecznika Praw Dziecka, Ministra Edukacji Narodowej oraz Ministra Infrastruktury i Budownictwa, którzy objęli nad nią patronat honorowy.



Celem kampanii jest propagowanie zasad bezpieczeństwa oraz wartości i wzorców związanych z odpowiedzialnym zachowaniem się podczas korzystania z transportu kolejowego oraz poruszania się na obszarach stacji, przystanków i przejazdów kolejowych. Zajęcia dostosowane do wieku dzieci pozytywnie i stymulująco wpływały na rozwój ich zdolności poznawczych, takich jak uwaga, myślenie przyczynowo-skutkowe czy spostrzegawczość, a także umiejętność przewidywania i podejmowania właściwych decyzji. Zajęcia rozwijały również wyobraźnię odbiorców i poczucie odpowiedzialności za bezpieczeństwo swoje i innych.

W 2016 r. zostały przygotowane dwa konkursy: dla uczniów szkół podstawowych oraz dla najmłodszych. Do konkursu dla dzieci w wieku 7-12 lat zgłosiło się ponad 40 szkół podstawowych, a do konkursu dla przedszkolaków – ponad 130 placówek edukacyjnych. Główną nagrodą w każdym konkursie była wizyta Zespołu Kolejowego ABC w placówce edukacyjnej oraz przeprowadzenie zajęć dla dzieci. Pod koniec każdej lekcji dzieci otrzymały dyplomy oraz dodatkowe nagrody.

W 2016 r. Zespół Kolejowego ABC przeprowadził blisko 50 zajęć edukacyjnych w placówkach na terenie w całego kraju. Spotkał się z grupą ponad 2 500 dzieci i młodzieży w wieku 3-10 lat. Ponadto wziął udział w pięciu wydarzeniach plenerowych promujących bezpieczeństwo wśród najmłodszych.

Kolejną inicjatywą Prezesa UTK jest „Dzień Pasażera” – kampania informacyjno-edukacyjna prowadzona od 2011 r. dotycząca praw przysługujących pasażerom kolei. Podczas spotkań na dworcach kolejowych w całej Polsce podróżnym udzielane są porady i informacje na temat przysługujących im praw. W trakcie każdego spotkania pracownicy UTK rozdają pasażerom ulotki dotyczące praw pasażerów, a także zapoznają podróżnych z informacjami dotyczącymi możliwości złożenia reklamacji i uzyskania odszkodowania za opóźniony pociąg. W ramach tego działania, w 2016 r. rozdano ok. 5 000 ulotek.

Ponadto pasażerowie mają okazję podzielić się z pracownikami UTK własnymi spostrzeżeniami i uwagami związanymi z koleją oraz wypełnić anonimową ankietę badającą satysfakcję z usług oferowanych na dworcach i w pociągach. W 2016 r. taką ankietę wypełniło ponad 700 podróżnych. Podczas akcji stoisko UTK odwiedzają również osoby głuche i niedosłyszące, które mogą porozmawiać z pracownikiem UTK biegle posługującym się Polskim Językiem Migowym. Osoby te mogą także obejrzeć krótkie filmy dotyczące praw pasażerów. Dla osób niewidomych przygotowane są ulotki w języku Braille'a.

Kolejnym z działań Prezesa UTK są spotkania organizowane pod nazwą „Piątki z UTK – bezpieczeństwo na piątkę”.

Właściwy poziom komunikacji z podmiotami rynku kolejowego oraz ze wszystkimi osobami zainteresowanymi działalnością Prezesa UTK umożliwia płynny przepływ informacji, które wpływają na kształtowanie bezpiecznego transportu kolejowego. „Piątki z UTK - bezpieczeństwo na piątkę” to spotkania o charakterze dni otwartych, które odbywają się w co drugi piątek w siedzibie UTK w Warszawie oraz w każdym z siedmiu Oddziałów Terenowych. Jest to możliwość spotkania z przedstawicielami Urzędu gotowymi odpowiedzieć na wszelkie pytania dotyczące bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w tym z zakresie postępowań administracyjnych i kontrolnych prowadzonych przez Prezesa UTK. Jest to doskonała okazja do rozwiania wszelkich wątpliwości, zarówno natury merytorycznej, jak i formalnoprawnej. W 2016 r. odbyło się blisko 80 takich spotkań.

W 2016 r. rozpoczęto projekt Akademia UTK. Celem projektu jest transfer wiedzy pomiędzy pracownikami UTK oraz pomiędzy pracownikami UTK, a uczestnikami szeroko rozumianego rynku kolejowego. W ramach Akademii UTK stworzono strukturę, opracowano zasady oraz przeprowadzono cykl szkoleń i warsztatów. Narzędzie to jest wykorzystywane jako jeden z filarów praktycznego podnoszenia poziomu kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

Akademia UTK swoim zakresem obejmuje dwa obszary. Pierwszy z nich – zewnętrzny, skierowany jest do uczestników rynku kolejowego. Działalność urzędu w tym obszarze nazwano Akademią Wiedzy Kolejowej (dalej: AWK). Drugi obszar – wewnętrzny to działania urzędu skierowane do pracowników UTK i tę działalność nazwano UTK dla UTK (dalej: UDU).

Działalność edukacyjna prowadzona w ramach AWK pozwala na przekaz wiedzy specjalistycznej z UTK na rynek kolejowy. Takie działania mają często charakter prewencyjny, co pozwala na przygotowanie rynku na wprowadzenie nowych regulacji i zmian przepisów. Stały kontakt z przedstawicielami rynku kolejowego pozwala na lepsze zrozumienie problemów, z jakimi borykają się uczestnicy rynku, a tym samym umożliwia sprawne reagowanie. Liczba podejmowanych przez UTK działań edukacyjnych oraz szerokie spektrum słuchaczy, w naszej ocenie, przekłada się na wzrost bezpieczeństwa przewozów kolejowych. Tematyka szkoleń dostosowywana jest na bieżąco do zapotrzebowania. Rada programowa AWK wraz z Komitetem Sterującym projektu opracowuje plan szkoleń na dane półrocze. W przypadku pojawienia się nagłej potrzeby związanej z rozwiązaniem określonego problemu, UTK stara się bezzwłocznie zorganizować szkolenie tak, by w jak najkrótszym czasie rynek otrzymał komplet wiedzy. Nieodpłatne szkolenia organizowane w ramach AWK cieszą się olbrzymim zainteresowaniem, dlatego też stworzono możliwość uczestnictwa w szkoleniach poprzez wideokonferencje. W 2016 r. zorganizowano trzy szkolenia, w których udział wzięły 162 osoby.

W zakresie UTK dla UTK realizowano szkolenia, które swym obszarem obejmowały tematykę z zakresu prawa, administracji, IT oraz szkolenia techniczne / branżowe. W 2016 r. zorganizowano 19 szkoleń, w których udział wzięły 224 osoby (część pracowników UTK uczestniczyła w kilku szkoleniach). Szczególne znaczenie dla utrzymania, a nawet zwiększenia, bezpieczeństwa transportu kolejowego mają zapewne szkolenia branżowe przeznaczone dla pracowników Oddziałów Terenowych Urzędu. Dbałość o podnoszenie kwalifikacji zawodowych osób prowadzących prace w terenie jest jednym z głównych priorytetów polityki szkoleniowej. Troska o rzetelność i najwyższy poziom merytoryczny kontroli prowadzonych przez inspektorów przekłada się bezpośrednio na wzrost bezpieczeństwa transportu kolejowego. Możliwe jest to dzięki objęciu pracowników wszystkich Oddziałów Terenowych UTK jednolitym programem szkolenia w ramach Akademii UTK.

Prezes UTK w ramach poprawy kultury bezpieczeństwa transportu kolejowego wdraża i prowadzi znaczące projekty adresowane zarówno do podmiotów rynku kolejowego, jak i całego społeczeństwa. Jedną z kluczowych inicjatyw w tym zakresie jest projekt Deklaracji oraz Konkursu Kultury Bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. W myśl przyjętych wartości i założeń bezpieczeństwo jest kluczowym i niezbędnym warunkiem zrównoważonego rozwoju branży kolejowej. Każdy podmiot prowadzący działalność w obszarze kolejowym powinien utrzymywać i podnosić poziom bezpieczeństwa w ramach swojej działalności. Koncepcja tego projektu opiera się na promowaniu dobrych praktyk, postaw i wartości w obszarze rynku kolejowego. Założenia kultury bezpieczeństwa wskazują na system zasad, których przestrzeganie umożliwia właściwy rozwój rynku kolejowego. Wśród wartości tych należy wskazać m.in. postrzeganie bezpieczeństwa jako wartości nadrzędnej dla pracowników i organizacji, akceptowanie standardów bezpieczeństwa i zintegrowanie ich z codzienną działalnością, szczerze i otwarte postępowanie ze słabymi punktami, ukierunkowanie na znalezienie rozwiązań czy zero tolerancji dla naruszeń przepisów prawa oraz procedur wewnętrznych. Szczególną uwagę zwraca się również na kwestię czynnika ludzkiego w kształtowaniu bezpiecznego transportu kolejowego. Rozwój umiejętności pracowników, tak aby byli zdolni do działania w interesie bezpieczeństwa, w sposób zgodny z kompetencjami, doświadczeniem oraz standardami zawodowymi odpowiadającymi poszczególnym stanowiskom i funkcjom jest w tym kontekście bardzo istotny. W tym celu organizacja powinna zapewniać pracownikom odpowiednie warunki pracy, narzędzia, szkolenia i procedury.

W 2016 r. opracowano i wdrożono „Deklarację w sprawie rozwoju kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym”. Celem inicjatywy jest promowanie aktywności w zakresie działań podnoszących poziom bezpieczeństwa transportu kolejowego. Do grona Sygnatariuszy Deklaracji

przystąpiło blisko 160 podmiotów, w tym Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, Urząd Lotnictwa Cywilnego, Komenda Główna Policji oraz przedstawiciele zarządców infrastruktury, przewoźników kolejowych, użytkowników bocznic, a także jednostki naukowe, stowarzyszenia i media. Uczestnictwo w tworzeniu bezpiecznej kolei, propagowanie dobrych praktyk, wzbudzanie zaufania społecznego – to tylko niektóre z korzyści płynących z udziału w projekcie.

Sygnatariusze Deklaracji biorą udział w Konkursie o nagrodę Prezesa UTK. Celem Konkursu jest nagradzanie lub wyróżnianie osób lub podmiotów, które swoją pracą lub dzięki wprowadzonym innowacyjnym rozwiązaniom przyczyniają się do podnoszenia kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Jest to również możliwość docenienia i nagrodzenia osób, które swoim zachowaniem lub działaniem wdrażają zasady kultury bezpieczeństwa w codziennej pracy. Konkurs „Kultura bezpieczeństwa w transporcie kolejowym” został ogłoszony 12 sierpnia 2016 r.

Założeniem konkursu „Kultura bezpieczeństwa w transporcie kolejowym” jest wymiana doświadczeń podmiotów rynku kolejowego w zakresie promowania kultury bezpieczeństwa oraz podejmowania działań mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa polskiego transportu kolejowego. Nagradzane są działania spełniające cztery kryteria: innowacyjność, systemowość rozwiązania, korzyści dla bezpieczeństwa transportu kolejowego i stopień wdrożenia. Nagrody i wyróżnienia w konkursie przyznawane są przez powołaną w tym celu kapitułę. Podmioty, których zgłoszenia zwyciężą w konkursie otrzymują nagrody – statuetki kultury bezpieczeństwa oraz możliwość posługiwania się złotym logotypem kultury bezpieczeństwa przez rok od dnia ogłoszenia wyników. Podmioty, których zgłoszenia zostaną dopuszczone do udziału w konkursie, otrzymują prawo do posługiwania się logotypem kultury bezpieczeństwa przez rok od dnia ogłoszenia wyników konkursu. Kapituła może przyznać również wyróżnienia za szczególne osiągnięcia w dziedzinie poprawy bezpieczeństwa transportu kolejowego oraz integracji osób z niepełnosprawnością.

Finał I Konkursu „Kultura bezpieczeństwa w transporcie kolejowym” odbył się 25 listopada 2016 r. Kapituła konkursu nagrodziła przedsiębiorstwa kolejowe wprowadzające rozwiązania promujące bezpieczeństwo. Wyróżnienia trafiły natomiast do osób, które swoimi działaniami uratowały życie pasażerów i współpracowników.

W 2016 r. kontynuowano rozpoczęte rok wcześniej prace nad przygotowaniem i publikacją zaktualizowanej Listy Prezesa UTK w sprawie właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, zastępującą Listę Prezesa UTK wydaną 26 września 2013 r.

Nowa Lista Prezesa UTK identyfikuje wymagania krajowe dla pojazdów zgodnych z TSI (przypadki szczególne, punkty otwarte, zgodność pojazdu z siecią kolejową) oraz pojazdów niezgodnych z TSI. Przeprowadzona weryfikacja, datowanie norm i ich aktualizacja miała na celu podniesienie wymogów bezpieczeństwa poprzez stosowanie spójnych i zharmonizowanych przepisów technicznych.

Celem wyznaczenia krajowych wymagań technicznych zawartych w Liście Prezesa UTK jest zapewnienie bezpieczeństwa systemu kolei oraz bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego poprzez określenie punktów oceny dla wymagań zasadniczych. Przeprowadzając weryfikację zgodności z normami zawartymi w Liście Prezesa UTK jednostka oceniająca potwierdza spełnienie zasadniczych wymagań, w tym wymagań w zakresie bezpieczeństwa.

W 2016 r. przyjęto scenariusze testów operacyjnych dotyczące interakcji podsystemu ERTMS/ETCS i GSM-R „Sterowanie – urządzenia przytorowe” z odpowiadającą częścią podsystemu „Sterowanie – urządzenia pokładowe”. Przyjęcie scenariuszy to z jednej strony realizacja przez krajową władzę ds. bezpieczeństwa obowiązków wynikających z przepisów europejskich, z drugiej zaś przekazanie konkretnych wytycznych dotyczących jednego z kluczowych obszarów bezpieczeństwa kolejowego, tj. sterowania ruchem kolejowym. Scenariusze służą sprawdzeniu właściwej współpracy

urządzeń pokładowych z urządzeniami przytorowymi, co jest kluczowe dla bezpiecznej eksploatacji pojazdu.

W pracy Urzędu Transportu Kolejowego odczuwalny jest brak zintegrowanego narzędzia informatycznego wspomagającego proces monitorowania stanu rynku kolejowego, w tym poziomu bezpieczeństwa. Wprowadzenie platformy Kolejowe e-Bezpieczeństwo umożliwi szybkie identyfikowanie i eliminowanie zagrożeń bezpieczeństwa ruchu. Do skutecznej analizy zagrożenia należy posiadać pełny i rzetelny zasób danych, których analiza przy wykorzystaniu nowoczesnych metod pozwoli na podejmowanie działań z wymaganym wyprzedzeniem.

Do analizowania zagrożeń dla bezpieczeństwa transportu kolejowego konieczne jest stworzenie jednolitej bazy danych pozwalającej na uzyskiwanie zunifikowanych danych od każdego z uczestników transportu kolejowego. Działanie takie wymaga, aby każdy z przedstawicieli podmiotów rynku kolejowego, a także organów administracji związanych z transportem kolejowym, korzystał z jednego systemu, wykluczając tym samym niepożądane błędy czy rozbieżności.

Stworzenie takiej platformy ma na celu monitorowanie stanu bezpieczeństwa kolejowego w Polsce oraz umożliwienie precyzyjnego zaplanowania działań nadzorczych oraz działań proaktywnych nakierowanych na podniesienie poziomu bezpieczeństwa. Dzięki automatycznie tworzonym analizom przedstawiającym trendy zdarzeń kolejowych, newralgiczne miejsca infrastruktury kolejowej lub newralgiczne elementy konstrukcyjne pojazdów kolejowych możliwe będzie bezzwłoczne eliminowanie zagrożeń bezpieczeństwa ruchu. System umożliwi jednocześnie gromadzenie kompletnego zasobu danych przeznaczonego do optymalizacji procesów obejmujących obszary wpływające bezpośrednio na bezpieczeństwo systemu kolejowego oraz poprawę jakości obsługi podmiotów rynku.

W związku ze zwiększającym się udziałem czynnika ludzkiego w zdarzeniach kolejowych (głównie maszynistów) Prezes UTK opracuje koncepcję systemu monitorowania maszynistów. System ten składał się będzie z aplikacji informatycznej oraz symulatora pojazdu kolejowego. Wdrożenie takiego systemu zapewni stworzenie systemu egzaminowania budzącego zaufanie wszystkich uczestników rynku kolejowego, w tym maszynistów. System monitorowania maszynistów poprzez ustanowienie właściwych i jednolitych standardów weryfikacji kwalifikacji maszynistów będzie mieć pozytywny wpływ na poziom bezpieczeństwa transportu kolejowego, w szczególności w aspekcie realizacji IV Pakietu Kolejowego zakładającego wzrost konkurencyjności międzygałęziowej transportu kolejowego, zwiększenie wielkości przewozów kolejowych oraz zapewnienie interoperacyjności.

Zasadniczym celem projektu jest stworzenie rozwiązania do egzaminowania maszynistów oraz do certyfikacji egzaminatorów i instruktorów pouczeń okresowych. Głównymi zadaniami do zrealizowania będą:

- stworzenie odrębnej jednostki / komórki organizacyjnej działającej w ramach struktur UTK odpowiedzialnej za bieżącą realizację zadań w zakresie egzaminowania maszynistów, certyfikacji egzaminatorów oraz monitorowania cyklu życia zawodowego maszynistów w kontekście monitorowania bezpieczeństwa rynku kolejowego;
- stworzenie / zakup aplikacji do obsługi zadań realizowanych przez jednostkę egzaminacyjną UTK;
- zakup symulatorów – narzędzia do egzaminowania i certyfikacji.

### **3. Przegląd sytuacji w 2016 roku**

Rok 2016 był najbezpieczniejszym rokiem dla polskiego transportu kolejowego od 7 lat. Miało w nim miejsce 265 znaczących wypadków na ogólnodostępnej sieci kolejowej (bez sieci funkcjonalnie wyodrębnionej z systemu kolei). W wypadkach tych zginęło 167 osób, a 92 zostały ciężko ranne. Ogólny poziom bezpieczeństwa krajowego ruchu kolejowego w 2016 r. uległ poprawie w stosunku do 2015 r.: liczba znaczących wypadków na ogólnodostępnej sieci kolejowej spadła o 13,7%, tj. z 307 do 265 (spadek o 42 wypadki). Liczba ofiar śmiertelnych w tych wypadkach spadła o 26,4%, tj. z 227 do 167

osób, zaś liczba ciężko zmniejszyła się o 1 osobę i wynosi 92. Szczegółowe dane i statystyki znajdują się w części C raportu.

Nadal istotny pozostaje wpływ na występowanie zdarzeń kolejowy podmiotów zewnętrznych, w szczególności osób nieuprawnionych do przebywania na obszarze kolejowym, użytkowników dróg przekraczających przejazdy kolejowo-drogowe oraz osób rozmyślnie działających na szkodę systemu kolejowego. Odsetek wszystkich wypadków (nie tylko znaczących wypadków) z udziałem podmiotów zewnętrznych w 2016 r. utrzymał się poziomie z 2015 r. – tj. ponad 70%, przy liczbie wszystkich wypadków mniejszej o prawie 9% w stosunku do 2015 r.

W ramach działań monitorujących bezpieczeństwo w transporcie kolejowym, w 2016 roku swoje zadania realizował Zespół do spraw monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce. Celem Zespołu jest identyfikowanie niepokojących trendów oraz nowych zagrożeń dotyczących bezpieczeństwa, a także komunikowanie ich zainteresowanym podmiotom w taki sposób, aby podmioty podejmowały bezzwłocznie właściwe środki profilaktyczne w celu zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

W 2016 r. zorganizowano 9 spotkań Zespołu, które dotyczyły:

- zdarzeń kolejowych, które wystąpiły w wyniku złych warunków atmosferycznych: niskich temperatur i opadów śniegu;
- zapobiegania przypadkom najechania pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub osoby na przejazdach;
- usterek wózków 37AN w pojazdach typu 218M;
- zdarzeń kolejowych z udziałem przedsiębiorstw wykonujących prace w ramach inwestycji i remontów na liniach kolejowych oraz małych i średnich przewoźników towarowych;
- nieprawidłowego działania urządzeń sterowania ruchem kolejowym (dalej: urządzeń SRK);
- działaniom związanym z likwidacją problemu pękających ram wózków typu 37AN oraz 24MNB;
- stworzenia grupy roboczej, której zadaniem będzie wypracowanie skutecznych i systemowych rozwiązań wpływających na poprawę bezpieczeństwa na styku infrastruktury kolejowej i drogowej;
- niezadawalającego stanu technicznego wagonów towarowych;
- zdarzenia kolejowego z 8 listopada 2016 r (prawdopodobne ukręcenie osi drugiego zestawu kołowego lokomotywy SM42, które doprowadziło do jej wykolejenia).

Prezes UTK kontynuował organizację bezpłatnych szkoleń i warsztatów dla przedstawicieli podmiotów rynku odpowiedzialnych za bezpieczeństwo systemu kolejowego. W 2016 r. zorganizowano cztery spotkania, które dotyczyły:

- zmian legislacyjnych w ustawie o transporcie kolejowym;
- nadzoru nad pracą komisji kolejowych;
- organizacji pracy oraz roli Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych;
- nadzoru nad realizacją rekomendacji Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych;
- rejestracji pojazdów kolejowych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR);
- regulacji prawne szkoleń na symulatorach.

W 2016 r. Prezes UTK przeprowadził również szereg zajęć edukacyjno-informacyjnych z zakresu tematyki związanej z szeroko rozumianym bezpieczeństwem w transporcie kolejowym.

#### **4. Obszary priorytetowe w 2017 roku**

Niezwykle istotne jest, aby wszystkie podmioty funkcjonujące w ramach systemu kolejowego (tj. przewoźnicy, zarządcy infrastruktury, użytkownicy bocznic, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie etc.) czuły się odpowiedzialne za jego poziom bezpieczeństwa.

Kluczowym wyzwaniem jest określenie jednolitej strategii działania wraz z wyznaczeniem priorytetów i kamieni milowych. Jest to niezbędne do osiągnięcia oczekiwanego poziomu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Niezwykle istotne jest skupienie uwagi nad możliwościami zmniejszenia obecnego poziomu występowania zdarzeń kolejowych oraz nad rozwojem kultury bezpieczeństwa. Powyższe wymaga proaktywnego podejścia realizowanego w długofalowej perspektywie.

Aktualnie prowadzona obserwacja rynku kolejowego pozwala na zidentyfikowanie negatywnego trendu zdarzeń związanych z:

- niezatrzymaniem się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym pojazd powinien się zatrzymać;
- nierespektowaniem norm czasu pracy maszynistów;
- najechaniem pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory w miejscach niedozwolonych;
- najechaniem pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejazdach kolejowych.

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

Zagadnienie to wymaga podjęcia stanowczych i skutecznych działań, które pozwolą zmniejszyć liczbę zdarzeń kolejowych. Aktywność ta nie powinna ograniczać się jedynie do nadzoru, ale powinna obejmować również działania edukacyjne i informacyjne. Jest to nieodłącznie związane z budowaniem oraz promowaniem kultury bezpieczeństwa, zatem wymaga dużego zaangażowania ze strony Prezesa UTK. Istotnym jest również właściwe reagowanie organu na wszelkiego typu zdarzenia kolejowe, w tym zdarzenia potencjalnie wypadkowe i inne niebezpieczne zdarzenia.

Transport kolejowy jest szczególnie wymagający pod względem bezpieczeństwa. Jest ono bowiem kluczowym i niezbędnym warunkiem zrównoważonego rozwoju branży kolejowej. Dlatego każde przedsiębiorstwo prowadzące działalność w obszarze kolejowym powinno w ramach swojej działalności utrzymywać i podnosić poziom bezpieczeństwa.

Kultura bezpieczeństwa jest podstawowym elementem skutecznie działającego systemu kolejowego, a bazujące na kulturze bezpieczeństwa systemy zarządzania bezpieczeństwem i utrzymaniem są niezbędne we wszystkich organizacjach kolejowych. Prawidłowo rozumiana kultura bezpieczeństwa opiera się na wysokim poziomie zaufania i szacunku pomiędzy pracownikami i kierownictwem, dlatego musi być kreowana i wspierana przez kierownictwo wyższego szczebla.

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

W związku z brakiem zintegrowanego narzędzia wspomagającego proces monitorowania stanu rynku kolejowego, w tym poziomu bezpieczeństwa, wdrożenie takiego systemu będzie jednym z priorytetów, którego realizacja rozpocznie się w 2017 r. Wprowadzenie elektronicznej platformy Kolejowe e-Bezpieczeństwo umożliwi identyfikowanie i eliminowanie zagrożeń bezpieczeństwa ruchu bez zbędnej zwłoki.

Projekt Kolejowe e-Bezpieczeństwo podjęto w celu stworzenia narzędzia informatycznego wspomagającego monitorowanie stanu bezpieczeństwa kolejowego w Polsce oraz umożliwienie

precyzyjnego zaplanowania działań nadzorczych oraz działań proaktywnych nakierowanych na podniesienie poziomu bezpieczeństwa. Dzięki automatycznie tworzonym analizom przedstawiającym trendy zdarzeń kolejowych, newralgiczne miejsca na infrastrukturze kolejowej lub newralgiczne elementy konstrukcyjne pojazdów kolejowych, możliwe będzie bezzwłoczne eliminowanie zagrożeń bezpieczeństwa ruchu. System umożliwi jednocześnie gromadzenie kompletnego zasobu danych przeznaczonego do optymalizacji procesów obejmujących obszary wpływające bezpośrednio na bezpieczeństwo systemu kolejowego oraz poprawę jakości obsługi podmiotów rynku.

Jednym z głównych elementów warunkujących prawidłowe oraz - co najważniejsze bezpieczne funkcjonowanie systemu kolejowego jest czynnik ludzki, w tym m.in. predyspozycje i stan psychofizyczny pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych, zwłaszcza maszynistów.

Dlatego kluczowe jest właściwe regulowanie czasu pracy. Szczególne obciążenia psychofizyczne, na jakie narażone są osoby prowadzące pojazdy kolejowe oraz charakter wykonywanych zadań, warunkuje konieczność określenia zasadniczych norm porządkujących omawiane zagadnienie. Czas pracy maszynistów nie został uregulowany w przepisach szczególnych, jak ma to miejsce np. w przypadku kierowców pojazdów ciężarowych i autobusów. W obecnym stanie prawnym kwestię tę określają przede wszystkim przepisy Kodeksu pracy, które znajdują zastosowanie również w odniesieniu do maszynistów.

Brak szczegółowych regulacji ma negatywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Obszarem szczególnie newralgicznym z punktu widzenia określenia norm czasu pracy maszynistów jest problem świadczenia usług na rzecz więcej niż jednego podmiotu. Analizując przepisy w przypadku zatrudnienia u różnych pracodawców kluczowym jest fakt, że wymiar czasu pracy nie ulega sumowaniu i wyliczany jest odrębnie dla każdego nawiązanego stosunku pracy. Konsekwencją jest możliwość podwójnego zatrudnienia maszynistów, którzy w rzeczywistości mogą prowadzić pojazd kolejowy przez czas dłuższy niż pozwalają na to obowiązujące przepisy oraz, co szczególnie istotne, bez zachowania nieprzerwanego dobowego i tygodniowego odpoczynku. Ze względu na strategiczny wpływ zagadnień związanych z czasem pracy maszynistów na bezpieczeństwo w transporcie kolejowym, nadzór nad powyższą kwestią został uznany za jeden z priorytetów działalności nadzorczej Prezesa UTK.

Monitorowanie i weryfikacja tego obszaru skutecznie zapobiegnie przypadkom nierespektowania właściwego czasu odpoczynku przed podjęciem kolejnej służby przez prowadzącego pojazd kolejowy oraz pozwoli na podjęcie decyzji o ewentualnym skierowaniu maszynisty na dodatkowe szkolenie. Na poziom wyszkolenia maszynistów niewątpliwym wpływ mają również kompetencje instruktorów i egzaminatorów w ośrodkach szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów, które również należy poddawać okresowej weryfikacji.

Istotnym wyzwaniem dla Prezesa UTK na najbliższe lata będzie kontynuowanie promowania praw pasażerów poprzez różnego rodzaju kampanie edukacyjne, w tym kontynuacja bezpośredniego kontaktu z pasażerami m.in. poprzez organizowanie na dworcach kolejowych akcji, jak na przykład „Dzień Pasażera”. Ważne jest również dalsze utrzymywanie funkcjonowania infolinii dotyczącej praw pasażerów oraz zwiększenie współpracy z mediami na rzecz propagowania wiedzy o uprawnieniach podróżnych oraz o zakresie kompetencji organu właściwego w zakresie nadzoru nad przestrzeganiem praw pasażerów. Wspomniane kampanie zostały szerzej opisane w rozdziale B.2.

Prezes UTK planuje również w 2017 r. ponowienie akcji dotyczącej promowania zasad bezpiecznego przekraczania przejazdów kolejowo-drogowych. Poprzednia akcja skierowana zarówno do kierowców, jak i pieszych użytkowników przejazdów i przejść przez tory organizowana była przy współpracy Straży Ochrony Kolei (SOK) oraz Policji. W czasie akcji, uczestnicy ruchu drogowego otrzymają ulotki edukacyjno-informacyjne. Otrzymają również odpowiedzi na pytania związane

z zachowaniem bezpieczeństwa, jak i przypominać podstawowe zasady obowiązujące przy przekraczaniu przejazdów kolejowo-drogowych.

Punktem wyjścia do określenia priorytetów w 2017 roku w zakresie nadzoru były między innymi tendencje przyczyn wypadków (w tym wypadków znaczących), jak również liczba zdarzeń kolejowych w latach poprzednich z podziałem na kategorie. Obszar nadzoru jest również ściśle powiązany z procesami recertyfikacyjnymi. Z tego powodu w procesach nadzorczych uwzględniono terminy ważności wydanych certyfikatów. Tak określone priorytety wpisały się w strategię nadzoru, która wymaga przede wszystkim podejmowania przez Prezesa UTK audytów i kontroli w obszarach systemów zarządzania.

W efekcie priorytety działań Prezesa UTK na 2017 rok obejmują głównie:

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

W wyniku zmiany ustawy o transporcie kolejowym Prezes UTK uzyskał dodatkowe uprawnienia i obowiązki w zakresie nadzoru nad pracami komisji kolejowych oraz analizą, oceną i nadzorem nad realizacją rekomendacji.

Od 2016 r. Prezes UTK posiada kompetencje nadzorcze w zakresie prawidłowości kwalifikowania zdarzeń przez komisje kolejowe. Prawidłowa kwalifikacja i analiza zdarzeń kolejowych, a przez to poznanie i zbadanie przyczyn, pozwala podjąć działania mające na celu ograniczenie występowania podobnych sytuacji w przyszłości.

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

W ramach przeciwdziałania negatywnej tendencji występowania zdarzeń kolejowych z osobami spoza systemu kolejowego (w szczególności osobami nieuprawnionymi przebywającymi w obszarze kolejowym, użytkownikami dróg przekraczających przejazdy kolejowo-drogowe w sposób niebezpieczny oraz osobami rozmyślnie działającymi na szkodę systemu kolejowego) Prezes UTK w roku 2017 duży nacisk położył na prowadzenie czynności nadzorczych obejmujących identyfikację, tzw. „dzikich przejść”, tj. miejsc, w których osoby przebywają na obszarze kolejowym w sposób nieuprawniony (wbrew obowiązującym przepisom) oraz nadzór nad przejazdami kolejowo-drogowymi.



## C. Zmiana stanu bezpieczeństwa

### 1. Szczegółowa analiza aktualnych tendencji

W tym rozdziale przedstawiona została analiza zdarzeń kolejowych w oparciu o wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI), które wykorzystywane są do monitorowania stanu bezpieczeństwa sektora kolejowego we wszystkich państwach Unii Europejskiej. Analiza obejmuje swoim zakresem wyłącznie znaczące wypadki, w tym mieszczące się w ich zakresie poważne wypadki, zaistniałe na ogólnodostępnej sieci kolejowej (bez sieci funkcjonalnie wyodrębnionej z systemu kolei).

W Sprawozdaniu ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego, opublikowanym w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Transportu Kolejowego na mocy prawa krajowego, dokonana została analiza wszystkich zdarzeń kolejowych zaistniałych w Polsce w 2016 r. Ponadto we wspomnianym dokumencie nie ujęto pracy eksploatacyjnej dla innych przewozów, czyli np. przewozu roboczego lub technologicznego, które zostały zawarte w tym raporcie.

#### 1.1. Liczba ofiar śmiertelnych

Liczba ofiar śmiertelnych w znaczących wypadkach zaistniałych w 2016 r. **zmniejszyła się** o 26,4% (42 osoby) w porównaniu do 2015 r., tj. z ogólnej liczby 227 do 167 osób.

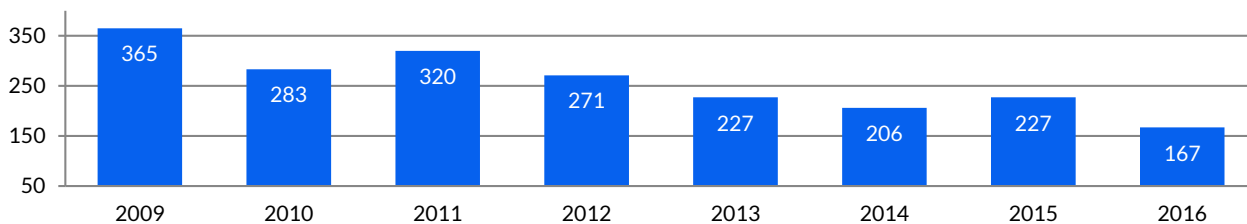
Zmiany w liczbie ofiar śmiertelnych, w podziale na poszczególne kategorie osób objęte wspólnymi wskaźnikami bezpieczeństwa, między rokiem 2015 a 2016 przedstawiają się następująco:

- pasażerowie: **spadek** o 50,0% (z 2 do 1 osoby);
- pracownicy: **spadek** o 66,7% (z 3 do 1 osoby);
- użytkownicy przejazdów kolejowych: **spadek** o 9,4% (z 53 do 48 osób);
- osoby nieupoważnione: **spadek** o 29,5% (ze 166 do 117 osób);
- inne: **spadek** o 100,0% (z 2 do 0 osób).

Tabela 2. Łączna liczba ofiar śmiertelnych w znaczących wypadkach latach 2009 – 2016

Rok	Ofiary śmiertelne		Ofiary śmiertelne na mln pociągokilometrów	
2009	365	-	1,75	-
2010	283	-22%	1,29	-26%
2011	320	13%	1,41	9%
2012	271	-15%	1,21	-14%
2013	227	-16%	1,05	-13%
2014	206	-9%	0,96	-9%
2015	227	10%	1,01	5%
2016	167	-26%	0,71	-35%

Rysunek 1. Łączna liczba ofiar śmiertelnych w znaczących wypadkach w latach 2009 – 2016



Wskaźniki bezpieczeństwa dotyczące ofiar śmiertelnych wypadków w 2016 roku są najniższe w okresie ostatnich 7 lat. Najwięcej ofiar śmiertelnych to osoby nieupoważnione (117 osób) i użytkownicy przejazdów kolejowych (48 osób).

Ze względu na utrzymujący się wysoki odsetek osób poszkodowanych w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych Prezes UTK zaplanował na 2016 r. działania, mające podnieść bezpieczeństwo w tym obszarze. Oprócz prowadzonych kontroli i akcji edukacyjnych promujących bezpieczeństwo, w listopadzie 2016 r. odbyło się spotkanie Zespołu zadaniowego do spraw monitorowania poziomu bezpieczeństwa kolejowego w Polsce. W spotkaniu udział wzięli przedstawiciele zarządców infrastruktury kolejowej, w tym narodowy zarządca infrastruktury – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej i Związku Powiatów Polskich. Tematem spotkania było omówienie doświadczeń w przeciwdziałaniu zdarzeniom na przejazdach kolejowo-drogowych i wspólnych inicjatyw, jakie są możliwe do podjęcia w tym zakresie.

Prezes UTK sprawuje systematyczny nadzór nad stanem technicznym, procesem utrzymania i klasyfikacją skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi. Weryfikowany jest nie tylko stan infrastruktury i urządzeń kolejowych, ale także poprawność oznakowania przejazdu czy stan drogi dojazdowej. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości informacje zostają przekazane do zarządcy drogi w celu wyeliminowania stwierdzonych naruszeń.

W 2016 r. Prezes UTK w toku 181 działań nadzorczych skontrolował łącznie 405 przejazdów w podziale na kategorie:

- kat. A skontrolowano 97;
- kat. B skontrolowano 61;
- kat. C skontrolowano 66;
- kat. D skontrolowano 181.

W wyniku podjętych czynności stwierdzono 643 naruszenia.

Do głównych naruszeń należą:

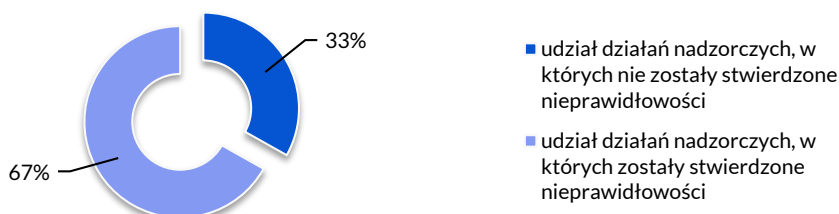
- złe utrzymanie nawierzchni przejazdu kolejowo-drogowego;
- nieprawidłowości w zakresie oznakowania i sygnalizacji;
- niewykonanie zaleceń diagnostycznych;
- brak zapewnienia odpowiedniej widoczności;
- nieprawidłowości w metryce przejazdu kolejowo-drogowego;
- nieprawidłowości w zakresie utrzymania urządzeń zabezpieczających przejazd kolejowo-drogowy.

W 2016 r. wydano 117 decyzji stwierdzających naruszenia dotyczące stanu technicznego i eksploatacji infrastruktury kolejowej, a 45 decyzji w całości lub części dotyczyło przejazdów kolejowych. Analogicznie, wśród 39 decyzji wstrzymujących ruch kolejowy lub wprowadzających jego

ograniczenia, 19 było spowodowane w całości lub w części naruszeniami związanymi z przejazdami kolejowymi.

Wskaźnik nieprawidłowości wyniósł w przypadku przejazdów kolejowo-drogowych 3,55, a różnica między 2016 r. i 2015 r. wyniosła 1,44 (Rysunek 2). Osiągnięcie takiego wyniku wskazuje na poprawę bezpieczeństwa w omówionym zakresie.

Rysunek 2. Wyniki działań nadzorczych prowadzonych na przejazdach kolejowo-drogowych w 2016 r.



## 1.2. Liczba osób ciężko rannych

Liczba osób ciężko rannych w zaistniałych w 2016 r. znaczących wypadkach na sieci kolejowej w Polsce **obniżyła się** o 1% w porównaniu do roku 2015, tj. z 93 do 92 osób.

W rozbiciu na poszczególne kategorie osób ciężko rannych objęte monitorowaniem za pośrednictwem wspólnych wskaźników bezpieczeństwa, zmiany w 2016 r. w stosunku do roku poprzedniego przedstawiają się następująco:

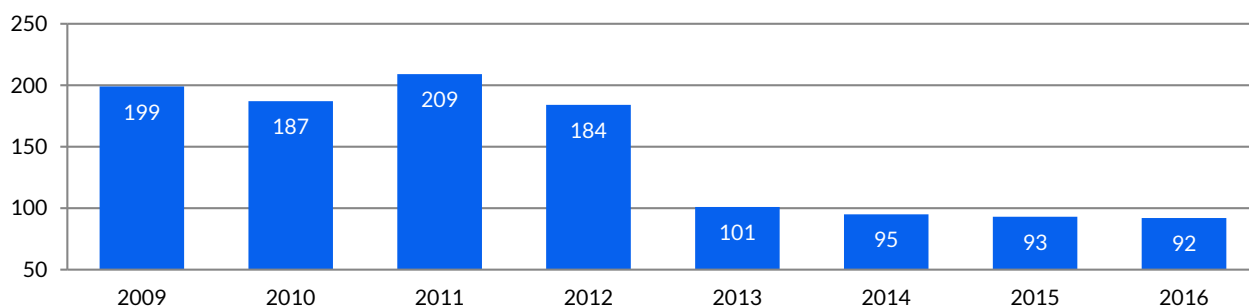
- pasażerowie: **spadek** o 16,7% (z 6 do 5 osób);
- pracownicy: **spadek** o 50% (z 4 do 2 osób);
- użytkownicy przejazdów kolejowych: **bez zmian** (39 osób);
- osoby nieuprawnione: **wzrost** o 7% (z 43 do 46 osób);
- inne: **spadek** o 100% (z 1 osoby do 0 osób).

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

Tabela 3. Liczba osób ciężko rannych w znaczących wypadkach w latach 2009 – 2016

Rok	Ciężko ranni		Ciężko ranni na mln pociągokilometrów	
	Liczba	Zmiana	Wartość	Zmiana
2009	199	-	0,95	-
2010	187	-6%	0,85	-11%
2011	209	12%	0,92	8%
2012	184	-12%	0,82	-11%
2013	101	-45%	0,47	-43%
2014	95	-6%	0,44	-6%
2015	93	-2%	0,41	-7%
2016	92	-1%	0,39	-5%

Rysunek 3. Liczba osób ciężko rannych w znaczących wypadkach w latach 2009 – 2016



Od 2012 r. utrzymuje się tendencja spadkowa w liczbie osób ciężko rannych na 1 milion pociągokilometrów. Wskaźniki za lata 2012 – 2016 wynoszą: 0,82 w 2012 r., 0,47 w 2013 r., 0,44 w 2014 r., 0,41 w 2015 r., 0,39 w 2016 r.

W powyższym obszarze Prezes UTK w 2016 roku podjął działania analogiczne, jak wskazano w ppkt 1.1 raportu.

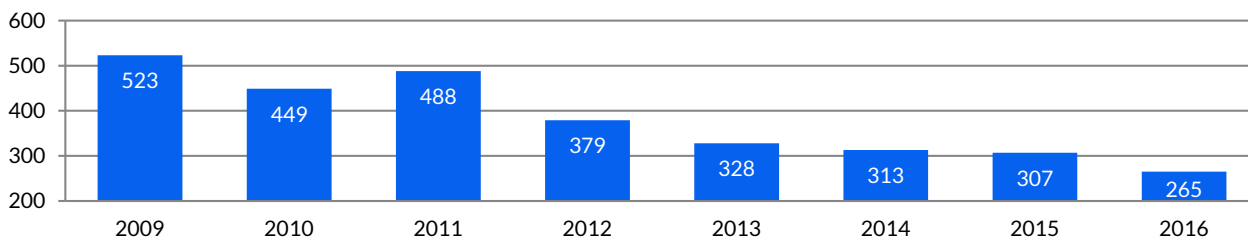
### 1.3. Liczba znaczących wypadków

W 2016 r. liczba znaczących wypadków na polskiej sieci kolejowej **spadła** o 13,7% w porównaniu do roku 2015, tj. z ogólnej liczby 307 do 265 (spadek o 21 zdarzeń). Zmiany te wpisują się w ogólną tendencję spadkową liczby znaczących wypadków. Zbiorcze dane w tym obszarze przedstawia poniższa tabela oraz kolejne wykresy.

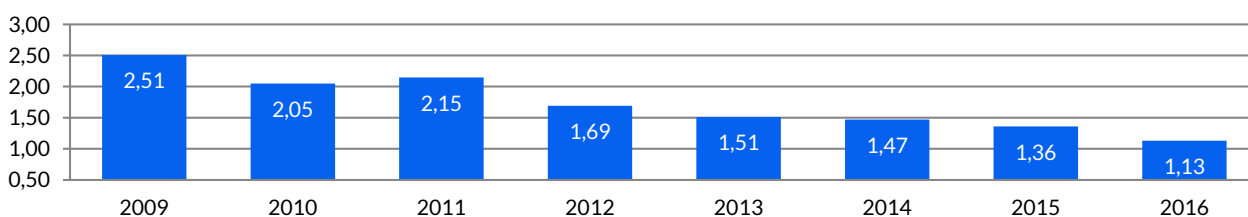
Tabela 4. Liczba znaczących wypadków w latach 2009 – 2016

Rok	Liczba wypadków		Liczba wypadków na mln pociągokilometrów	
2009	523	-	2,51	-
2010	449	-14%	2,05	-18%
2011	488	9%	2,15	5%
2012	379	-22%	1,69	-21%
2013	328	-13%	1,51	-11%
2014	313	-5%	1,47	-3%
2015	307	-2%	1,36	-8%
2016	265	-14%	1,13	-17%

Rysunek 4. Liczba znaczących wypadków w latach 2009 – 2016



Rysunek 5. Liczba znaczących wypadków na 1 milion pociągokilometrów w latach 2009 – 2016



Podobną tendencję można zauważyć w odniesieniu do liczby znaczących wypadków na 1 milion pociągokilometrów, co przedstawia powyższy rysunek. Porównując liczbę znaczących wypadków w przeliczeniu na 1 milion pociągokilometrów w 2015 r. oraz 2016 r. można zauważyć spadek o 11,5%, tj. odpowiednio z 1,36 do 1,13. Wiąże się on ze zmniejszeniem liczby znaczących wypadków przy jednoczesnym wzroście pracy eksploatacyjnej wykonanej przez przewoźników.

#### 1.4. Liczba zdarzeń poprzedzających wypadki

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

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

W grupie zdarzeń poprzedzających wypadki rejestrowane są zarówno zdarzenia w odniesieniu do których, dzięki właściwemu zadziałaniu wszystkich procedur, nie wystąpiły negatywne konsekwencje (np. minięcie sygnału „Stój”, zatrzymanie pociągu przez dyżurnego ruchu), jak i te skutkujące wypadkami (np. minięcie sygnału „Stój” kończące się kolizją lub wykojeniem pociągu). Gromadzenie tego rodzaju danych pozwala na monitorowanie trendów w obszarach, w których występują potencjalne zagrożenia oraz podejmowanie działań prewencyjnych, ukierunkowanych na minimalizację możliwości wystąpienia wypadku.

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

Tabela 5. przedstawia liczbę poszczególnych zdarzeń poprzedzających wypadki wraz z uwzględnieniem zmian procentowych.

Tabela 5. Zdarzenia poprzedzające wypadki w latach 2009 - 2016

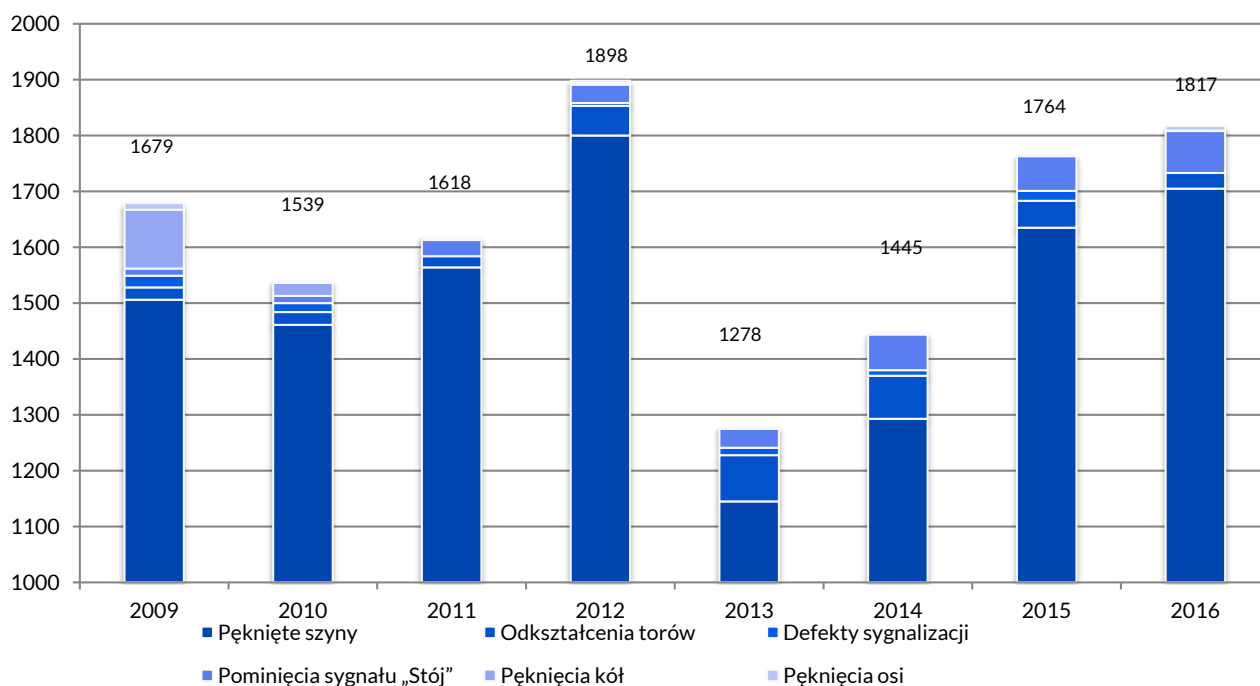
Rok	Pęknięte szyny		Odształcenia torów		Defekty sygnalizacji		Pominięcia sygnału „Stój”		Pęknięcia kół		Pęknięcia osi		Razem	
2009	1506	-	22	-	21	-	13	-	105	-	12	-	1679	-
2010	1461	-3%	23	5%	16	-24%	13	0%	23	-78%	3	-75%	1539	-8%
2011	1564	7%	20	-13%	0	-100%	29	123%	3	-87%	2	-33%	1618	5%
2012	1800	15%	53	165%	5	-	33	14%	3	0%	4	100%	1898	17%
2013	1145	-36%	83	57%	13	160%	34	3%	1	-67%	2	-50%	1278	-33%
2014	1293	13%	77	-7%	10	-21%	64	88%	1	0%	0	-100%	1445	37%
2015	1635	27%	48	-38%	18	80%	62	-3%	0	-100%	1	-	1764	22%
2016	1705	4%	28	-42%	0	-100%	75 <sup>1</sup>	21%	2	-	8	800%	1818	3%

Ogólna liczba zdarzeń poprzedzających wypadki w 2016 r. **wzrosła** o 3,0% w stosunku do 2015 r., tj. z 1764 do 1818 (**wzrost** o 54 zdarzenia poprzedzające). We wszystkich latach wskazanych w tabeli największą grupę zdarzeń poprzedzających wypadki stanowią przypadki pęknięcia szyn, które w 2016 r. stanowiły 94% wszystkich zdarzeń poprzedzających wypadki. Wzrosła również liczba zdarzeń związanych z minięciem sygnału „Stój”, przy czym liczba wypadków tej kategorii zmalała w 2016 r. w stosunku do roku ubiegłego z 20 do 18 (**spadek** o 10%), natomiast liczba incydentów **wzrosła** z 44 do 57 przypadków (o prawie 30%). Ten stan wiązać należy ze wzmożonym nadzorem nad poprawnością zgłaszania zdarzeń o mniejszych konsekwencjach niż wypadki, prowadzonym przez Prezesa UTK, których liczba była w poprzednich latach niedoszacowana. Ze względu na złożoność przyczyn powstawania tych zdarzeń Prezes UTK zainicjował w 2016 roku prace nad innowacyjnym projektem, który pozwoli minimalizować wpływ czynnika ludzkiego na poziom bezpieczeństwa. Inicjatywa – „Centrum Monitorowania Maszynistów” ma wzmocnić i usprawnić proces egzaminowania maszynistów. Będzie to miejsce, w którym kompetencje wszystkich maszynistów będą weryfikowane w sposób niezależny i obiektywny, co również przyczyni się do poprawy poziomu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

Przechodząc do kategorii „pęknięcia kół”, należy wskazać, że w 2016 roku odnotowano 1 zdarzenie tej kategorii. Prezes UTK przekazał podmiotom kolejowym alert bezpieczeństwa zgłoszony 29 kwietnia 2016 r. przez NSA Francji, dotyczący kół typu 42 mp. Defektów sygnalizacji w 2016 r. nie odnotowano.

<sup>1</sup> w tym dwa zdarzenia bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny

Rysunek 6. Liczba zdarzeń poprzedzających wypadki w latach 2009 - 2016



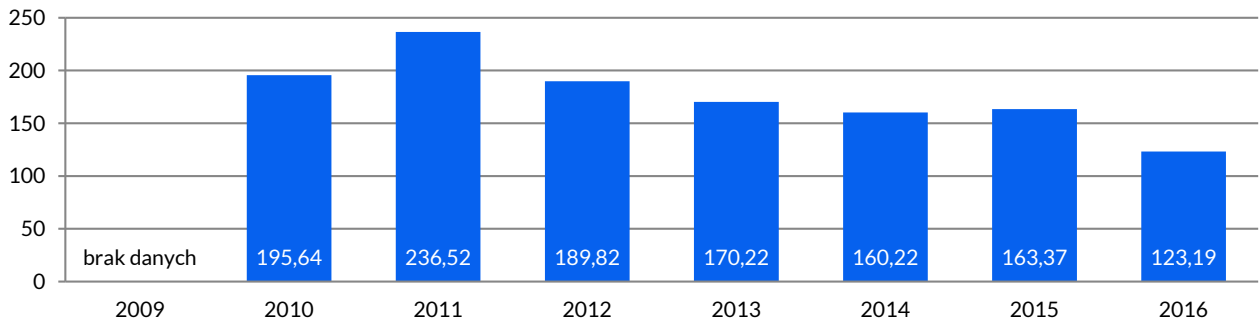
## 1.5. Koszty znaczących wypadków

Koszty znaczących wypadków osiągnęły największą wartość w 2011 r., jednakże od tego czasu do 2014 r. można było zauważyć wyraźną tendencję spadkową. Koszty te w 2015 r. wzrosły nieznacznie o 2% w stosunku roku do 2014 r., tj. z 160,22 mln € do 163,37 mln € (wzrost o 3,15 mln €), natomiast w 2016 r. zauważalny jest ponowny spadek kosztów znaczących wypadków, tj. z 163,37 mln € do 123,18 mln € (spadek o 40,19 mln €). Dane te przedstawia Tabela 6 oraz Rysunek 7.

Tabela 6. Koszty znaczących wypadków w € w latach 2009 - 2016

Rok	Koszty znaczących wypadków [€]	Zmiana
2009	-	-
2010	195 644 579	-
2011	236 523 677	21%
2012	189 819 756	-20%
2013	170 223 520	-10%
2014	160 215 127	-6%
2015	163 372 767	2%
2016	123 185 869	-24%

Rysunek 7. Koszty znaczących wypadków w mln € w latach 2009 – 2016



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

## 2. Wyniki zaleceń w zakresie bezpieczeństwa

Zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa oraz rozporządzenia Komisji (UE) nr 1169/2010 z dnia 10 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych autoryzacji bezpieczeństwa, przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury kolejowej, funkcjonujący w oparciu o system zarządzania bezpieczeństwem, zobowiązani są do ustanowienia procedur zapewniających, aby zalecenia krajowego organu bezpieczeństwa i krajowego organu dochodzeniowego były oceniane i w stosownych przypadkach wdrażane lub aby zalecono ich wdrożenie (kryterium Q2 wspólnej metody bezpieczeństwa w zakresie oceny zgodności).

Prezes UTK, wykonując zadania wynikające z Ustawy o transporcie kolejowym, prowadzi nadzór nad realizowaniem zaleceń PKBWK przez podmioty, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego oraz bezpieczeństwo eksploatacji kolei i podlegających regulacji na podstawie przepisów ustawy. Dlatego przedsiębiorcy sektora kolejowego zostali powiadomieni o obowiązku przekazania do UTK informacji o stanie realizacji zaleceń wydanych przez Przewodniczącego PKBWK.

W rocznym raporcie z prac Komisji zawarto następujące zalecenia:

### Zalecenie 1:

*Zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi w ramach posiadanych systemów zarządzania będą kontynuowali działania mające na celu zmniejszenie liczby zdarzeń spowodowanych złym stanem technicznym taboru kolejowego bez napędu.*

### Zalecenie 2:

*Zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi posiadający zainstalowane w pojazdach kolejowych cyfrowe urządzenia rejestracji danych (prędkość, stany urządzeń itd.) oraz urządzenia monitoringu szlaku (rejestracja obrazu lub obrazu i dźwięku) podejmą działania mające na celu wyposażenie członków komisji kolejowych w odpowiednie narzędzia umożliwiające odczyt danych z tych rejestratorów na miejscu zdarzenia niezwłocznie po jego zaistnieniu.*



### Zalecenie 3a:

W związku ze zmianami w postanowieniach ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym oraz zmianami aktów wykonawczych do ustawy dotyczących prowadzenia postępowań powypadkowych, zarządcy infrastruktury i przewoźnicy dostosują przepisy wewnętrzne oraz systemy zarządzania bezpieczeństwem (SMS) i utrzymaniem (MMS) do zmienionych wymogów krajowych aktów prawnych.

### Zalecenie 3b:

W związku ze zmianami w postanowieniach ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym oraz zmianami aktów wykonawczych do ustawy dotyczących prowadzenia postępowań powypadkowych, zarządcy infrastruktury i przewoźnicy zapewnią, aby pracownicy wyznaczeni do pracy w komisjach kolejowych posiadali aktualną wiedzę na temat zmienionych przepisów krajowych, wewnętrznych i systemów zarządzania bezpieczeństwem i utrzymaniem, jak również wiedzę techniczną.

Uwzględniając konieczność systemowego podejścia do zarządzania bezpieczeństwem i minimalizacji ryzyka w transporcie kolejowym oraz po przeprowadzeniu analizy skierowanych powyższych zaleceń przez Komisję, Prezes UTK sformułował dodatkowe zalecenie i przekazał do realizacji podmiotom.

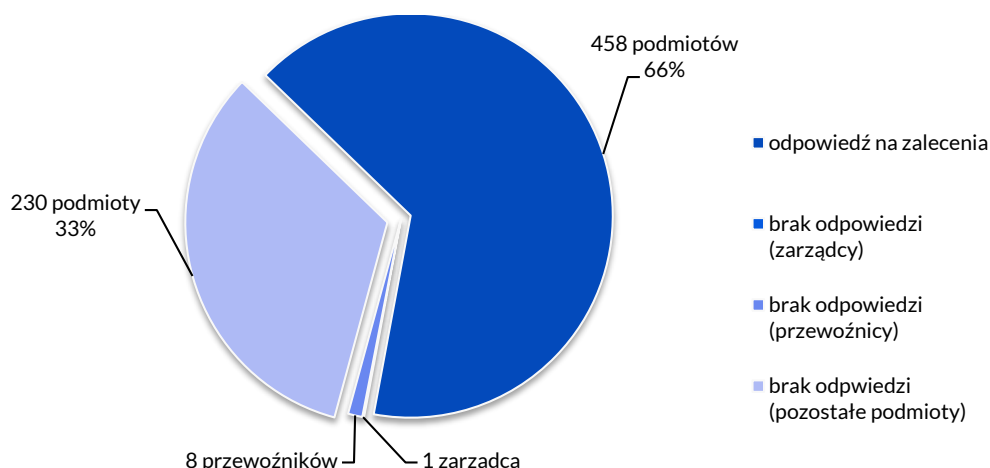
### Zalecenie 4:

Przekazanie do Prezesa UTK informacji o działaniach jakie Podmiot podjął w celu zapewnienia, aby wyniki badania zdarzeń kolejowych zawierały odpowiednią i dogłębną analizę w tym m.in. identyfikację wszystkich wymaganych przyczyn.

### Analiza informacji dotyczących realizacji zaleceń

Mimo wcześniejszego powiadomienia o obowiązku przekazania informacji o realizacji zaleceń, w analizach przedłożonych danych, zwraca uwagę fakt, że ok. 30% przedsiębiorstw rynku kolejowego nie przekazało żadnej informacji. Podkreślić należy, że wśród 239 podmiotów, które nie udzieliły odpowiedzi, znajduje się 1 zarządca infrastruktury oraz 8 przewoźników kolejowych.

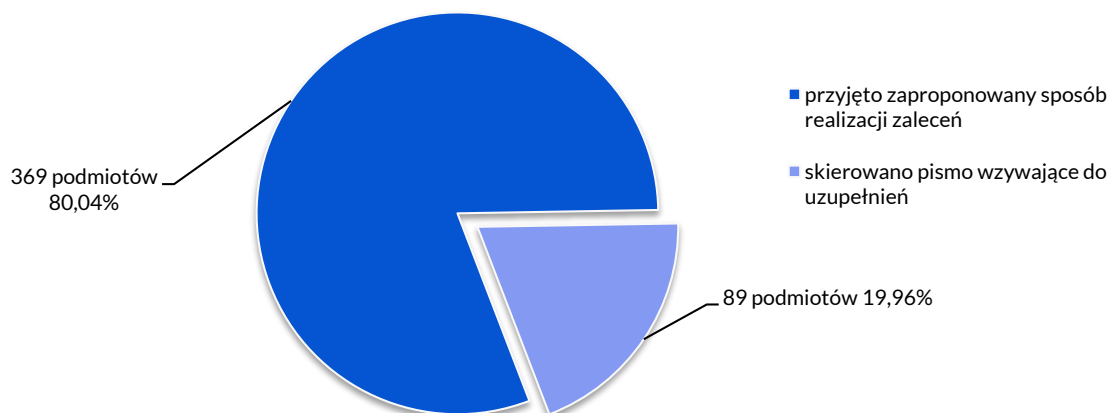
Rysunek 8. Zestawienie odpowiedzi podmiotów na pismo Prezesa UTK dotyczące obowiązku przekazania informacji o realizacji zaleceń PKBWK



W wyniku analizy przekazanych przez podmioty informacji, w przypadku 369 odpowiedzi przyjęto zaproponowany sposób realizacji zaleceń (Rysunek 9), co stanowi ponad 80% spośród 458 podmiotów. W stosunku do pozostałych przedsiębiorstw sektora rynku kolejowego wystosowano pisma w celu

uzupełnienia i przedstawienia planu realizacji zaleceń. W przypadku braku właściwej reakcji ze strony podmiotów, Prezes UTK będzie reagował w toku działań nadzorczych.

Rysunek 9. Ocena sposobu realizacji zaleceń zaproponowanego przez podmioty



Analizując zadeklarowany przez podmioty etap realizacji zaleceń (mając na uwadze uśrednione wartości), można stwierdzić, że zalecenia zrealizowano w 28% przypadków, u 23% podmiotów są w trakcie realizacji, u 2% podmiotów podjęto działania alternatywne, 42% podmiotów zalecenia nie dotyczyły, natomiast w przypadku 5% odnotowano brak informacji.

Nadzorcą realizację zaleceń przez podmioty, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei, Prezes UTK dokonał w 2016 r. 74 kontroli w miejscu prowadzenia działalności przedsiębiorstw kolejowych.

Liczba kontroli, jakie przeprowadzono w zakresie poszczególnych zaleceń, przedstawia się następująco:

- realizacja zalecenia 1 – skontrolowano 36 podmiotów;
- realizacja zalecenia 2 – skontrolowano 18 podmiotów;
- realizacja zalecenia 3a – skontrolowano 56 podmiotów;
- realizacja zalecenia 3b – skontrolowano 43 podmioty;
- realizacja zalecenia 4 – skontrolowano 27 podmiotów.

Ogólne wyniki nadzoru w podziale na realizację poszczególnych zaleceń przedstawiają się następująco:

W zakresie Zalecenia 1:

Przeprowadzono 69 działań nadzorczych, w tym kilkakrotnie wykonywano działania kontrolne u wyznaczonych przewoźników kolejowych oraz na terenie PKP PLK. W przypadku części podmiotów zidentyfikowane zostały nieprawidłowości związane m.in. z:

- brakiem współpracy z podmiotami rynku kolejowego, w przypadkach odnoszących się do obszarów ryzyka wspólnego pomiędzy zarządcą infrastruktury a przewoźnikami kolejowymi, które utrudnia wdrożenie odpowiednich środków kontroli ryzyka;
- nieprzestrzeganiem wymagań w zakresie utrzymania pojazdów, niezgodności w zakresie dokumentacji oraz nadzoru nad jej prowadzeniem;
- niezgodnością podejmowanych działań z obowiązującymi normami i regulacjami;
- nieprawidłowościami w zakresie użytkowania urządzeń DSAT;
- niewłaściwą kwalifikacją zdarzeń.

Należy zwrócić uwagę na działania podejmowane przez kontrolowane podmioty zmierzające do realizacji omawianego zalecenia, np. zwiększona liczba kontroli stanu technicznego taboru oraz pociągowych jazd kontrolnych, nadzór nad stanem technicznym wagonów, monitorowanie wskazań urządzeń rejestrujących uszkodzenia i formułowanie wniosków oraz podjęcie działań korygująco – zapobiegawczych przyczyniających się do zmniejszenia liczby uszkodzeń.

W zakresie Zalecenia 2:

Przeprowadzono 40 działań nadzorczych, w tym kilkakrotnie wykonywano działania kontrolne u wyznaczonych przewoźników kolejowych oraz na terenie PKP PLK. W wyniku przeprowadzonych czynności stwierdzono m.in.: brak wyposażenia członków komisji kolejowej w odpowiednie narzędzia do odczytu danych z elektronicznych rejestratorów parametrów jazdy. W jednym przypadku wskazano na podjęcie działań pilotażowych umożliwiających odczyt online zapisów kamer monitorujących szlak. W części przypadków nie stwierdzono nieprawidłowości w niniejszym zakresie, co oznacza, że podmioty podjęły działania zgodnie z wydanym zaleceniem.

W zakresie Zalecenia 3a:

Przeprowadzono 86 działań nadzorczych, w tym kilkakrotnie wykonywano działania kontrolne u wyznaczonych przewoźników kolejowych oraz na terenie PKP PLK. U znacznej części podmiotów nadzorowanych zidentyfikowano występowanie nieprawidłowości związanych m.in. z: niedostosowaniem regulaminu pracy do postanowień obowiązujących przepisów, brakiem dostosowania posiadanego systemu SMS do nowych regulacji czy nieaktualnymi zapisami w DSU. W części przypadków nie stwierdzono nieprawidłowości, co oznacza, że dostosowano przepisy wewnętrzne zgodnie z wymogami krajowych aktów prawnych.

W zakresie Zalecenia 3b:

Przeprowadzono 67 działań nadzorczych, w tym kilkakrotnie wykonywano działania kontrolne u wyznaczonych przewoźników kolejowych oraz na terenie PKP PLK. W toku przeprowadzonych czynności ustalono, że w ramach realizacji tego zalecenia podmioty kierują pracowników na szkolenia w celu podnoszenia ich kwalifikacji oraz dostosowują przepisy wewnętrzne do obowiązujących regulacji prawnych. Niemniej jednak w trakcie realizacji czynności kontrolnych zidentyfikowano przypadek braku kierowania na szkolenia członków komisji.

W zakresie Zalecenia 4:

Przeprowadzono 45 działań nadzorczych, w tym kilkakrotnie wykonywano działania kontrolne u wyznaczonych przewoźników kolejowych oraz na terenie PKP PLK, w wyniku których zidentyfikowano nieprawidłowości związane m.in. z: nieprawidłowo wypełnianą dokumentacją, brakiem współpracy z podmiotami w zakresie wymiany informacji, niesporządzaniem wymaganych biuletynów. W wyniku przeprowadzonych czynności ustalono, że działania, jakie zostały podjęte w celu realizacji powyższego zalecenia, to m.in. analizy SMS po zdarzeniach oraz szkolenia pracowników z zakresie wymagań prawnych

Prezes UTK, analizując zgromadzone dane dotyczące realizacji zaleceń uzyskane od autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej, certyfikowanych przewoźników kolejowych, podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie oraz podmiotów działających na podstawie świadectw bezpieczeństwa, stwierdził, że:

- należy pozytywnie ocenić poziom realizacji zaleceń przez podmioty funkcjonujące w oparciu o SMS lub inny przyjęty system zarządzania (zarządcy infrastruktury, przewoźnicy kolejowi, użytkownicy bocznic);
- duża liczba podmiotów, w szczególności działających na podstawie świadectw bezpieczeństwa, nie przekazała żadnej informacji o realizacji zaleceń.

Dokładne przyczyny braku odpowiedzi ze strony użytkowników bocznic będzie można poznać dzięki działaniom nadzorczym. W przypadku użytkowników bocznic – stosunkowo nowej kategorii podmiotów, która jest objęta obowiązkami w zakresie zdarzeń kolejowych (m.in. informowanie o zdarzeniach, sprawozdawczość w zakresie zaistniałych zdarzeń i realizacji zaleceń), powodem braku przekazania wymaganych informacji może być niewielkie doświadczenie w omawianym obszarze. Podmioty te są objęte ww. obowiązkami od 1 marca 2016 r., przy czym ustawodawca przewidział krótki, 6-miesięczny okres na dostosowanie przepisów wewnętrznych do nowych zapisów Rozporządzenia w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym.

W stosunku do podmiotów, które nie udzieliły odpowiedzi oraz tych dla których nie przyjęto proponowanego sposobu realizacji zaleceń, zostały wystosowane pisma wzywające do przesłania uzupełnień lub dalszych wyjaśnień. W przypadku braku odpowiedzi na wezwania, Prezes UTK podejmie działania nadzorcze w tym zakresie.

Zalecenia PKBWK stanowią istotny element i inspirację dla działań w obszarze edukacji i monitorowania bezpieczeństwa prowadzonych w Urzędzie Transportu Kolejowego, takich jak: cykliczne spotkania Zespołu ds. bezpieczeństwa, szkolenia dla podmiotów rynku kolejowego w ramach Akademii UTK oraz projektu „Kultura Bezpieczeństwa”.

### 3. Wdrożone środki niezwiązane z zaleceniami w zakresie bezpieczeństwa

Wykaz najistotniejszych środków bezpieczeństwa wprowadzonych przez Urząd Transportu Kolejowego jako krajowy organ ds. bezpieczeństwa, wraz z opisem przyczyn ich wprowadzenia, zawiera Tabela 7.

Tabela 7. Najistotniejsze środki bezpieczeństwa wprowadzone przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa.

Obszar	Opis przyczyn	Wprowadzony środek bezpieczeństwa	Liczba wydanych decyzji
<b>Eksploatacja pojazdów kolejowych</b>	Powtarzające się nieprawidłowości w zakresie utrzymania pojazdów kolejowych oraz powtarzające się przypadki awarii obniżających poziom bezpieczeństwa	<ul style="list-style-type: none"> <li>– decyzje administracyjne wyłączające pojazdy kolejowe z eksploatacji lub ograniczające ich eksploatację,</li> <li>– decyzje administracyjne nakazujące usunięcie naruszeń w terminie.</li> </ul>	500
<b>Systemy zarządzania bezpieczeństwem</b>	Nieprawidłowości w zakresie wdrożenia systemu zarządzania bezpieczeństwem.	<ul style="list-style-type: none"> <li>– decyzje nakazujące usunięcie naruszeń w terminie,</li> <li>– decyzje dotyczące cofnięcia certyfikatu bezpieczeństwa lub zawieszenia certyfikatu ECM.</li> </ul>	27
<b>Utrzymanie infrastruktury kolejowej</b>	Nieprawidłowości w zakresie utrzymania infrastruktury.	<ul style="list-style-type: none"> <li>– decyzje nakazujące usunięcie naruszeń w terminie,</li> <li>– decyzje administracyjne ograniczające ruch na liniach kolejowych lub bocznicach kolejowych,</li> <li>– decyzje administracyjne wstrzymujące ruch kolejowy na bocznicach.</li> </ul>	156
<b>Kary pieniężne</b>	Naruszenia podlegające karze pieniężnej na podstawie przepisów ustawy o transporcie kolejowym lub ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych.	<ul style="list-style-type: none"> <li>– decyzje w sprawie nałożenia kary pieniężnej za stwierdzone naruszenia</li> </ul>	66

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

W 2016 r., podobnie jak w latach ubiegłych, w Systemie Informacji Bezpieczeństwa prowadzonym przez Agencję, krajowe władze bezpieczeństwa publikowały alerty bezpieczeństwa w sprawie zagrożeń zidentyfikowanych w ramach poszczególnych systemów kolejowych państw członkowskich.

Działania podejmowane przez Prezesa UTK w obszarze alertów bezpieczeństwa koncentrowały się w 2016 r. (podobnie jak w latach ubiegłych) na możliwie niezwłocznym udostępnianiu przetłumaczonych na język polski treści alertów wraz ze wskazywaniem konieczności przeprowadzenia analizy systemowej. Publikowano również informację, czy dany alert bezpieczeństwa może mieć wpływ na prowadzoną przez przedsiębiorstwa działalność oraz o ocenie potencjalnego ryzyka związanego z wystąpieniem zdarzenia opisanego w alercie bezpieczeństwa.

W związku z wystąpieniem 14 przypadków pęknięć ram wózków tocznych typu 37AN, 19 lutego 2016 r. Prezes UTK wydał alert bezpieczeństwa.

W 2016 r. Prezes UTK poinformował krajowe podmioty rynku kolejowego, zarówno za pośrednictwem strony internetowej oraz informacji przesyłanych bezpośrednio do wskazanych osób, o opublikowaniu w Systemie Informacji Bezpieczeństwa kolejnych alertów bezpieczeństwa, tj.:

- dotyczącego wykolejenia pociągu towarowego z 24 kwietnia 2016 r., mającego miejsce w Francji, na skutek przesunięcia o 30 cm do środka osi prawego koła pierwszego zestawu kołowego typu 42 mp wagonu;
- fińskiej krajowej władzy bezpieczeństwa (Trafi), w sprawie wykolejenia wagonów do przewozu węgla z powodu awarii wózka Axle Motion III (K-17) – śruby łączące zworę maźniczą z konstrukcją wspornika maźnicy poluzowały się podczas jazdy z powodu wibracji;
- włoskiej krajowej władzy bezpieczeństwa (ANSF), w nawiązaniu do alertu bezpieczeństwa wydanego przez Prezesa UTK, informującego przewoźników kolejowych i podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych o możliwych pęknięciach ram wózków typu 37ANa oraz wózków typu 24MN. Na podstawie tego alertu podjęto decyzję o wycofaniu z eksploatacji pojazdów, w których zamontowane są wskazane wózki oraz zawieszono procedury dopuszczeń nowych pojazdów;
- fińskiej krajowej władzy bezpieczeństwa (Trafi) opublikowany w związku z wykrytym problemem kompozytowych wstawek hamulcowych C333, występującym szczególnie podczas trudnych warunków atmosferycznych;
- węgierskiej krajowej władzy bezpieczeństwa (NIB Hungary) w związku z powtarzającym się problemem mogącym doprowadzić do niespodziewanego wyluzowania hamulca dodatkowego lokomotywy Siemens Vectron X4 FamilyA w skutek ucieczki sprężonego powietrza z układu pneumatycznego.

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

## D. Nadzór

### 1. Strategia i plany

Zgodnie z art. 3 oraz art. 7 Rozporządzenia Komisji (UE) 1077/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do nadzoru sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa po wydaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa (Dz. U. UE L 320 z 17 listopada 2012 r. str. 3 i nast.), dotyczącym m.in. obowiązku opracowania strategii i Planu Nadzoru, przedstawienia ogólnych celów tej strategii oraz kryteriów decyzyjnych, Prezes UTK corocznie opracowuje dokument przedstawiający opis strategii nadzoru oraz plan nadzoru na kolejny rok. Na Plan Nadzoru składają się analizy nadzorowanych obszarów oraz rozkład czynności nadzorczych w poszczególnych zakresach tematycznych. Opis zrealizowanych działań stanowi dane wejściowe do zaplanowania czynności nadzorczych na rok następny. Całością niniejszych działań – wypełniając definicję procesu – przekształca dane wejściowe, czyli wyniki działań nadzorczych, na dane wyjściowe, to jest plan działań nadzorczych. Proces ten przeprowadzany jest w sposób cykliczny, w cyklach rocznych, a uzyskana w ten sposób wiedza pozwala na identyfikację newralgicznych obszarów w systemie kolejowym i adekwatne zaplanowanie działań na kolejny rok.

Ponadto Prezes UTK prowadzi stały monitoring poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego i w razie powzięcia informacji o możliwości wystąpienia zagrożenia podejmuje dodatkowe działania nadzorcze, nieprzewidziane w Planie Nadzoru. Sygnały będące motorem do podjęcia czynności doraźnych pochodzą z różnych źródeł, w tym m.in. zgłoszeń wpływających do Urzędu oraz bieżącej analizy danych dotyczących rynku kolejowego. Podkreślenia wymaga fakt, że wszystkie prowadzone przez Prezesa UTK działania nadzorcze mają na celu zapewnienie prawidłowego funkcjonowania rynku kolejowego, jednak czynności doraźne wymagają natychmiastowej interwencji ze względu na wysoki poziom prawdopodobieństwa wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Należy jednocześnie wskazać, że realizacja pozaplanowych działań nadzorczych nie zaburza realizacji Planu Nadzoru. Dzieje się tak dlatego, że działania doraźne są nieodłącznym elementem sprawowania nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego przez Prezesa UTK. Stałe monitorowanie rynku i reakcja na negatywne trendy powoduje konieczność podejmowania działań ad hoc. Dynamika transportu kolejowego oraz zjawiska w nim zachodzące powodują, że część działań nie jest ujęta w Planie Nadzoru. Niemniej jednak nie oznacza to, że takie działania nie podlegają prognozowaniu. Na bazie długoletnich doświadczeń i wniosków wyciąganych w oparciu o analizy działań, wykonywanych w trybie doraźnym w latach ubiegłych, szacowany jest rozkład działań planowych z jednoczesnym uwzględnieniem konieczności realizacji działań doraźnych. Powoduje to zachowanie odpowiedniej rezerwy zasobów do przeprowadzenia działań nieujętych w Planie Nadzoru i daje możliwość niezwłocznej reakcji Prezesa UTK na aktualną sytuację na rynku kolejowym.

Opracowanie niniejszego dokumentu dokonywane jest w oparciu o analizę danych statystycznych dotyczących wyników działań nadzorczych z ubiegłych lat, zdarzeń kolejowych i innych dostępnych w Urzędzie danych.

Tabela 8. Priorytety nadzoru Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w 2016 r.

Lp.	Zakres tematyczny działań nadzorczych
1.	Nadzór nad podmiotami posiadającymi autoryzacje i certyfikaty bezpieczeństwa w procesie recertyfikacji w tym nad wybranymi kryteriami SMS oraz spełnieniem warunków wydania licencji
2.	Nadzór nad spełnieniem warunków wydania licencji na świadczenie usług trakcyjnych
3.	Nadzór nad wydanymi certyfikatami dla podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów oraz wydanych certyfikatów w zakresie funkcji utrzymania
4.	Nadzór na pracami komisji kolejowych
5.	Nadzór nad stanem infrastruktury oraz procesem utrzymania w zakresie Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem
6.	Nadzór nad stanem technicznym, procesem utrzymania i klasyfikacją skrzyżowań linii kolejowych z drogami ze szczególnym uwzględnieniem przejazdów kolejowych, na których miały miejsce zdarzenia kolejowe
7.	Nadzór nad prawidłowością zapisów zawartych w regulaminach technicznych stacji
8.	Nadzór nad funkcjonowaniem ratownictwa technicznego zarządców infrastruktury w zakresie Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem
9.	Nadzór nad bezpieczeństwem eksploatacji bocznicy kolejowych
10.	Nadzór nad prowadzeniem ruchu kolejowego
11.	Nadzór nad przygotowaniem i realizacją procesu przewozowego wraz z elementami utrzymania infrastruktury
12.	Nadzór nad stanem technicznym pojazdów kolejowych oraz ich oznakowaniem
13.	Nadzór nad procesem przewozu koleją towarów niebezpiecznych
14.	Nadzór nad przemieszczaniem odpadów zawierających substancje niebezpieczne
15.	Nadzór nad przestrzeganiem praw pasażerów i jakością usług w transporcie kolejowym
16.	Nadzór nad stopniem przygotowania do pracy w warunkach zimowych w zakresie Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem
17.	Nadzór nad kwalifikacjami pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego
18.	Nadzór nad czasem pracy maszynistów zatrudnionych w kilku podmiotach jednocześnie oraz nad składaniem i przekazywaniem do Prezesa UTK oświadczeń maszynistów
19.	Nadzór nad pracą komisji egzaminacyjnych
20.	Nadzór nad ośrodkami szkolenia wpisanymi na listę podmiotów uprawnionych do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencję i świadectwa maszynisty, jak również trybu pracy działających w tych ośrodkach komisji egzaminacyjnych
21.	Nadzór nad funkcjonowaniem kolejowej medycyny pracy
22.	Nadzór nad rynkiem wyrobów stosowanych w kolejnictwie, w tym nad interoperacyjnością systemu kolei
23.	Nadzór nad spełnieniem zasadniczych wymagań przez koleje linowe
24.	Nadzór nad ciśnieniowymi urządzeniami transportowymi
25.	Nadzór nad funkcjonowaniem notyfikowanych jednostek certyfikujących
26.	Nadzór nad funkcjonowaniem notyfikowanych laboratoriów badawczych
27.	Nadzór nad bezpieczeństwem w metrze

## 2. Nadzór nad systemami zarządzania w transporcie kolejowym

Należy wyjaśnić, że system zarządzania bezpieczeństwem jest pojęciem zdefiniowanym przez przepisy ustawy o transporcie kolejowym, w rozumieniu których oznacza organizację i działanie przyjęte przez zarządcę i przewoźnika kolejowego dla zapewnienia bezpieczeństwa. System, którego podstawowe elementy zostały określone w rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 328), stanowi spójną i logicznie uporządkowaną całość, w której wszystkie procedury i procesy są ze sobą wzajemnie powiązane i na siebie oddziałują. Stąd można go określić, jako sumę procesów wspierającą opracowywanie, planowanie, wykonywanie oraz kontrolę działań w ramach normalnej działalności przedsiębiorstwa. Przyjęcie uporządkowanego podejścia umożliwia wskazywanie zagrożeń i stałe zarządzanie ryzykiem związanym z działalnością podmiotu, w celu zapobiegania wypadkom. Właściwe wdrożenie wszystkich istotnych elementów SMS daje organowi nadzoru niezbędną pewność, że podmiot kontroluje i będzie kontrolować wszystkie rodzaje ryzyka związanego z jego działalnością w każdych warunkach.

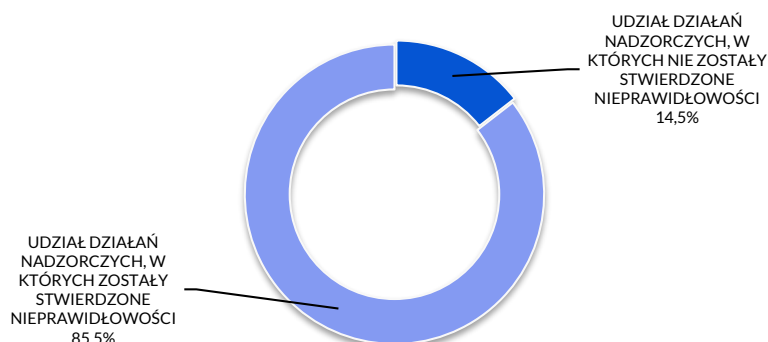
System ten musi być utworzony i, aby mógł realizować swój podstawowy cel, jakim jest zapewnienie bezpieczeństwa, powinien zostać wdrożony i stosowany. Dlatego też zaniedbanie podjęcia tych działań w stopniu oczywistym przekłada się na obniżenie poziomu bezpieczeństwa.

Prawidłowo funkcjonujący system zarządzania bezpieczeństwem (SMS) jest podstawowym warunkiem uzyskania przez zarządcę infrastruktury/przewoźnika kolejowego odpowiednio autoryzacji/certyfikatu bezpieczeństwa. SMS obejmuje swoimi procedurami wszystkie procesy mające wpływ na bezpieczeństwo, tak więc kontrola całego systemu lub jego wybranych procedur pozwala na kompleksowy nadzór nad przestrzeganiem przez podmiot wymogów związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, w tym również wymogów, które nie są sprawdzane w czasie dedykowanych kontroli tematycznych. Przykładem może być kontrola ryzyka związanego z dostawami materiałów i usług lub też kontrola procesu ciągłego doskonalenia, będącego swoistym „motorem” całego systemu. Należy również podkreślić, że wspólne metody oceny bezpieczeństwa, w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa, określone odpowiednio w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa (Dz. U. UE L 326/11 z 10 grudnia 2010 r.) i rozporządzenia Komisji (UE) nr 1169/2010 z dnia 10 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa (Dz. U. UE L 327/13 z 11 grudnia 2010 r.), ustalają jednakowe w całej Unii Europejskiej kryteria oceny zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania takich dokumentów. Natomiast kontrole prowadzone w oparciu o jednolite kryteria pozwalają na uzyskanie porównywalnych wyników, a zestawienie stwierdzonych naruszeń pozwala na ocenę poziomu bezpieczeństwa całego sektora. Należy również nadmienić, że celem kontroli nie jest wyłącznie wykrycie naruszeń, ale przede wszystkim osiągnięcie przez podmiot oczekiwanego poziomu bezpieczeństwa.

W 2016 r. liczba kontroli w zakresie nadzoru nad podmiotami funkcjonującymi w oparciu o system zarządzania bezpieczeństwem wyniosła 131. W toku 112 działań stwierdzono 996 nieprawidłowości, co oznacza, że naruszenia zostały wskazane w przypadku ok. 85 % realizowanych w omawianym obszarze czynności. W przypadku tego zakresu wskaźnik nieprawidłowości za 2016 r. to 7,6, a różnica pomiędzy wskaźnikami nieprawidłowości w 2016 r. i 2015 r. wyniosła -1,34.



Rysunek 10. Wyniki działań nadzorczych przeprowadzonych w zakresie nadzoru nad podmiotami funkcjonującymi w oparciu o System Zarządzania Bezpieczeństwem w 2016 r.



Do głównych nieprawidłowości występujących w analizowanym obszarze, w odniesieniu do zarządców infrastruktury, należą:

**kryterium A - Środki kontroli ryzyka dla wszystkich czynników ryzyka związanych z działalnością zarządcy infrastruktury:**

- niewłaściwie przeprowadzony proces oceny i analizy ryzyka operacyjnego;
- brak monitorowania środków kontroli ryzyka;
- niewłaściwe zarządzanie ryzykiem wspólnym;

**kryterium B - Kontrola ryzyka związanego ze świadczonymi usługami utrzymania i dostarczaniem materiałami:**

- brak kontroli skuteczności działań w zakresie utrzymania pojazdów kolejowych;
- brak nadzoru nad dokumentacją, na podstawie której wykonuje się czynności utrzymaniowe posiadanego taboru;
- utrzymanie pojazdów niezgodnie z wymaganiami zawartymi w dokumentacji systemu utrzymania;

**kryterium C - Kontrola ryzyka związanego z zaangażowaniem wykonawców i kontrolą dostawców:**

- niewłaściwy nadzór nad procesem oceny dostawców;
- niezawieranie w zleceniach zapisów dot. obowiązków w zakresie bezpieczeństwa dostawców;
- nieujęcie na liście kwalifikowanych dostawców wszystkich podmiotów;

**kryterium D - Ryzyko wynikające z działań innych stron poza systemem kolejowym:**

- nieprzeprowadzenie oceny ryzyka dla zagrożeń wynikających spoza systemu kolejowego;

**kryterium E - Dokumentacja systemu zarządzania bezpieczeństwem:**

- nierejestrowanie zmian wprowadzonych do SMS;

**kryterium F - Podział obowiązków:**

- brak w schemacie organizacyjnym spółki stanowiska pełnomocnika SMS;
- nieuwzględnienie w dokumentacji stanowisk niezwiązanych bezpośrednio z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego;

**kryterium G - Zapewnienie kontroli przez kierownictwo na różnych poziomach:**

- niestosowanie procedury rozliczania z osiągniętych wyników osób odpowiedzialnych (brak nadzoru nad wykonaniem zaleceń pokontrolnych i wyników kontroli wewnętrznych);

**kryterium H - Zaangażowanie pracowników i ich przedstawicieli na wszystkich poziomach:**

- nieprzeprowadzenie konsultacji z pracownikami w zakresie wprowadzenia zmian do SMS;

**kryterium I - Zapewnienie ciągłego doskonalenia:**

- brak oceny skuteczności działań oraz monitorowania;

**kryterium K - Ilościowe i jakościowe cele organizacji w zakresie utrzymania i poprawy bezpieczeństwa oraz plany i procedury służące osiągnięciu tych celów:**

- brak monitorowania celów określonych w programach poprawy bezpieczeństwa;

**kryterium L - Procedury służące spełnieniu istniejących, nowych i zmienionych norm technicznych i operacyjnych lub innych warunków normatywnych:**

- nieprawidłowe prowadzenie dokumentacji związanej z utrzymaniem infrastruktury;

**kryterium M - Procedury i metody przeprowadzania oceny ryzyka i wdrażania środków kontroli ryzyka w sytuacjach, kiedy zmiana warunków prowadzenia działalności lub wprowadzenie nowego materiału powoduje nowe ryzyko dla infrastruktury lub prowadzonej działalności:**

- wprowadzenie zmiany bez zapewnienia zgodności z trybem określonym w procedurze;

**kryterium N - Zapewnienie programu szkolenia pracowników i systemów zapewniających utrzymanie kompetencji pracowników i prawidłowe wykonanie zadań:**

- brak właściwego nadzoru nad kompetencjami pracowników (szkoleniami, egzaminami);
- brak właściwego nadzoru nad dokumentacją odnoszącą się do kompetencji pracowników;

**kryterium O - Mechanizmy zapewniania wystarczającego dostępu do informacji w obrębie organizacji oraz, w stosownych przypadkach, wymiany informacji między organizacjami korzystającymi z tej samej infrastruktury:**

- brak na wyposażeniu obowiązujących instrukcji wewnętrznych;

**kryterium P - Procedury i formaty dokumentowania informacji w zakresie bezpieczeństwa oraz ustanowienie procedury kontroli konfiguracji ważnych informacji w zakresie bezpieczeństwa:**

- brak spójności zapisów w dokumentacji;
- brak wpisów w dokumentacji;

**kryterium Q - procedury zapewniające, aby wypadki, incydenty, zdarzenia potencjalnie wypadkowe oraz inne niebezpieczne zdarzenia były zgłaszane, badane i analizowane oraz aby podejmowano niezbędne środki zapobiegawcze:**

- nieanalizowanie sytuacji potencjalnie niebezpiecznych;
- brak wniosków w protokołach ustaleń końcowych;
- nierealizowanie środków zaradczych określonych w protokołach ustaleń końcowych;

**kryterium R - Zapewnienie planów działania oraz procedur alarmowych i informacji w sytuacjach kryzysowych, uzgodnionych z właściwymi organami publicznymi:**

- brak ćwiczeń i symulacji postępowania w wypadku wystąpienia zagrożenia;

**kryterium S - Przepisy dotyczące okresowych audytów wewnętrznych systemu zarządzania bezpieczeństwem:**

- niezapoznanie kierownictwa z wynikami audytu wewnętrznego;
- nieupoważnienie osób przeszkolonych do wykonywania audytów bezpieczeństwa;

**kryterium T - Bezpieczne projektowanie infrastruktury kolejowej:**

- brak systemowych rozwiązań udostępniania projektantom wytycznych w zakresie projektowania;

**kryterium U – Bezpieczeństwo eksploatacyjne infrastruktury:**

- niewykonywanie badań i oględzin infrastruktury kolejowej;
- brak usuwania usterek określonych podczas badań diagnostycznych;
- niewykonywanie obchodów z wymaganą częstotliwością;
- eksploataowanie infrastruktury będącej w niewłaściwym stanie technicznym;
- nieprawidłowe oznakowanie;
- nieprawidłowo prowadzoną dokumentację związaną z utrzymaniem;
- niesporządzanie wymaganej dokumentacji związanej z utrzymaniem;
- niespełnienie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów w odległości mniejszej od 15 m;

**kryterium V - Świadczenie usług utrzymania oraz dostarczanie materiałów:**

- brak właściwego nadzoru nad prowadzonymi pracami utrzymaniowymi;
- brak nadzoru nad dokumentacją wynikającą z procesu inwestycyjnego robót remontowych;

**kryterium W – Utrzymanie i eksploatacja systemu sterowania ruchem kolejowym:**

- brak sprawowania właściwego nadzoru nad utrzymaniem urządzeń sterowania ruchem kolejowym;
- nieprawidłowe odstępy czasowe konserwacji;
- niewykonanie zaleceń z badań diagnostycznych urządzeń SRK.

Do głównych nieprawidłowości, w poszczególnych grupach kryteriów, w odniesieniu do przewoźnika kolejowego należą:

**kryterium A - Środki kontroli ryzyka dla wszystkich czynników ryzyka związanych z działalnością przedsiębiorstwa kolejowego:**

- brak monitorowania środków kontroli ryzyka;
- nieuwzględnienie zagrożeń wynikających z prowadzonej działalności;
- nieprawidłowe przeprowadzenie procesu oceny ryzyka, np. bez uwzględnienie wykonanej pracy eksploatacyjnej;
- brak współpracy z innymi podmiotami w zakresie ryzyka wspólnego;

**kryterium B - Kontrola ryzyka związanego ze świadczonymi usługami utrzymania i dostarczaniem materiałami:**

- nieprzestrzeganie cykli przeglądowo – naprawczych;
- niewykonywanie wymaganych pomiarów;
- niedokumentowanie przeprowadzonych czynności przeglądowo – naprawczych;

**kryterium C - Kontrola ryzyka związanego z zaangażowaniem wykonawców i kontrolą dostawców:**

- nieocenie dostawców usług związanych z bezpieczeństwem;
- ocenianie dostawców usług związanych z bezpieczeństwem niezgodnie z przyjętymi kryteriami;
- nieprawidłowe prowadzenie dokumentacji dotyczącej współpracy z dostawcami usług związanych z bezpieczeństwem;

**kryterium D - Ryzyko wynikające z działań innych stron poza systemem kolejowym:**

- niemonitorowanie zagrożeń generowanych przez strony spoza systemu kolejowego;
- niestosowanie środków kontroli ryzyka wynikającego z działań innych stron poza systemem kolejowym;

**kryterium E - Dokumentacja systemu zarządzania bezpieczeństwem:**

- brak aktualizacji dokumentacji SMS;
- niezgodność dokumentacji SMS ze stanem faktycznym i prawnym;

**kryterium F - Podział obowiązków:**

- niewłaściwe definiowanie obowiązków związanych z bezpieczeństwem;
- odpowiedni podział zadań w zakresie bezpieczeństwa;
- niezapewnienie wymaganych środków do wykonywania zadań;

**kryterium G - Zapewnienie kontroli przez kierownictwo na różnych poziomach:**

- brak skutecznego monitorowania wykonywania zadań w obszarze prowadzonej działalności;
- brak określenia wpływu innych działań na system zarządzania bezpieczeństwem;
- niestosowanie procedur rozliczania osób wykonujących działania w zakresie systemu zarządzania bezpieczeństwem;

**kryterium H - Zaangażowanie pracowników i ich przedstawicieli na wszystkich poziomach:**

- nieprzeprowadzenie konsultacji w zakresie definiowania, proponowania, przeglądu oraz rozwoju aspektów bezpieczeństwa procedur operacyjnych z przedstawicielami pracowników lub reprezentacją pracowników;

**kryterium I - Zapewnienie ciągłego doskonalenia:**

- niepodejmowanie działań korygujących lub zapobiegawczych w stosunku do stwierdzonych niezgodności w systemie;
- nieprzeprowadzanie oceny skuteczności działań korygujących lub zapobiegawczych;
- przeprowadzanie przeglądu zarządzania bez uwzględnienia wszystkich wymaganych danych wejściowych;

**kryterium J - Polityka bezpieczeństwa zatwierdzona przez dyrektora zarządzającego organizacji i przekazana wszystkim pracownikom:**

- nierealizowanie przyjętych w polityce priorytetów;
- niezapoznanie z polityką wszystkich pracowników;

**kryterium K - Ilościowe i jakościowe cele organizacji w zakresie utrzymania i poprawy bezpieczeństwa oraz plany i procedury służące osiągnięciu tych celów:**

- brak realizacji założonych celów;
- nie gromadzenie wszystkich odnośnych danych dotyczących bezpieczeństwa w celu określenia tendencji pod względem stanu bezpieczeństwa oraz oceny zgodności z celami;
- brak procedury dotyczącej oceny zgodności celów bezpieczeństwa ze standardami;

**kryterium L - Procedury służące spełnieniu istniejących, nowych i zmienionych norm technicznych i operacyjnych lub innych warunków normatywnych:**

- brak aktualizacji regulacji wewnętrznych do aktualnych wymagań prawnych;
- niedostosowanie przepisów wewnętrznych do rzeczywistych uwarunkowań organizacyjnych;
- nieprawidłowe oznakowanie pojazdów kolejowych;

**kryterium M - Procedury i metody przeprowadzania oceny ryzyka i wdrażania środków kontroli ryzyka w sytuacjach, kiedy zmiana warunków prowadzenia działalności lub wprowadzenie nowego materiału powoduje nowe ryzyko dla infrastruktury lub prowadzonej działalności:**

- brak oceny wprowadzonych zmian;

**kryterium N - Zapewnienie programu szkolenia pracowników i systemów zapewniających utrzymanie kompetencji pracowników i prawidłowe wykonanie zadań:**

- brak właściwego nadzoru nad kompetencjami pracowników (szkoleniami, autoryzacjami, badaniami);
- brak właściwego nadzoru nad dokumentacją odnoszącą się do kompetencji pracowników;

**kryterium O - Mechanizmy zapewniania wystarczającego dostępu do informacji w obrębie organizacji oraz, w stosownych przypadkach, wymiany informacji między organizacjami korzystającymi z tej samej infrastruktury:**

- brak zapoznania pracowników z dokumentacją SMS;
- brak zapoznania pracowników ze zmianami w dokumentacji SMS;

**kryterium P - Procedury i formaty dokumentowania informacji w zakresie bezpieczeństwa oraz ustanowienie procedury kontroli konfiguracji ważnych informacji w zakresie bezpieczeństwa:**

- brak kompletności, spójności oraz należytego dokumentowania istotnych informacji w zakresie bezpieczeństwa (nieprawidłowe prowadzenie rejestru pojazdów kolejowych, brak prawidłowego wypełnienia ksiąg pokładowych pojazdów);
- stosowanie formularzy nieujętych w dokumentacji SMS;
- nieprawidłowe dokumentowanie wykonanych zadań (brak dat, podpisów, niepodawanie niektórych danych);

**kryterium Q - procedury zapewniające, aby wypadki, incydenty, zdarzenia potencjalnie wypadkowe oraz inne niebezpieczne zdarzenia były zgłaszane, badane i analizowane oraz aby podejmowano niezbędne środki zapobiegawcze:**

- brak rejestracji, badania i analizowania zdarzeń potencjalnie wypadkowych i innych niebezpiecznych zdarzeń;
- brak realizacji zaleceń (środków zaradczych);

**kryterium R - Zapewnienie planów działania oraz procedur alarmowych i informacji w sytuacjach kryzysowych, uzgodnionych z właściwymi organami publicznymi:**

- brak procedur określających sytuacje kryzysowe;
- niepodejmowanie działań na rzecz testowania procedur kryzysowych;

**kryterium S - Przepisy dotyczące okresowych audytów wewnętrznych systemu zarządzania bezpieczeństwem:**

- brak zapoznania kierownictwa z wynikami audytów;
- niezapewnienie niezależności systemu audytu (niezależności i bezstronności audytorów);
- nieobjęcie audytami wszystkich procesów i procedur systemu zarządzania bezpieczeństwem.

W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości dotyczących wdrożenia systemu SMS, Prezes UTK wyposażony jest w dwa narzędzia - stwierdzenie naruszenia przepisów w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego wraz z określeniem terminu ich usunięcia (art. 14 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym) oraz cofnięcie autoryzacji bezpieczeństwa lub certyfikatu bezpieczeństwa dla zarządcy infrastruktury kolejowej (art. 18a ust. 6 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym) lub przewoźnika kolejowego (§ 18 ust. 8 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym). Cofnięcie autoryzacji bezpieczeństwa lub certyfikatu bezpieczeństwa oznacza wyeliminowanie podmiotu z rynku, a więc takie decyzje mają ogromne znaczenie dla rynku kolejowego.

W 2016 r. Prezes UTK wydał dwie decyzje cofające certyfikat bezpieczeństwa przewoźnika kolejowego w całości, natomiast w czterech przypadkach postępowanie administracyjne umorzył.

Powodem decyzji o cofnięciu certyfikatu w przytoczonych sprawach były nieprawidłowości w zakresie stosowania systemu zarządzania bezpieczeństwem ujawnione podczas przeprowadzonej kontroli.

W jednym z przypadków Prezes UTK stwierdził nieprawidłowości w przedmiocie wdrożenia systemu zarządzania bezpieczeństwem w postaci uchybienia spełnienia kryteriów oceny zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa – wydanego zgodnie z art. 10 ust. 2 lit. a dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei) (Dz. UE. L 164/44 z 30 kwietnia 2004 r. z późn. zm.), tj. związane ze stosowaniem procedur:

- oceny ryzyka operacyjnego;
- zarządzania kompetencjami personelu;
- audytów wewnętrznych;
- weryfikacji kompetencji dostawców;
- spójności i aktualności zapisów dokumentacji systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Nie podjęto też – ani na etapie postępowania kontrolnego, ani postępowania administracyjnego – wystarczających kroków zmierzających do usunięcia stwierdzonych uchybień.

W drugim przypadku stwierdzone uchybienia odnosiły się w zasadzie do każdego kryterium prawidłowo funkcjonującego systemu, tj. odnoszących się do m.in. procedur oceny ryzyka operacyjnego, utrzymania pojazdów kolejowych, oceny dostawców usług, kontroli i audytów wewnętrznych, doskonalenia systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz kwalifikacji pracowników.

W 2016 r. Prezes UTK utrzymał także w mocy wcześniejszą zaskarżoną decyzję, cofającą w całości certyfikat bezpieczeństwa. W obu przypadkach, w obszernym uzasadnieniu, Prezes UTK przypomniał o obowiązkach ciążyących na licencjonowanych i certyfikowanych przewoźnikach kolejowych. W tych sprawach Prezes UTK stwierdził, że przewoźnicy nie zaimplementowali systemów zarządzania bezpieczeństwem i nie stosowali go w praktyce.

Dodatkowo należy przypomnieć, że Ustawa o transporcie kolejowym nakłada na przewoźnika, obowiązek spełniania warunków organizacyjnych, które zapewnią bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego, bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych, a także ochronę przeciwpożarową i ochronę środowiska. Warunki te są uszczegółowiane przez same spółki w zaakceptowanym przez organ systemie zarządzania bezpieczeństwem przewoźnika kolejowego w transporcie kolejowym. Wypada podkreślić, że o treści poszczególnych procedur systemu zarządzania bezpieczeństwem decyduje sam przewoźnik, który kształtuje je w ten sposób, by były odpowiednie dla jego działalności.

System zarządzania utrzymaniem (MMS) obejmuje zestaw procedur i instrukcji, ukierunkowanych na minimalizację ryzyka związanego z utrzymaniem pojazdu kolejowego oraz w efekcie zapewnienie, aby utrzymywane pojazdy były w stanie poruszać się po sieci kolejowej w bezpieczny sposób. System powinien zapewnić, aby pojazdy były utrzymywane zgodnie z dokumentacją dotyczącą utrzymania dla danego pojazdu oraz wytycznymi i postanowieniami, wynikającymi z obowiązujących przepisów, w tym Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności. Do opracowania i wdrożenia systemu zarządzania utrzymaniem zobowiązane są tzw. podmioty odpowiedzialne za utrzymanie.

Zadaniem podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie jest zapewnienie, aby pojazdy były w stanie poruszać się po sieci kolejowej w bezpieczny sposób. Narzędziem, które ma umożliwić osiągnięcie tego celu, jest właśnie wspomniany system zarządzania utrzymaniem, a więc zestaw procedur i instrukcji,

które muszą być wdrożone w ramach podmiotu w celu zapewnienia minimalizacji ryzyka związanego z prowadzoną działalnością utrzymaniową.

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 653/2007 ( Dz. U. UE L 122/22 z 11 maja 2011 r.) określa szereg wymagań, które musi spełniać system zarządzania utrzymaniem oraz wskazuje kryteria wykorzystywane w procesie certyfikacyjnym w celu jego oceny. Cechą charakterystyczną systemu zarządzania utrzymaniem jest jego podział na cztery funkcje składowe:

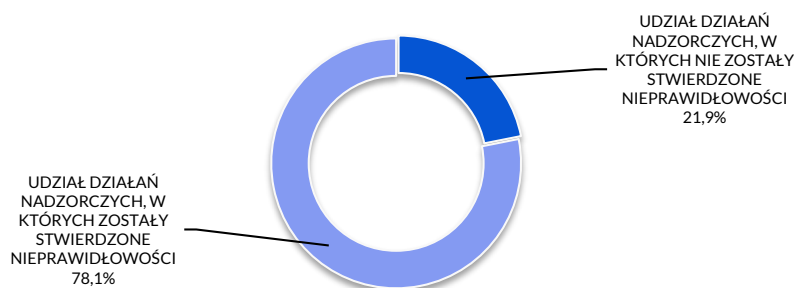
- funkcję zarządzania, która umożliwia nadzór nad trzema tzw. funkcjami utrzymania, określonymi w kolejnych podpunktach, i ich koordynowanie, a także pozwala zapewnić bezpieczny stan wagonu towarowego w systemie kolejowym;
- funkcję rozwoju utrzymania, której zadaniem jest kształtowanie dokumentacji utrzymaniowej pojazdu w oparciu o dokumentację projektową pojazdu oraz doświadczenia z jego eksploatacji;
- funkcję zarządzania utrzymaniem taboru, zwaną również czasami zarządzaniem flotą, której zadaniem jest zarządzanie wycofywaniem wagonu z eksploatacji, a następnie jego ponownym do niej włączeniem;
- funkcję przeprowadzania utrzymania, która umożliwia przeprowadzenie wymaganego utrzymania wagonu lub jego części.

Utworzenie i wdrożenie systemu zarządzania utrzymaniem jest warunkiem uzyskania certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie lub certyfikatu funkcji utrzymania. Kwestia ta jest poddawana weryfikacji na etapie procesu certyfikacyjnego, prowadzonego przez Prezesa UTK, a następnie w trakcie nadzoru nad posiadaczem certyfikatu.

Zasady kontroli tych podmiotów również określone zostały w rozporządzeniu nr 445/2011. Załącznik III do tego dokumentu wskazuje wymogi i kryteria oceny w odniesieniu do organizacji składających wnioski o certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie. Zgodnie z postanowieniami tego rozporządzenia organ przynajmniej raz w roku winien przeprowadzić inspekcje na terenie wybranych obiektów, reprezentatywnych pod względem geograficznym i funkcjonalnym dla całości działalności podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie, którym przyznał certyfikaty, celem weryfikacji, czy podmioty te nadal spełniają kryteria określone w załączniku III. Niezależnie od obowiązku nałożonego powyższym postanowieniem, uznanie kontroli systemów MMS za jeden z priorytetów nadzoru Prezesa UTK wynika ze znaczenia funkcji pełnionych przez certyfikowane ECM w systemie kolejowym. Wagony towarowe są najliczniejszą grupą pojazdów kolejowych, a ich prawidłowe utrzymanie jest warunkiem zachowania bezpieczeństwa transportu kolejowego. System MMS obejmuje wszystkie procesy związane z utrzymaniem pojazdów kolejowych (wagonów towarowych), z tego względu jego kontrola pozwala na ujawnienie nieprawidłowości leżących po stronie ECM, warsztatu naprawczego czy nawet przewoźnika.

W 2016 r. przeprowadzono 64 działania nadzorcze w zakresie nadzoru nad podmiotami funkcjonującymi w oparciu o system zarządzania utrzymaniem, a w toku 50 działań stwierdzono 359 nieprawidłowości, co oznacza, że naruszenia zostały wskazane w przypadku ok. 78 % realizowanych w omawianym obszarze czynności. Wskaźnik nieprawidłowości w tym obszarze to 5,61. W przypadku kontroli w zakresie MMS różnica we wskaźnikach między 2015 r i 2016 r. to -0,99, z czego wynika, że na tej płaszczyźnie stwierdzanych jest coraz mniej nieprawidłowości w trakcie czynności kontrolnych realizowanych przez Prezesa UTK.

Rysunek 11. Wyniki działań nadzorczych przeprowadzonych w zakresie nadzoru nad podmiotami funkcjonującymi w oparciu o System Zarządzania Utrzymania w 2016 r.



Do głównych nieprawidłowości pojawiających się w tym obszarze należą:

**kryterium I.1 - Przywództwo – zaangażowanie w rozwój i wdrażanie systemu utrzymania organizacji oraz w ciągłe udoskonalanie jego efektywności:**

- brak oceny realizacji celów bezpieczeństwa w zakresie utrzymania;
- nieprzekazanie do wiadomości pracownikom związanym z utrzymaniem wagonów towarowych ustanowionych celów bezpieczeństwa;
- brak określenia wpływu innych działań zarządczych na system MMS;

**kryterium I.2 - Ocena ryzyka – kompleksowe podejście ukierunkowane na ocenę ryzyka związanego z utrzymaniem wagonów towarowych, w tym ryzyka wynikającego bezpośrednio z procesów operacyjnych oraz działań innych organizacji lub osób, a także na określenie odpowiednich środków kontroli ryzyka:**

- nieprzeprowadzenie procesu identyfikacji zagrożeń lub nieuwzględnienie w „Rejestrze zagrożeń” wszystkich zagrożeń;
- nieprawidłowo oszacowane prawdopodobieństwa wystąpienia zagrożeń;
- nieprzeprowadzenie oceny ryzyka wobec zidentyfikowanych zagrożeń;
- brak analizy ryzyka wynikającego z uszkodzeń i usterek powstałych w trakcie eksploatacji wagonów towarowych;

**kryterium I.3 - Monitorowanie – kompleksowe podejście ukierunkowane na zapewnienie wdrożenia środków kontroli ryzyka, prawidłowo działających i umożliwiających osiągnięcie celów organizacji:**

- brak monitorowania wskaźników wynikających z dokumentacji MMS;
- niewdrożenie rozporządzenia 1078/2012;

**kryterium I.4 - Ciągłe udoskonalanie – kompleksowe podejście ukierunkowane na analizowanie informacji gromadzonych poprzez regularne monitorowanie i prowadzenie audytów lub informacji pochodzących z innych odpowiednich źródeł, a także na wykorzystywanie wyników do uczenia się i przyjmowania środków zapobiegawczych lub naprawczych w celu utrzymywania lub podnoszenia poziomu bezpieczeństwa:**

- brak wykorzystania wszystkich źródeł stanowiących podstawę procesu;
- niedokonanie oceny potencjalnego wpływu zmiany na bezpieczeństwo;

**kryterium I.5 - Struktura i odpowiedzialność – kompleksowe podejście ukierunkowane na określenie zakresu odpowiedzialności jednostek i zespołów, co ma na celu niezawodną realizację celów organizacji w zakresie bezpieczeństwa:**

- nieuwzględnienie wszystkich stanowisk związanych z utrzymaniem w dokumentacji systemu;
- niewłaściwy nadzór kierownictwa nad realizacją procedur systemu MMS;



**kryterium I.7 - Informacja – kompleksowe podejście ukierunkowane na dopilnowanie, aby istotne informacje były dostępne dla osób wydających opinie i decyzje na wszystkich szczeblach organizacji:**

- niewłaściwy nadzór nad aktualizowaniem dokumentacji MMS;
- prowadzenie rejestru pojazdów kolejowych niezgodnie z wymaganiami;
- niezgodne z wymaganiami oznakowanie wagonów towarowych;

**kryterium I.8 - Dokumentacja – kompleksowe podejście ukierunkowane na zapewnienie identyfikowalności wszystkich istotnych informacji:**

- brak monitorowania i aktualizowania dokumentacji systemu zarządzania utrzymaniem;
- brak aktualizacji instrukcji wewnętrznych obowiązujących w ECM.;

**kryterium I.9 -Działania w zakresie zlecenia – kompleksowe podejście ukierunkowane na zapewnienie odpowiedniego zarządzania działaniami zleconymi podwykonawcom, tak by osiągnąć cele organizacji:**

- nieujęcie na liście dostawców wszystkich dostawców usług;
- nieweryfikowanie wszystkich dostawców i wykonawców;

**kryterium II.4 - W przypadku rozpoczynania eksploatacji wagonów towarowych organizacja musi posiadać procedury mające na celu:**

- uzyskanie wstępnej dokumentacji oraz zgromadzenie wystarczających informacji na temat planowanej eksploatacji;
- przeprowadzenie analizy wstępnej dokumentacji oraz przekazanie pierwszej dokumentacji utrzymania, biorąc także pod uwagę obowiązki zawarte we wszystkich powiązanych gwarancjach;
- zapewnienie prawidłowego wdrożenia pierwszej dokumentacji utrzymania
  - brak zapewnienia prawidłowego wdrożenia pierwszej dokumentacji systemu utrzymania wagonu towarowego;

**kryterium II.5 - Aby zapewnić aktualność dokumentacji utrzymania przez cały cykl eksploatacyjny wagonu towarowego, organizacja musi posiadać procedury mające na celu:**

- gromadzenie przynajmniej istotnych informacji dotyczących:
  - rodzaju i zakresu faktycznie przeprowadzonych operacji, w tym między innymi zdarzeń eksploatacyjnych, które mogą ewentualnie wywierać wpływ na integralność bezpieczeństwa wagonu towarowego;
  - typu i zakresu planowanej eksploatacji;
  - faktycznie przeprowadzonego utrzymania;
- określenie potrzeby dokonywania aktualizacji, przy uwzględnieniu wartości dopuszczalnych w odniesieniu do interoperacyjności;
- składanie wniosków dotyczących zmian i ich realizacji oraz ich zatwierdzanie, z zamiarem podjęcia decyzji opartej na wyraźnie określonych kryteriach, przy uwzględnieniu ustaleń z oceny ryzyka;
- zapewnienie prawidłowego wdrożenia zmian:
  - niezgodne z wymaganiami zarządzanie dokumentacjami systemu utrzymania;

**kryterium III.3 - Organizacja musi posiadać procedurę umożliwiającą odesłanie wagonów towarowych do utrzymania w odpowiednim czasie:**

- brak bieżącego monitorowania terminowego wyłączenia z ruchu i podstawienia pojazdów kolejowych celem wykonania prac utrzymaniowo-naprawczych;
- niewdrożenie procedury dotyczącej zarządzania utrzymaniem taboru;
- nieodnotowywanie wszystkich przebiegów wagonów towarowych;

**kryterium III.5 - Organizacja musi posiadać procedurę umożliwiającą określenie niezbędnych środków kontroli stosowanych do przeprowadzonego utrzymania oraz do dopuszczenia wagonów towarowych do użytkowania:**

- brak zapewnienia zgodności procesu utrzymania z wymaganiami określonymi w dokumentacji systemu utrzymania;

**kryterium III.6 - Organizacja musi posiadać procedurę umożliwiającą wydanie zawiadomienia o przywróceniu do eksploatacji, przy uwzględnieniu dokumentacji dopuszczenia do użytkowania:**

- nieujęcie w procedurze formularza „przywrócenie do eksploatacji”;
- brak systemowego podejścia do wydawania zawiadomień o przywróceniu wagonów do eksploatacji;
- brak wydawania zawiadomienia o przywróceniu do eksploatacji;

**kryterium III.10 - W przypadku stosowania procesu w zakresie dokumentacji w ramach funkcji zarządzania utrzymaniem taboru należy zarejestrować co najmniej następujące elementy:**

- zlecenia dotyczące utrzymania;
- przywrócenie do eksploatacji, w tym ograniczenia użytkowania istotne z punktu widzenia przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury:
  - brak rejestracji dokumentów przywrócenia do eksploatacji;
  - niewystawianie zleceń utrzymania wagonów;

**kryterium IV.2 - Organizacja musi posiadać procedury w celu dopilnowania, aby:**

- elementy (w tym części zamienne) oraz materiały były wykorzystywane w sposób określony w zleceniach dotyczących utrzymania oraz w dokumentacji dostawcy: PL L 122/36 Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej 11.5.2011;
- elementy i materiały były przechowywane, traktowane i przewożone w sposób zapobiegający zużyciu i uszkodzeniu, i określony w zleceniach dotyczących utrzymania oraz w dokumentacji dostawcy;
- wszystkie elementy i materiały, także te dostarczone przez klienta, były zgodne z odpowiednimi przepisami krajowymi i międzynarodowymi, jak również z wymogami odpowiednich zleceń dotyczących utrzymania;
- przechowywanie elementów i materiałów w miejscach nieoznaczonych oraz przechowywanie części nowych razem z częściami starożytecznymi;

**kryterium IV.5 - Organizacja musi posiadać procedury w celu dopilnowania, aby wszystkie instalacje, wyposażenie i narzędzia były właściwie wykorzystywane, kalibrowane, konserwowane i utrzymywane zgodnie z udokumentowanymi procedurami:**

- brak nadzoru nad procesem wzorcowania / legalizacji przyrządów pomiarowych;
- nieprawidłowy nadzór nad ewidencją i oznakowaniem przyrządów pomiarowych;

**kryterium IV.6 - Organizacja musi posiadać procedury w celu sprawdzenia, czy wykonane czynności utrzymaniowe są zgodne ze zleceniami oraz w celu wydania zawiadomienia o dopuszczeniu do użytkowania, z zaznaczeniem ewentualnych ograniczeń dotyczących użytkowania:**

- prowadzenie dokumentacji diagnostyczno-pomiarowej wagonów towarowych niezgodnie z wymaganiami dokumentacji systemu utrzymania;
- wystawianie dopuszczenia do użytkowania przed wykonaniem wszystkich czynności wymaganych dla danego przeglądu.

W 2016 r. Prezes UTK wydał jedną decyzję administracyjną umarzającą postępowanie w sprawie naruszenia przepisów w zakresie funkcjonowania systemu MMS.

### 3. Zasoby ludzkie

Szacunkowe dane charakteryzujące proces nadzoru w 2016 r. w kontekście zasobów ludzkich przedstawiają się następująco:

- całkowity czas przeprowadzonych inspekcji i audytów wyniósł **107 968 godz.**;
- czas przeprowadzonych inspekcji i audytów przypadających na jednego pracownika wyniósł **1 565 godz.**;
- odsetek czasu spędzonego przez pracowników na przeprowadzaniu inspekcji i audytów wyniósł **81,5%**.

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

### 4. Kompetencje

Rozwój kompetencji zaliczamy do jednego z podstawowych narzędzi zapewniających właściwe zarządzanie zasobami ludzkimi w danym przedsiębiorstwie. Pracodawcy poszukują skutecznych metod wykorzystania wiedzy, umiejętności oraz kompetencji pracowników nie tylko w bieżącej działalności, ale również do realizacji planów długookresowych. Z tego też względu w Urzędzie Transportu Kolejowego powstała Akademia UTK, w ramach której organizowane są szkolenia mające na celu podnoszenie kwalifikacji poszczególnych pracowników, zwłaszcza tych którzy prowadzą działania w terenie.

Działalność edukacyjna prowadzona w ramach szkoleń zewnętrznych pozwala zapewnić szybki przekaz wiedzy specjalistycznej znajdującej się w UTK na rynek kolejowy. Takie działania mają często charakter prewencyjny, co pozwala na przygotowanie rynku na wprowadzenie nowych regulacji i zmian przepisów. Stały kontakt z przedstawicielami rynku kolejowego pozwala na większe zrozumienie problemów z jakimi borykają się uczestnicy rynku, a tym samym umożliwia sprawne reagowanie na pojawiające się na problemy.

Należy podkreślić, że oprócz wskazanych powyżej rozwiązań systematyczny rozwój pracowników realizujących działania nadzorcze osiągnąć jest poprzez realizację kontroli w zespołach interdyscyplinarnych. Skład zespołu kontrolnego dobierany jest z uwzględnieniem charakteru wykonywanej kontroli oraz specjalizacji inspektorów. Gwarantuje to sprawne i rzetelne wykonanie zadania, a najwyższy poziom merytoryczny prowadzonych przez inspektorów kontroli przekłada się bezpośrednio na wzrost bezpieczeństwa transportu kolejowego.

### 5. Proces decyzyjny

Działania nadzorcze podejmowane przez Prezesa UTK posiadają wieloraki charakter. Mogą przybierać formę postępowania kontrolnego, postępowania administracyjnego, a także postępowania wyjaśniającego. Postępowania kontrolne realizowane są na zasadach określonych w rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007 r. w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (Dz. U. z 2007 r., Nr 57 poz. 388). Zgodnie z § 14 ust. 1 tego aktu wyniki przeprowadzonej kontroli kontrolujący przedstawia w protokole kontroli. Protokół taki zawiera m.in. opis stanu faktycznego ustalonego w toku kontroli, w tym opis stwierdzonych nieprawidłowości. W myśl §16 ust. 2 ww. rozporządzenia w wyniku czynności kontrolnych sporządza się również wystąpienie pokontrolne, które zawiera ocenę kontrolowanej działalności, wynikającą z ustaleń zawartych w protokole kontroli. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości, w wystąpieniu pokontrolnym wskazuje się przepisy, które zostały naruszone oraz umieszcza się uwagi i wnioski w sprawie ich usunięcia we wskazanym terminie. Do podstawowych zaleceń wydawanych w przedstawionym trybie należą m.in.:

- usunięcie nieprawidłowości stwierdzonych w toku realizacji kontroli oraz wskazanie terminu ich usunięcia;
- dokonanie analizy wskazanych nieprawidłowości w analogicznych dokumentach, pojazdach kolejowych oraz usunięcie tych uchybień;
- podjęcie odpowiednich działań zgodnie z posiadanym Systemem Zarządzania Bezpieczeństwem, które będą miały na celu nadzór nad poziomem ryzyka, związanym z prowadzeniem działalności;
- poinformowanie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego o wykonaniu uwag i wniosków oraz przedstawienie stosowanych dowodów dokumentujących zrealizowane działania/usunięte nieprawidłowości w określonym terminie.

Wydawanie zaleceń oraz proces weryfikacji ich wykonania umożliwia przeprowadzenie dogłębnej analizy w zakresie usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości oraz podjęcia przez podmiot działań naprawczych i profilaktycznych we właściwych obszarach.

Nadmienić należy, że w przypadku stwierdzenia niezgodności prowadzonej przez podmiot działalności z przepisami prawa, poza określeniem sformułowaniem wniosków i zaleceń ujętych w wystąpieniach pokontrolnych, wdrażane są też stosowne postępowania administracyjne. Podkreślenia wymaga fakt, że postępowanie kontrolne jest postępowaniem odrębnym od postępowania administracyjnego, a postanowienia podejmowane w postępowaniu kontrolnym, w odróżnieniu od postanowień wydawanych w postępowaniu administracyjnym, nie nadają uprawnień lub nakładają obowiązków jednostki. W związku z tak ukształtowaną zależnością postępowań kontrolnego i administracyjnego, Prezes UTK został umocowany do wydawania decyzji administracyjnych zmierzających do poprawy bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego.

Postępowanie administracyjne wszczynane jest, co do zasady, gdy ustalony w toku postępowania kontrolnego stan faktyczny świadczy o naruszeniu przez kontrolowany podmiot obowiązków nałożonych treścią przepisów w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, w szczególności spełniania warunków technicznych i organizacyjnych zapewniających bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego oraz bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych.

Zgodnie z art. 13b. ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, w przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów, decyzji lub postanowień z zakresu kolejnictwa Prezes UTK wydaje decyzję określającą zakres naruszenia oraz termin usunięcia nieprawidłowości.

Do postępowań przed Prezesem UTK stosuje się przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego. W trakcie postępowania podmioty mają prawo do czynnego udziału w każdym stadium postępowania, a także wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Prezes UTK może odstąpić od powyższej zasady wyłącznie w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa dla życia lub zdrowia ludzkiego. Ponadto po wydaniu decyzji ma prawo wystąpić do Prezesa UTK o ponowne rozpatrzenie sprawy (w przypadku nałożenia kary wynikającej z ustawy o transporcie kolejowym do złożenia odwołania do sądu) i uprawnienie to było przez podmioty wykorzystywane. Wnioski były motywowane przede wszystkim:

- zmianą stanu faktycznego – usunięciem nieprawidłowości;
- wyznaczeniu podmiotom zbyt krótkich terminów usunięcia nieprawidłowości;
- zasadności nałożenia kary pieniężnej.

Decyzje Prezesa UTK podlegają również kontroli sądowej na zasadach ogólnych.

Ponadto w ramach prowadzonej działalności realizowane są liczne projekty promujące i rozwijające idee kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, które często wykraczają poza ramy delegacji ustawowej i stanowią autorską inicjatywę. Podejmowane przedsięwzięcia koncentrują się w szczególności na zwiększaniu poziomu bezpieczeństwa całego systemu kolejowego, a także podnoszeniu świadomości różnych grup podmiotów.

## 6. Koordynacja i współpraca

Prezes UTK, realizując zadania wynikające z przepisów prawa krajowego oraz wspólnotowego, prowadzi intensywną współpracę międzynarodową z instytucjami Unii Europejskiej, partnerskimi urzędami z państw członkowskich, właściwymi w zakresie kolejnictwa oraz instytucjami i podmiotami reprezentującymi państwa trzecie.

Obszary w jakich Prezes UTK prowadzi współpracę międzynarodową skorelowane są z trzema kluczowymi funkcjami, jakie Urząd Transportu Kolejowego pełni na krajowym rynku kolejowym, a mianowicie funkcją Krajowej Władzy Bezpieczeństwa (NSA), funkcją Krajowego Organu Regulacyjnego (RB) oraz funkcją Organu właściwego w zakresie Nadzoru nad Przestrzeganiem Praw Pasażera (NEB).

Współpraca i koordynacja działań nadzorczych prowadzonych przez NSA jest wymagana m.in. w: Załączniku IV do Rozporządzenia Komisji (UE) Nr 1158/2010 i Załączniku III do Rozporządzenia Komisji (UE) Nr 1169/2010 – które ustalają główne zasady współpracy obu NSA i razem tworzą wspólną metodę oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa oraz uzyskania kolejowych autoryzacji bezpieczeństwa, jak również Rozporządzeniu Komisji (UE) Nr 1077/2012 w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa (CSM), z którego wynika bardziej szczegółowy zakres omawianej współpracy. Artykuł 8 ww. Rozporządzenia zobowiązuje NSA do skoordynowania zasad swojego podejścia do kwestii nadzoru w celu zapewnienia, że system zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego (RU) działa w sposób efektywny i określa jakie informacje podlegają wymianie pomiędzy zaangażowanymi w nadzór NSA. Koordynacja taka obejmuje ponadto wymianę informacji dotyczących strategii i planu lub planów nadzoru między zainteresowanymi NSA, w tym określonych wyników prowadzonych działań, w celu zapewnienia wspólnego podejścia do sposobu postępowania w przypadku braku zgodności.

Obecnie Prezes Urzędu Transportu Kolejowego realizuje współpracę w powyższym zakresie z Krajowymi Władzami Bezpieczeństwa (NSA) Litwy i Węgier. Zarówno porozumienie zawarte 21 lipca 2015 r. w Wilnie (PL-LT), jak i podpisane 5 grudnia 2016 r. w Budapeszcie (PL-HU) opiera się o model wspólnego podejścia do nadzoru (CAS - Common Approach to Supervision). Porozumienia te, zawarte w oparciu o ten model regulują poniższe kwestie:

- zasady wspólnego nadzoru;
- wspólne obszary nadzoru i/lub typowe problemy;
- sposób radzenia sobie z różnicami występującymi pomiędzy NSA w związku z różnicami w prawodawstwie oraz podejściem do krytyczności stwierdzanych niezgodności;
- harmonogram działań podejmowanych w ramach współpracy;
- zakres raportu rocznego;
- zakres działań lokalnych;
- (re)certyfikacji systemów zarządzania bezpieczeństwem (SMS) i utrzymaniem (MMS) – NSA wydająca certyfikat części A certyfikatu podczas ponownej oceny systemów SMS i MMS uwzględnia wyniki działań nadzorczych w innym Państwie Członkowskim.

Porozumienia pomiędzy krajowymi organami ds. bezpieczeństwa Polski i Litwy oraz Polski i Węgier zakładają głównie wymianę informacji i doświadczeń dotyczących podmiotów rynku kolejowego posiadających certyfikat części B w odpowiednich krajach, m.in. z zakresu strategii i planów nadzoru, rodzaju i liczby stwierdzonych niezgodności, poziomu bezpieczeństwa poszczególnych przedsiębiorstw kolejowych czy wyników działań nadzorczych. Organy współpracują również w zakresie działań nadzorczych wobec podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie (ECM).

W ramach porozumienia oba kraje wymieniają informacje związane z poważnymi niezgodnościami, mogącymi mieć wpływ na bezpieczeństwo oraz znaczącymi zmianami wprowadzonymi

w systemach zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstw kolejowych, które wymagają zmiany certyfikatów bezpieczeństwa części A. Wymiana informacji pomiędzy organami odbywa się w trzech trybach:

- po zawarciu porozumienia, i obejmuje Pierwszy raport o przedsiębiorstwach kolejowych (RU) i podmiotach odpowiedzialnych za utrzymanie (ECM);
- corocznie, i obejmuje Roczny raport o poziomie bezpieczeństwa odnośnie przedsiębiorstw kolejowych i podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie;
- niezwłocznie w przypadku wystąpienia:
  - poważnej niezgodności, które mogą mieć wpływ na poziom bezpieczeństwa;
  - znaczącej zmiany w systemach zarządzania bezpieczeństwem podmiotów kolejowych, które wymagają zmiany certyfikatu bezpieczeństwa;
  - znaczącej zmiany w systemach zarządzania utrzymaniem ECM, które wymagają zmiany certyfikatu ECM;
  - zmiany certyfikatu bezpieczeństwa lub certyfikatu ECM;
  - wszczęcie postępowania w sprawie cofnięcia certyfikatu bezpieczeństwa lub certyfikatu ECM;
  - unieważnienia certyfikatów bezpieczeństwa lub certyfikatów ECM.

Celem porozumienia jest wzajemne wsparcie obu państw w dążeniu do podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

**3 czerwca 2016 r.** podpisano porozumienie pomiędzy Urzędem Transportu Kolejowego, a Przewodniczącym Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych. Zawarte porozumienie ma na celu wspólne działanie stron na rzecz rozwoju i zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Odbywa się to m.in. poprzez prowadzenie działań w oparciu o wspólne zasady oraz wymianę informacji i dobrych praktyk dotyczących nadzoru nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe.

W oparciu o zapisy porozumienia Urząd Transportu Kolejowego oraz Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych uzyskały wzajemny dostęp do baz danych dotyczących zdarzeń kolejowych, wymieniają informacje o narzędziach nadzorczych, ich efektywności, a także doświadczenia w nadzorowaniu postępowań prowadzonych przez komisje kolejowe. Ponadto na podstawie porozumienia strony zapewniają sobie wzajemny dostęp do informacji o prowadzonych szkoleniach.

## 7. Wnioski z podjętych działań nadzorczych

Zgodnie z §16 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007 r. w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (Dz. U. Z 2007 r., Nr 57 poz. 388) wnioski poczynione w toku prowadzonych czynności kontrolnych zamieszczane są w dokumentacji pokontrolnej, tj. wystąpieniu pokontrolnym. Powyższy dokument zawiera m.in. ocenę działalności kontrolowanego podmiotu, która została wykreowana w oparciu o poczynione w trakcie właściwych działań ustalenia. W przypadku wskazania nieprawidłowości oznacza się przepisy, które zostały naruszone. W związku ze stwierdzeniem naruszeń w działalności kontrolowanego podmiotu, Prezes UTK umieszcza w wystąpieniu pokontrolnym również uwagi i wnioski odnoszące się do usunięcia niezgodności we wskazanym terminie. Stanowi to podstawę do egzekwowania podjęcia przez podmiot właściwych środków zaradczych oraz prewencyjnych, które pozwolą na wyeliminowanie zdiagnozowanego problemu oraz uniknięcie podobnych sytuacji w przyszłości. Prezes UTK wśród wydawanych zaleceń wskazuje nie tylko na obowiązek usunięcia już stwierdzonych nieprawidłowości, ale także dokonania analizy innych obszarów prowadzonej działalności, w kontekście wykrycia i usunięcia podobnych uchybień oraz podjęcia odpowiednich działań zgodnie z posiadanym Systemem Zarządzania Bezpieczeństwem, które będą miały na celu nadzór nad poziomem ryzyka, związanym z prowadzeniem działalności. Ponadto kontrolowany podmiot zobowiązany jest do przedstawienia

właściwych dowodów/dokumentów, które potwierdzają podjęcie działań zaradczych, wyeliminowanie zagrożenia i wprowadzenie rozwiązań je minimalizujących. Jest to narzędzie umożliwiające Prezesowi UTK stały monitoring poziomu bezpieczeństwa rynku kolejowego oraz funkcjonowania podmiotów w kontekście wdrażania działań umożliwiających jego stały wzrost. W celu uzyskania ogólnego obrazu branży kolejowej i podsumowania wyników prowadzonych działań nadzorczych, dokonano analizy zgromadzonych informacji. Na tej podstawie opracowano materiał podsumowujący prowadzone dotychczas czynności, w którym dokonano oceny stanu bezpieczeństwa transportu kolejowego oraz wskazano na trendy i zmiany, jakie w tym obszarze zachodzą.

Podsumowując zawarte w tej analizie wnioski należy zwrócić szczególną uwagę na znaczący wzrost liczby przeprowadzonych przez Prezesa UTK działań nadzorczych, przy jednoczesnym zmniejszeniu liczby nieprawidłowości stwierdzanych w toku ich realizacji. W większości z analizowanych szczegółowych zakresów działania, odnotowano spadek wskaźnika nieprawidłowości w odniesieniu do 2015 r., co szczególnie wyraźnie zaobserwować można w przypadku obszarów należących do priorytetów nadzorczych Prezesa UTK, tj. m.in. nadzór nad stanem technicznym i eksploatacją infrastruktury kolejowej, nadzór nad stanem technicznym i procesem utrzymania infrastruktury torowej i przyległych gruntów, nadzór nad stanem technicznym i eksploatacją pojazdów kolejowych oraz realizacja procesu przewozowego, nadzór nad podmiotami funkcjonującymi w oparciu o System Zarządzania Bezpieczeństwem czy System Zarządzania Utrzymaniem.

Wyniki przeprowadzonych analiz wskazują na wzrost dbałości podmiotów działających w ramach rynku kolejowego w zakresie bezpieczeństwa, tj. prowadzenia działań na rzecz ograniczania występujących naruszeń, w celu poprawnego funkcjonowania przedsiębiorstw, a co za tym idzie całego systemu kolejowego. Jest to również wynik prowadzonych przez Prezesa UTK, stałych działań nadzorczych oraz skupienie uwagi na zagadnieniach związanych z profilaktyką, w tym m.in. kulturą bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

Z drugiej strony największy wzrost wskaźnika nieprawidłowości w 2016 r. w stosunku do roku 2015 został odnotowany w przypadku nadzoru nad ośrodkami szkolenia i egzaminowania. Taki stan rzeczy stanowi uzasadnienie dla realizowanego przez Prezesa UTK, wzmożonego nadzoru w powyższym zakresie oraz wprowadzenia dodatkowych działań, które umożliwią poprawę bezpieczeństwa na tej płaszczyźnie.

W kontekście środków podejmowanych przez podmioty rynku kolejowego w celu usunięcia niezgodności należy również zwrócić uwagę, że w przypadku stwierdzenia w toku czynności kontrolnych nieprawidłowości w funkcjonowaniu podmiotu poza sformułowaniem wniosków i zaleceń, Prezes UTK wdraża również postępowania administracyjne, w trakcie których wydaje decyzje administracyjne.

Dodatkowo należy również mieć na uwadze, iż w części przypadków sam przedsiębiorca w związku z ustaleniami poczynionymi w protokole kontroli, a następnie wnioskami zawartymi w wystąpieniu pokontrolnym podejmuje działania zmierzające do usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości, jak i finalnie nieprawidłowości te usuwa, co czyni wszczęcie postępowania zmierzającego do wydanie decyzji, o której mowa w art. 14 ustawy o transporcie kolejowym, bezprzedmiotowym.

Należy także zauważyć, że już samo wszczęcie postępowania w sprawie stwierdzenia naruszenia przepisów z zakresu kolejnictwa, oddziałuje na podmioty, które to na etapie toczącego się postępowania administracyjnego podejmują czynności zmierzające do usunięcia stwierdzonych uchybień, które stanowiły podstawę wszczęcia postępowania.

W tym miejscu warto również wskazać na widoczne zaangażowanie podmiotów we wdrażanie i rozwijanie Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem oraz co ważne rozwój kultury bezpieczeństwa, tj. wprowadzanie nowych – proaktywnych rozwiązań umożliwiających stały rozwój. Jednak oprócz wyraźnych sygnałów wskazujących na wzrost świadomości i zaangażowania w rozwój bezpieczeństwa

w transporcie kolejowym należy również przytoczyć sytuacje, w których uczestnicy rynku kolejowego nie wywiązywali się z podstawowych obowiązków i założeń wynikających z przyjętych Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem i dopuszczali się rażących naruszeń w tym zakresie.

Prawidłowo funkcjonujący System Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) jest podstawowym warunkiem uzyskania przez zarządcę infrastruktury/przewoźnika kolejowego odpowiednio autoryzacji/certyfikatu bezpieczeństwa. SMS obejmuje swoimi procedurami wszystkie procesy mające wpływ na bezpieczeństwo, tak więc kontrola całego systemu lub jego wybranych procedur pozwala na kompleksowy nadzór nad przestrzeganiem przez podmiot wymogów związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, w tym również wymogów, które nie są sprawdzane w czasie dedykowanych kontroli tematycznych.



## E. Certyfikacja i autoryzacja bezpieczeństwa

### 1. Wytyczne

Wytyczne Prezesa UTK w zakresie procedury uzyskiwania certyfikatów i autoryzacji bezpieczeństwa dostępne są na stronie internetowej UTK. Znaleźć tam można najważniejsze informacje dotyczące trybu uzyskiwania tych dokumentów. W poszczególnych działach zawarte są podstawowe informacje o systemie zarządzania bezpieczeństwem, wzór wniosku wraz z instrukcją jego wypełniania oraz informacje dotyczące opłat.

W ramach działań zmierzających do zwiększenia przejrzystości informacji przekazywanych podmiotom rynku kolejowego od 2013 r. zapewniany jest dostęp na stronie internetowej UTK do rejestru certyfikatów bezpieczeństwa w części A i B oraz autoryzacji bezpieczeństwa. Każdy zainteresowany może tam otrzymać informację dotyczącą ich treści i zakresu.

### 2. Kontakty z innymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa

W 2016 r., podobnie jak w latach poprzednich, kontakty UTK z innymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa w ramach procesu certyfikacji bezpieczeństwa były ograniczone. Do UTK nie wpłynęły wnioski innych organów ds. bezpieczeństwa o udzielenie informacji dotyczących certyfikatu bezpieczeństwa części A wydanego dla przedsiębiorstwa kolejowego w Polsce.

W 2016 r. certyfikat bezpieczeństwa w części B w Polsce uzyskał czeski przewoźnik LokoTrain s.r.o. Spośród polskich przedsiębiorstw HSL Polska Sp. z o.o. uzyskała taki certyfikat wydany przez belgijską władzę bezpieczeństwa.

### 3. Kwestie proceduralne

Rok 2015 był rokiem przedłużania ważności dużej liczby autoryzacji i certyfikatów bezpieczeństwa, wydanych w Polsce w roku 2010. W związku z tym w 2016 r. liczba wniosków, a co za tym idzie wydanych autoryzacji i certyfikatów, zmalała. Łącznie **wydano 63** certyfikaty i autoryzacje bezpieczeństwa, w tym 27 certyfikatów część A, 32 certyfikaty część B oraz 4 autoryzacje bezpieczeństwa.

Wśród wydanych w 2016 r. 59 certyfikatów, 25 wydano nowym przewoźnikom kolejowym (12 część A i 13 część B), 15 certyfikatów wydano po rozpatrzeniu wniosków o zmianę (8 części A i 7 części B), zaś 19 zostało wydanych w wyniku przedłużenia terminu ważności poprzednich certyfikatów (7 część A i 12 część B).

W zakresie autoryzacji w 2016 r. do Prezesa UTK wpłynęły 2 wnioski o dokonanie zmiany oraz rozpoznano 2 wnioski z 2015 r. dotyczące przedłużenia terminu ważności.

W 2016 r. Prezes UTK przeprowadził 131 kontroli w zakresie nadzoru nad podmiotami funkcjonującymi w oparciu o system zarządzania bezpieczeństwem. W trakcie tych działań stwierdzono łącznie 996 nieprawidłowości. Naruszenia zostały wykazane w ok. 85% realizowanych w omawianym obszarze czynności, co oznacza, że podczas 112 kontroli odnotowano wystąpienie przynajmniej jednej nieprawidłowości. Wskaźnik nieprawidłowości za 2016 r. wyniósł 7,6. Porównując wartość wskaźnika z rokiem 2015 można zauważyć spadek o 1,34, co w praktyce oznacza zmniejszenie średniej liczby nieprawidłowości stwierdzanych podczas każdej z kontroli. To zaś wskazuje na poprawę w obszarze funkcjonowania systemów zarządzania bezpieczeństwem u kontrolowanych podmiotów i bezpośrednio wpływa na podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

W wyniku przeprowadzonych kontroli w 2016 r. Prezes UTK przeprowadził 6 postępowań w sprawie cofnięcia certyfikatu bezpieczeństwa w całości, z czego w 4 przypadkach, z uwagi na usunięcie

przez podmioty stwierdzonych nieprawidłowości, postępowania administracyjne umorzył, natomiast w 2 wydał decyzje cofające certyfikat bezpieczeństwa przewoźnika kolejowego w całości.

Powodem decyzji o cofnięciu certyfikatu w przytoczonych sprawach były nieprawidłowości w zakresie stosowania systemu zarządzania bezpieczeństwem ujawnione podczas przeprowadzonej kontroli.

W jednym z przypadków Prezes UTK stwierdził nieprawidłowości w przedmiocie wdrożenia systemu zarządzania bezpieczeństwem w postaci uchybienia spełnienia kryteriów oceny zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa – wydanego zgodnie z art. 10 ust. 2 lit. a dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei) (Dz. UE. L 164/44 z 30 kwietnia 2004 r. z późn. zm.), tj. związane ze stosowaniem procedur:

- oceny ryzyka operacyjnego;
- zarządzania kompetencjami personelu;
- audytów wewnętrznych;
- weryfikacji kompetencji dostawców;
- spójności i aktualności zapisów dokumentacji systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Nie podjęto też – ani na etapie postępowania kontrolnego, ani postępowania administracyjnego – wystarczających kroków zmierzających do usunięcia stwierdzonych uchybień.

W drugim przypadku stwierdzone uchybienia odnosiły się w zasadzie do każdego kryterium prawidłowo funkcjonującego systemu, tj. odnoszących się do m.in. procedur oceny ryzyka operacyjnego, utrzymania pojazdów kolejowych, oceny dostawców usług, kontroli i audytów wewnętrznych, doskonalenia systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz kwalifikacji pracowników.

W obu powyższych sprawach Prezes UTK stwierdził, że przewoźnicy nie zaimplementowali systemów zarządzania bezpieczeństwem i nie stosowali go w praktyce.

#### **4. Informacje zwrotne**

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

Zgodnie z obowiązującym w zakresie składania skarg i wniosków do organów administracji publicznej, Kodeksem postępowania administracyjnego (Dz. U. 2017, poz. 1257), przedmiotem skargi może być w szczególności zaniedbanie lub nienależyte wykonywanie zadań przez właściwe organy albo przez ich pracowników, naruszenie praworządności lub interesów skarżących, a także przewlekłe lub biurokratyczne załatwianie spraw. Natomiast przedmiotem wniosku mogą być w szczególności sprawy ulepszenia organizacji, wzmocnienia praworządności, usprawnienia pracy i zapobiegania nadużyciom, ochrony własności, lepszego zaspokajania potrzeb ludzkości.

W 2016 r., podobnie jak w roku poprzednim, do Prezesa UTK nie wpłynęła żadna skarga ani wniosek w trybie opisanym powyżej, które dotyczyłyby postępowań administracyjnych w przedmiocie wydania, zmiany lub przedłużenia certyfikatu bezpieczeństwa część A, część B, bądź autoryzacji bezpieczeństwa.

## F. Zmiany w prawodawstwie

### 1. Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei

Dyrektywa bezpieczeństwa została wdrożona do przepisów prawa krajowego w drodze ustawy z dnia 22 lipca 2006 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz towarzyszących jej rozporządzeń wykonawczych. Poniżej wymienione zostały obowiązujące w 2016 r. przepisy prawa krajowego transponujące dyrektywę bezpieczeństwa:

- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1727, z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 25 lutego 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. 2016 poz. 254);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 4 stycznia 2016 r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 63);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 23 czerwca 2016 r. w sprawie krajowego rejestru pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2016 r., poz. 988);
- Ustawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. z 2016 r. poz. 542),
- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 5 grudnia 2006 r. w sprawie sposobu uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa (Dz. U. 2006 r. Nr 230, poz. 1682, z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 19 lutego 2007 r. w sprawie zawartości raportu z postępowania w sprawie poważnego wypadku, wypadku i incydentu kolejowego (Dz. U. z 2007 r. Nr 41, poz. 268, z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2014 r., poz. 720);
- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007 r. w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (Dz. U. 2007 r. Nr 57, poz. 388 z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r., poz. 328);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r., poz. 369);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 21 lipca 2015 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) (Dz. U. z 2015 r., poz. 1061).

Szczegółowe informacje w zakresie statusu transpozycji przedmiotowej dyrektywy zostały zawarte w tabeli 1 w załączniku 2 raportu.

Istotne zmiany prawne wprowadzone w prawie krajowym w zakresie wydawania świadectw bezpieczeństwa, zatwierdzania przepisów wewnętrznych, zdarzeń kolejowych, bezpieczeństwa wyrobów kolejowych zostały opisane w rozdziale następnym niniejszego raportu.

### 2. Zmiany w prawodawstwie i uregulowaniach

W 2016 r. największe prace legislacyjne związane z transponowaniem przepisów prawa Unii Europejskiej do polskiego porządku prawnego w zakresie sfery bezpieczeństwa dotyczyły zmian związanych z wdrożeniem nowelizacji Dyrektywy 2008/57/WE.

Wraz z wejściem w życie 30 grudnia 2016 r. ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1923), zmianie uległy zasady wydawania świadectw bezpieczeństwa.

Ustawą zmieniającą ustawę o transporcie kolejowym usunięte zostało zawężenie dotyczące tylko przewozów pasażerskich wskazanych w art. 18 ust. 2 pkt 1. Zgodnie z obecnym brzmieniem art. 17d ust. 2, świadectwo bezpieczeństwa wydawane jest dla zarządcy oraz przewoźnika kolejowego wykonującego przewozy wyłącznie po niżej wymienionych drogach kolejowych:

- kolei wąskotorowych;
- funkcjonalnie oddzielonych od reszty systemu kolei;
- przeznaczonych do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych, lub
- wpisanych do rejestru zabytków lub do inwentarza muzealiów;
- eksploatowanych wyłącznie w celach wykonywania przewozów rekreacyjno-wypoczynkowych i okolicznościowych;
- stanowiących infrastrukturę prywatną;
- posiadających status bocznic kolejowej.

Dodatkowo zgodnie z art. 17e ust. 6 Ustawy o transporcie kolejowym przedsiębiorca łączący funkcję zarządcy oraz przedsiębiorcy, na warunkach wskazanych w ustawie może uzyskać jedno wspólne świadectwo bezpieczeństwa zamiast dwóch oddzielnych dokumentów.

Ustawa z 16 listopada 2016 r. zmieniająca ustawę o transporcie kolejowym wprowadziła także następujące powinności dla zarządcy infrastruktury, nie objętego obowiązkiem uzyskania certyfikatu i autoryzacji bezpieczeństwa:

- **do 9 grudnia 2017 r.** opracowanie statutu zarządzanej sieci kolejowej, który określa linie kolejowe, bocznic kolejowe oraz inne drogi kolejowe przez niego zarządzane, a także wskazuje, które z nich stanowią infrastrukturę nieczynną lub prywatną;
- **do 9 grudnia 2017 r.** zgłoszenie do UTK obiektów infrastruktury usługowej;
- **do 9 grudnia 2017 r.** sporządzenie statutu i regulaminu dla obiektów infrastruktury usługowej;
- **od 9 grudnia 2017 r.** obowiązek udostępniania obiektów infrastruktury usługowej.

W związku ze zmianą przepisów, od 1 marca 2016 r. Prezes UTK nie zatwierdza przepisów wewnętrznych użytkowników bocznic kolejowych, zarządców infrastruktury, przewoźnikom oraz przedsiębiorcom dokonującym przewozów w metrze. W związku z tym, od 1 marca 2016 r., zgodnie z art. 2 ust. 3 ustawy z dnia 25 września 2015 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK pozostawia bez rozpoznania wnioski złożone w celu zatwierdzenia przepisów wewnętrznych. Oznacza to, że wskazane podmioty samodzielnie opracowują dokumenty zawierające regulacje wewnętrzne, ponosząc pełną odpowiedzialność za ich zawartość merytoryczną.

W konsekwencji zmiany przepisów, od 1 marca 2016 r. wprowadzony został obowiązek zgłaszania przez użytkowników bocznic kolejowych poważnych wypadków, wypadków i incydentów Przewodniczącemu PKBWK oraz Prezesowi UTK. Od 19 września 2016 r. wszyscy użytkownicy bocznic kolejowych zobowiązani są posiadać aktualne przepisy wewnętrzne dotyczące postępowania w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów. Przepisy dotyczące tych zdarzeń kolejowych należy zawrzeć co najmniej w regulaminie pracy bocznic kolejowej, uzgodnionym z zarządcą infrastruktury kolejowej, z którego torami połączona jest bocznic. Możliwe jest jednak również opracowanie instrukcji w tym zakresie.

Tabelaryczne zestawienie zmian prawnych w zakresie bezpieczeństwa kolei zawiera załącznik 2 raportu.

## G. Stosowanie CSM w zakresie oceny i wyceny ryzyka

### 1. Doświadczenia krajowych organów ds. bezpieczeństwa

W 2016 r. Prezes UTK kontynuował analizę sposobu realizacji przez przewoźników, zarządców infrastruktury, wykonawców modernizacji infrastruktury i taboru kolejowego i podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie (ECM) procesu oceny znaczenia zmiany oraz zarządzania ryzykiem wynikających z rozporządzenia wykonawczego komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (dalej: rozporządzenie 402/2013).

Analiza sposobu realizacji postanowień rozporządzenia 402/2013 przez podmioty odbywała się w ramach procesu nadzoru oraz postępowań administracyjnych, w których konieczne było przedstawienie dokumentacji z oceny znaczenia zmiany (np.: zatwierdzanie przez Prezesa UTK zmian znaczących do dokumentacji systemu utrzymania, wprowadzanie zmian w certyfikatach bezpieczeństwa z uwagi na rozszerzenie zakresu obsługiwanych linii kolejowych, postępowania dotyczące dopuszczania do eksploatacji podsystemów strukturalnych i pojazdów kolejowych, itp.).

Mimo udostępnienia przez Prezesa UTK podmiotom w 2015 r., przewodnika na temat praktycznego stosowania wymagań wspólnej metody bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka (CSM RA), nadal poważnym problemem pozostaje niska jakość przekazywanej dokumentacji z zakresu oceny znaczenia zmiany.

Nadal problematyczne jest również realizacja przez podmioty wcześniejszego etapu procesu, tj. ocena, czy zmiana ma wpływ na bezpieczeństwo. W dostępnej dokumentacji zidentyfikowano przypadki, w których etap ten był pomijany lub błędnie oceniano wpływ zmiany na bezpieczeństwo. Niejednokrotnie też zmiana określana była jako nie mająca wpływu na bezpieczeństwa i nieznacząca, co wydaje się wskazywać na niepełne zrozumienie zapisów rozporządzenia 402/2013.

W przypadku podmiotów funkcjonujących w oparciu o system zarządzania bezpieczeństwem realizacja postanowień rozporządzenia 402/2013 wiąże się ze spełnieniem wymogów określonych w kryterium M, które zawarte jest zarówno w załączniku II rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa, jaki również rozporządzenia Komisji (UE) nr 1169/2010 z dnia 10 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa.

W procesie nadzoru główne zastrzeżenia dotyczące realizacji tego kryterium przez podmioty wynikały z braku dokonywania oceny wprowadzonych zmian oraz wprowadzenie zmiany bez zapewnienie zgodności z trybem określonym w przyjętych przez podmiot procedurach systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Podobnie jak w 2015 r. należy wskazać, chociażby na bazie informacji przekazanych przez podmioty w raportach bezpieczeństwa za 2016 r., że podmioty rynkowe, dokonując oceny znaczenia zmiany, wykazują się dużą rezerwą, jeśli chodzi o klasyfikowanie zmian w systemie kolejowym jako zmian znaczących. Wynikać to może, z braku pełnego zrozumienia przez podmioty celu przeprowadzania oceny zmian w systemie kolejowym w oparciu o rozporządzenie 402/2013. Należy bowiem podkreślić, że odpowiednie i rzetelne stosowanie procesu zarządzania zmianą pozwala kierownictwu danego przedsiębiorstwa upewnić się, że wprowadzane zmiany są właściwie zarządzane, a ryzyka z nimi związane mogą być skutecznie kontrolowane.

## 2. Informacje zwrotne od podmiotów

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

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

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

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

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

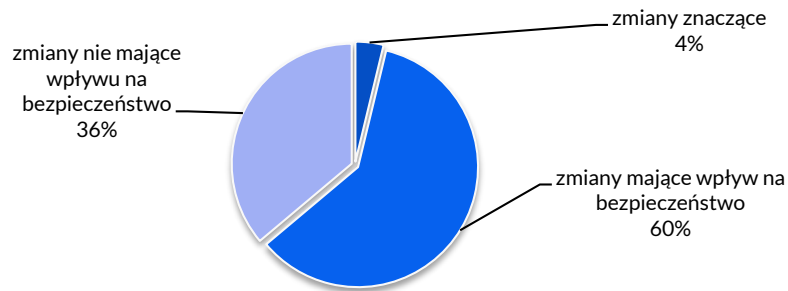
W roku sprawozdawczym, podmioty wprowadziły niewiele zmian, które uznano za zmiany znaczące. Można wśród nich wymienić np.:

- wprowadzenie do eksploatacji nowego typu pojazdu;
- zmiana organizacji funkcjonowania posterunków rewizji technicznej;
- zmiany w Dokumentacji Systemu Utrzymania pojazdu kolejowego;
- zmiana w układzie pneumatycznym lokomotywy;
- zmiana w sposobie obsługi lokomotyw (zastąpienie obsługi dwuosobowej jednoosobową);
- zaprojektowanie i zabudowa ERTMS/ETCS poziom II/GSM-R;
- prowadzenie regularnych przewozów na nowych szlakach,

W zależności od interpretacji przepisów przez przedsiębiorstwo kolejowe te same zmiany mogą być zaliczane do różnych kategorii. Największa rozbieżność ma miejsce przy ocenie wpływu zmiany polegającej na wprowadzeniu nowego typu taboru do eksploatacji oraz zmian w DSU. Różnice polegają na rozumieniu pojęcia „nowego typu” taboru, tzn. czy oznacza to nowo wyprodukowany tabor, czy nowowprowadzony na stan przedsiębiorstwa, a co za tym idzie kategoryzacja związanej z tym zmiany. Ponadto, wydłużanie okresów przeglądowo-naprawczych nie jest jednoznacznie rozumiane przez przewoźników kolejowych. Należy zwrócić uwagę, iż podmioty oceniając zmianę w tym zakresie, niejednokrotnie, uznając to za zmianę nieznaczącą, wyjaśniają to odniesieniem do całego systemu kolejowego, natomiast nie odnoszą się do własnego systemu zarządzania bezpieczeństwem.

W 2016 r. przewoźnicy kolejowi wprowadzili łącznie 609 zmian, z czego 23 zmiany uznane zostały za znaczące, 366 zmian mających wpływ na bezpieczeństwo oraz 220 zmian nie mających wpływu na bezpieczeństwo. Szczegółowy udział procentowy poszczególnych rodzajów zmian przedstawia Rysunek 12.

Rysunek 12. Udział procentowy poszczególnych rodzajów zmian wśród wszystkich wprowadzonych zmian.



Poniżej mediany, a więc poniżej 3 zmian, wprowadziło 44 przewoźników, 9 przewoźników wprowadziło 3 zmiany oraz 40 przewoźników wprowadziło powyżej trzech zmian.

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

## H. Odstępstwa od systemu certyfikacji ECM

W 2016 r. nie uległy zmianie dotychczas obowiązujące w Polsce zasady dotyczące odstępstw w zakresie obowiązków związanych z określeniem podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie i jego certyfikacją.

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

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

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

realizuje przewoźnik kolejowy przemieszczający te pojazdy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

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



# Załącznik 1: Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa

Tabela 1. Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI)

Kod	Opis danych	Format danych	Wartość
<b>1.1. Łączna liczba znaczących wypadków i podział na następujące typy wypadków</b>			
N00	Całkowita liczba znaczących wypadków, w tym:	Wartość liczbowa	265
N011	Liczba kolizji pociągu z pojazdem kolejowym	Wartość liczbowa	2
N012	Liczba kolizji pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	3
N02	Liczba wykolejeń pociągów	Wartość liczbowa	16
N03	Całkowita liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym wypadków z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	Wartość liczbowa	76
N031	Liczba znaczących wypadków na pasywnych przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach dla pieszych (kat. D i E)	Wartość liczbowa	44
N032	Liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych sterowanych ręcznie - kat. A i F	Wartość liczbowa	10
N033	Liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach dla pieszych wyposażonych w automatyczne systemy ostrzegania użytkowników (np. światła) - kat. C i E	Wartość liczbowa	10
N034	Liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach dla pieszych wyposażonych w automatyczne systemy ochrony użytkowników (np. roгатki) - kat. A, B i E	Wartość liczbowa	12
N035	Liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych, w których zabezpieczona jest część kolejowa (np. roгатki nad torem kolejowym)	Wartość liczbowa	0
N04	Liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw oraz prób samobójczych	Wartość liczbowa	168
N05	Liczba pożarów taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
N06	Liczba innych znaczących wypadków	Wartość liczbowa	0
<b>1.2.1a. Łączna liczba osób ciężko rannych, według rodzaju wypadku, w podziale na następujące kategorie</b>			
TS00	Ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	92
TS01	W kolizjach pociągów, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	2
TS011	W kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	Wartość liczbowa	0
TS012	W kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	2
TS02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0

TS03	W wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	Wartość liczbowa	39
TS04	Liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	51
TS05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
TS06	W innych znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	0
<b>1.2.1b. Łączna liczba poważnie rannych pasażerów, według rodzaju wypadku</b>			
PS00	Ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	5
PS011	W kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	Wartość liczbowa	0
PS012	W kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	1
PS02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
PS03	W wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	Wartość liczbowa	0
PS04	Liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	4
PS05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
PS06	W innych znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	0
<b>1.2.1c. Łączna liczba poważnie rannych pracowników, w tym pracowników wykonawców, według rodzaju wypadku</b>			
SS00	Ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	2
SS011	W kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	Wartość liczbowa	0
SS012	W kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	1
SS02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
SS03	W wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	Wartość liczbowa	0
SS04	Liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	1
SS05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
SS06	W innych znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	0
<b>1.2.1d. Łączna liczba poważnie rannych użytkowników przejazdów kolejowych, według rodzaju wypadku</b>			
LS00	Ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	39
LS011	W kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	Wartość liczbowa	0
LS012	W kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
LS02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0

LS03	W wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	Wartość liczbowa	39
LS04	Liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	0
LS05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
LS06	W innych znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	0

#### 1.2.1e. Łączna liczba poważnie rannych nieupoważnionych osób na terenie kolei, według rodzaju wypadku

US00	Ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	46
US011	W kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	Wartość liczbowa	0
US012	W kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
US02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
US03	W wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	Wartość liczbowa	0
US04	Liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	46
US05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
US06	W innych znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	0

#### 1.2.1f. Łączna liczba innych poważnie rannych osób, według rodzaju wypadku

OS00	Ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	0
OS01	W kolizjach pociągów, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
OS011	W kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	Wartość liczbowa	0
OS012	W kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
OS02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
OS03	W wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	Wartość liczbowa	0
OS04	Liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	0
OS05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
OS06	W innych znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	0

#### 1.2.1g. Inne osoby na peronie ciężko ranne

OSP00	Ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	0
OSP011	W kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	Wartość liczbowa	0
OSP012	W kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
OSP02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0

OSP03	W wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	Wartość liczbowa	0
OSP04	Liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	0
OSP05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
OSP06	W innych znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	0
<b>1.2.1h. Inne osoby nie na peronie ciężko ranne</b>			
OSE00	Ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	0
OSE011	W kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	Wartość liczbowa	0
OSE012	W kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
OSE02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
OSE03	W wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	Wartość liczbowa	0
OSE04	Liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	0
OSE05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
OSE06	W innych znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	0
<b>1.2.2a. Łączna liczba osób zabitych, według rodzaju wypadku, w podziale na następujące kategorie</b>			
TK00	Ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	167
TK011	W kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	Wartość liczbowa	0
TK012	W kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
TK02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
TK03	W wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	Wartość liczbowa	48
TK04	Liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	119
TK05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
TK06	W innych znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	0
<b>1.2.2b. Łączna liczba zabitych pasażerów, według rodzaju wypadku</b>			
PK00	Ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	1
PK011	W kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	Wartość liczbowa	0
PK012	W kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
PK02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
PK03	W wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	Wartość liczbowa	0

PK04	Liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	1
PK05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
PK06	W innych znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	0
<b>1.2.2c. Łączna liczba zabitych pracowników, w tym pracowników wykonawców, według rodzaju wypadku</b>			
SK00	Ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	1
SK011	W kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	Wartość liczbowa	0
SK012	W kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
SK02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
SK03	W wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	Wartość liczbowa	0
SK04	Liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	1
SK05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
SK06	W innych znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	0
<b>1.2.2d. Łączna liczba zabitych użytkowników przejazdów kolejowych, według rodzaju wypadku</b>			
LK00	Ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	48
LK011	W kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	Wartość liczbowa	0
LK012	W kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
LK02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
LK03	W wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	Wartość liczbowa	48
LK04	Liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	0
LK05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
LK06	W innych znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	0
<b>1.2.2e. Łączna liczba zabitych nieupoważnionych osób na terenie kolei, według rodzaju wypadku</b>			
UK00	Ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	117
UK011	W kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	Wartość liczbowa	0
UK012	W kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
UK02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0

UK03	W wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	Wartość liczbowa	0
UK04	Liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	117
UK05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
UK06	W innych znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	0
<b>1.2.2g. Inne osoby na peronie zabite</b>			
OKP00	Ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	0
OKP011	W kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	Wartość liczbowa	0
OKP012	W kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
OKP02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
OKP03	W wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	Wartość liczbowa	0
OKP04	Liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	0
OKP05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
OKP06	W innych znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	0
<b>1.2.2h. Inne osoby nie na peronie zabite</b>			
OKE00	Ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	0
OKE011	W kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	Wartość liczbowa	0
OKE012	W kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
OKE02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
OKE03	W wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	Wartość liczbowa	0
OKE04	Liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	0
OKE05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
OKE06	W innych znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	0
<b>2. Wskaźniki odnoszące się do przewozu towarów niebezpiecznych</b>			
N18	Całkowita liczba wypadków z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne	Wartość liczbowa	6
N19	Wypadki z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne, w których NIE zostały uwolnione towary niebezpieczne	Wartość liczbowa	5

N20	Wypadki z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne, w których doszło do uwolnienia towarów niebezpiecznych	Wartość liczbowa	1
<b>3. Wskaźniki odnoszące się do samobójstw</b>			
N07	Samobójstwa	Wartość liczbowa	116
N08	Próby samobójcze	Wartość liczbowa	10
<b>4. Wskaźniki odnoszące się do zdarzeń poprzedzających wypadki</b>			
I00	Ogółem liczba zdarzeń poprzedzających wypadki	Wartość liczbowa	1 818
I01	Złamana (pęknięta) szyna	Wartość liczbowa	1 705
I02	Odkształcenie lub inne przesunięcie torów linii kolejowych, tj. torów szlakowych i torów głównych zasadniczych na stacjach kolejowych	Wartość liczbowa	28
I03	Defekty sygnalizacji	Wartość liczbowa	0
I041	Miniecie sygnалу informującego o niebezpieczeństwie przy przejeździe przez punkt niebezpieczny	Wartość liczbowa	73
I042	Miniecie sygnалу informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny	Wartość liczbowa	2
I05	Pęknięcia kół w eksploatowanych pojazdach kolejowych	Wartość liczbowa	2
I06	Pęknięcia osi w eksploatowanych pojazdach kolejowych	Wartość liczbowa	8
<b>5. Wskaźniki do wyliczenia skutków ekonomicznych wypadków</b>			
C10	Skutki ekonomiczne TYLKO znaczących wypadków	Wartość liczbowa (€)	123 185 869,36
C01	Skutki ekonomiczne wypadków śmiertelnych	Wartość liczbowa (€)	104 575 400,00
C02	Skutki ekonomiczne poważnych obrażeń	Wartość liczbowa (€)	7 855 963,64
C13	Koszty szkód materialnych w taborze kolejowym lub w infrastrukturze (znaczące wypadki)	Wartość liczbowa (€)	6 056 756,26
C17	Koszty szkód w środowisku (znaczące wypadki)	Wartość liczbowa (€)	23 734,18
C14	Koszty opóźnień spowodowanych znaczącymi wypadkami	Wartość liczbowa (€)	4 674 015,28
C15	Minuty opóźnień pociągów osobowych (znaczące wypadki)	Wartość liczbowa (minuty)	76 762
C16	Minuty opóźnień pociągów towarowych (znaczące wypadki)	Wartość liczbowa (minuty)	132 287

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

### 6.1. Systemy ochrony pociągów

TP01	Odsetek torów z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym	Wartość liczbowa (%) (67% = 0.67)	1,30%
TP02	Odsetek torów z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym i automatycznego zatrzymania	Wartość liczbowa (%) (67% = 0.67)	0%
TP03	Odsetek torów z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym i automatycznego zatrzymania ze stałym nadzorem prędkości	Wartość liczbowa (%) (67% = 0.67)	0%
T01	Odsetek torów z systemem automatycznej kontroli pociągów (ATP)	Wartość liczbowa (%) (67% = 0.67)	0%
TT01	Odsetek pociągokilometrów przejechanych z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym	Wartość liczbowa (%) (67% = 0.67)	0,99%
TT02	Odsetek pociągokilometrów przejechanych z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym i automatycznego zatrzymania	Wartość liczbowa (%) (67% = 0.67)	0%
TT03	Odsetek pociągokilometrów przejechanych z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym i automatycznego zatrzymania ze stałym nadzorem prędkości	Wartość liczbowa (%) (67% = 0.67)	0%
T02	Odsetek pociągokilometrów z wykorzystaniem funkcjonujących systemów ATP	Wartość liczbowa (%) (67% = 0.67)	0%

### 6.2. Przejazdy kolejowe

T03	łączna liczba przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych (z czynnymi i pasywnymi systemami zabezpieczeń)	Wartość liczbowa	13 109
T06	łączna liczba przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych wyposażonych w:	Wartość liczbowa	5 341
T07	automatyczne systemy ostrzegania użytkowników (np. światła) - kat. C i E	Wartość liczbowa	1 107
T081	automatyczne systemy ochrony użytkowników (np. roгатki) - kat. A, B i E	Wartość liczbowa	537
T10	automatyczne systemy ochrony i ostrzegania użytkowników oraz z zabezpieczoną częścią kolejową (np. roгатki nad torem kolejowym)	Wartość liczbowa	1 015
T15	sterowanie ręczne (kat. A i F)	Wartość liczbowa	2 682
T14	łączna liczba przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych z pasywnymi systemami zabezpieczeń (kat. D i E)	Wartość liczbowa	7 768



<b>RT. Dane referencyjne dotyczące ruchu i infrastruktury</b>			
R01	Łączna liczba pociągokilometrów	Wartość liczbowa (mln pociągo-km)	234,298
R02	Liczba pasażerokilometrów	Wartość liczbowa (mln pasażero-km)	156,050
R05	Liczba pociągokilometrów dla pociągów pasażerskich	Wartość liczbowa (mln pociągo-km)	73,351
R06	Liczba pociągokilometrów dla pociągów towarowych	Wartość liczbowa (mln pociągo-km)	4,897
R04	Liczba pociągokilometrów dla innych pociągów	Wartość liczbowa (mln pociągo-km)	19 073,665
R07	Liczba tonokilometrów dla ładunków	Wartość liczbowa (mln tono-km)	50 493,852
R08	Liczba kilometrów linii	Wartość liczbowa (km)	19 171,837
R03	Liczba kilometrów torów	Wartość liczbowa (km)	37 373,806
<b>9. Dane referencyjne dla wskaźników ekonomicznych</b>			
R09	Średni odsetek pasażerów podróżujących w celach służbowych rocznie	Wartość liczbowa (%)	75%
R10	Średni odsetek pasażerów podróżujących w celach innych niż służbowe rocznie	Wartość liczbowa (%)	25%
R11	Krajowa wartość zapobieżenia ofierze śmiertelnej	Wartość liczbowa (€)	-
R12	Krajowa wartość zapobieżenia poważnemu obrażeniu	Wartość liczbowa (€)	-
R13	Krajowa wartość czasu na pasażera pociągu podróżującego w celach służbowych (na godzinę)	Wartość liczbowa (€)	-
R14	Krajowa wartość czasu na pasażera pociągu podróżującego w celach innych niż służbowe (na godzinę)	Wartość liczbowa (€)	-
R15	Krajowa wartość czasu dla tony ładunku (na godzinę)	Wartość liczbowa (€)	-
R16	Wartość domyślna zapobieżenia ofierze śmiertelnej	Wartość liczbowa (€)	626 200,00
R17	Wartość domyślna zapobieżenia poważnemu obrażeniu	Wartość liczbowa (€)	85 390,91
R18	Domyślna wartość czasu na pasażera pociągu podróżującego w celach służbowych (na godzinę)	Wartość liczbowa (€)	23,63
R19	Domyślna wartość czasu na pasażera pociągu podróżującego w celach innych niż służbowe (na godzinę)	Wartość liczbowa (€)	7,88
R20	Domyślna wartość czasu dla tony ładunku (na godzinę)	Wartość liczbowa (€)	1,43

Tabela 2. Obliczenia skutków ekonomicznych wypadków

Nazwa parametru	Jednostka	Wartość
<b>Przewozy pasażerskie</b>		
Wartość czasu dla pasażerów podróżujących w celach służbowych	€/h	24
Średni odsetek pasażerów podróżujących w celach służbowych	%	75%
Wartość czasu dla pasażerów podróżujących w celach innych niż służbowe	€/h	8
Średni odsetek pasażerów podróżujących w celach innych niż służbowe	%	25%
Wartość czasu dla wszystkich pasażerów VT(p)	€/h	19,7
Współczynnik 1 (K1)		2,5
Liczba pasażerokilometrów	mln pas-km	19 073,665
Liczba pasażerskich pociągokilometrów	mln poc-km	156,05
Koszt 1 minuty opóźnienia pociągu pasażerskiego C(mp)	€	100
Opóźnienia pociągów pasażerskich	minut	76 762
<b>Przewozy towarowe</b>		
Krajowa wartość czasu dla tony towaru (na godzinę)	€/h	1,43
Liczba tonokilometrów	mln tono-km	50 493,852
Liczba towarowych pociągokilometrów	mln poc-km	73,351
Wartość czasu dla pociągów towarowych VT(f)	€/h	986,020
Współczynnik 2 (K2)		2,15
Koszt 1 minuty opóźnienia pociągu towarowego C(mf)	€	35,33
Opóźnienia pociągów towarowych	minut	132 287

## Załącznik 2: Zmiany w prawodawstwie

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

ZMIANY W DYREKTYWIE W SPRAWIE BEZPIECZEŃSTWA KOLEI	Transponowano (T/N)	Odniesienie prawne	Data wejścia w życie
Dyrektywa 2008/57/WE	T	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ustawa z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2016 r. poz. 1923);</li> <li>2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 25 lutego 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. 2016 poz. 254);</li> <li>3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 4 stycznia 2016 r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 63);</li> <li>4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 23 czerwca 2016 r. w sprawie krajowego rejestru pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2016 r., poz. 988);</li> <li>5. Ustawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. z 2016 r. poz. 542)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 30.12.2016 r.</li> <li>2. 01.03.2016 r. (uchylone z dniem 21.04.2017 r.)</li> <li>3. 29.01.2016 r.</li> <li>4. 08.07.2016 r.</li> <li>5. 20.04.2016 r.</li> </ol>
Dyrektywa 2008/110/WE	T	<p>Brak aktów prawnych wydanych w 2016 r., albo które weszły w życie w 2016 r.</p> <p>Dyrektywa 2008/110/WE została transponowana ustawą z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 230, poz. 1372), która weszła w życie z dniem 28 stycznia 2012 r.</p>	28.01.2012 r.
Dyrektywa Komisji 2009/149/WE	T	<p>Brak aktów prawnych wydanych w 2016 r., albo które weszły w życie w 2016 r.</p> <p>Dyrektywa Komisji 2009/149/WE została transponowana rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 21 lipca 2015 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) (Dz. U. z 2015 r., poz. 1061), które weszło w życie z dniem 30 lipca 2015 r.</p>	30.07.2015 r.

Tabela 2. Zmiany w prawodawstwie i uregulowaniach

PRAWODAWSTWO I UREGULOWANIA	Odniesienie prawne	Data wejścia w życie	Opis zmiany	Powody zmiany
Dotyczące krajowego organu ds. bezpieczeństwa	Ustawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz.U. z 2016 r., poz. 542)	20 kwietnia 2016 r.	Dostosowano terminologię i siatkę pojęciową do stosowanej w unijnych przepisach harmonizacyjnych; do ustawy o transporcie kolejowym wprowadzono przepis, zgodnie z którym Prezes UTK dokonuje notyfikacji autoryzowanych jednostek oceniających zgodność oraz przepis umożliwiający Prezesowi UTK cofnięcie notyfikacji lub ograniczenia jej zakresu w określonych przypadkach.	Konieczność zapewnienia spójności polskich regulacji z systemem europejskim określonym w Nowych Ramach Prawnych (NLF).
	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie krajowego rejestru pojazdów kolejowych NVR (Dz. U. z 2016 r., poz. 988)	8 lipca 2017 r.	W nowym rozporządzeniu zmieniono wzór standardowego formularza wniosku o rejestrację pojazdów kolejowych, sprecyzowano wykaz dokumentów, które należy załączyć do wniosków składanych w sprawach związanych z: nadaniem europejskiego numeru pojazdu kolejowego (EVN), zmianą danych w NVR, wycofaniem pojazdu z eksploatacji oraz określono zasady dotyczące sposobu rezerwacji EVN.	Nowe rozporządzenie w dużej mierze bazuje na przepisach dotychczasowego, wprowadza jednak zmiany wynikające z praktyki stosowania obecnych przepisów. Wprowadzenie niektórych zmian było postulatem zgłaszanym przez przedsiębiorstwa kolejowe, szczególnie przez przewoźników pasażerskich.
	Ustawa z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2016 r., poz. 1923) oraz poszczególne artykuły wymienione poniżej	30 grudnia 2016 r.	Ujednolicenie przepisów ustawy o transporcie kolejowym z obligatoryjnymi przepisami europejskimi.	Zmiana ustawy w głównej mierze była podyktowana koniecznością pełnej implementacji Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie oraz Dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych.

	Art. 25e ustawy o transporcie kolejowym	31.08.2016 r.	W treści artykułu 25e dodano ustęp 1b	<p>Wprowadzenie przepisu wskazującego na możliwość eksploatacji podsystemu strukturalnego przez zarządcę w okresie przed uzyskaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. Zgodnie z art. 25e ust. 1 ustawy zarządca i przewoźnik mogą eksploatować tylko podsystemy strukturalne, na które Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) wydał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji. Przepis ten może generować wątpliwości dotyczące eksploatacji podsystemów w okresie trwania budowy, a następnie po jej zakończeniu do czasu uzyskania zezwolenia wydanego przez Prezesa UTK. Z obecnej praktyki wynika, że czas ten może sięgać nawet kilku miesięcy, kiedy gotowy podsystem oczekiwałby na zakończenie pracy jednostki notyfikowanej, a następnie postępowania administracyjnego Prezesa UTK.</p> <p>Proponowany przepis normuje możliwość tymczasowej eksploatacji podsystemów strukturalnych poddawanych modernizacji na zasadach sprzed jej rozpoczęcia. Aby przepis ten nie był nadużywany wprowadzono ograniczenie czasowe takiej eksploatacji do 9 miesięcy, co powinno wystarczyć na uzyskanie niezbędnego zezwolenia. Jednocześnie szczegółowe zasady i warunki eksploatacji tymczasowej powinien określić zarządca infrastruktury w swoim systemie zarządzania bezpieczeństwem.</p>
	Art. 25j ustawy o transporcie kolejowym	20.04.2016 r.	Zmieniono treść art. 25j ust. 1 z: „Prezes UTK sprawuje nadzór nad notyfikowanymi jednostkami certyfikującymi i jednostkami kontrolującymi oraz notyfikowanymi laboratoriami w zakresie określonym w art. 19 ust. 3 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 o systemie oceny zgodności”, na: „Prezes UTK sprawuje nadzór nad działalnością jednostek notyfikowanych. Nadzór nad działalnością jednostek notyfikowanych obejmuje również czynności związane z oceną zgodności powierzone do wykonania podmiotom, o którym mowa w art. 33 ust. 1 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku”.	Zmiana wprowadzona przez art. 103 pkt 16 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz.U. z 2016 r. poz. 542). W celu zachowania zgodności z przepisami nowej ustawy o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku analogiczne zmiany muszą być również dokonane w ustawie o transporcie kolejowym.
	Art. 25k ustawy o transporcie kolejowym	01.03.2016 r.	Zmieniono treść art. 25k ust. 2, ust. 4 oraz dodano ust. 5a w treści: „W przypadku wydania decyzji nakazującej uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji Prezes UTK określa w niej stopień zastosowania TSI do modernizacji podsystemu.”	Zmiana wprowadzona przez art. 1 pkt 16 ustawy z dnia 25 września 2015 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016 r. poz. 1741). W celu zachowania zgodności z przepisami nowej ustawy o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku analogiczne zmiany muszą być również dokonane w ustawie o transporcie kolejowym.
	Art. 25m ustawy o transporcie kolejowym	20.04.2016 r.	Zmieniono okres zakazu eksploatacji podsystemu lub składnika interoperacyjności z 2 do 3 miesięcy	Zmiana wprowadzona przez art. 103 pkt 18 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz.U. z 2016 r. poz. 542).

	Art. 25k ustawy o transporcie kolejowym	01.03.2016 r.	<p>W treści art. 25k ust. 2 fragment: „oceną ryzyka dotyczącą wpływu modernizacji na poziom bezpieczeństwa podsystemu” zmieniono na: „oceną znaczenia wprowadzonej zmiany”.</p> <p>W treści art. 25 ust. 4 zmieniono fragment: „ocenę ryzyka” na: „ocenę znaczenia zmiany”. Dodano również przesłankę strategii wdrożenia stosownej TSI.</p> <p>Ponadto dodano ust. 5a: „W przypadku wydania decyzji nakazującej uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji Prezes UTK określa w niej stopień zastosowania TSI do modernizacji podsystemu.”</p>	<p>Mając na uwadze dotychczasowe doświadczenia związane ze stosowaniem art. 25k ustawy, projekt wprowadza w nim modyfikację w zakresie dokumentacji składanej wraz z wnioskiem o uzyskanie decyzji stwierdzającej potrzebę uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji w przypadku modernizacji podsystemu. Dotychczasowy wymóg przedłożenia oceny ryzyka zostanie zastąpiony wymogiem przedłożenia oceny znaczenia zmiany zgodnie z przepisami Komisji Europejskiej ustanawiającymi wspólną metodę bezpieczeństwa w zakresie oceny i wyceny ryzyka. Zmiana jest podyktowana koniecznością minimalizacji obciążeń dla podmiotów realizujących inwestycje w obrębie sektora kolejowego.</p> <p>Zgodnie z przepisami rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie oceny i wyceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 03.05.2013 r., str. 8), zwanym dalej "rozporządzeniem nr 402/2013", proces zarządzania zmianami w systemie kolejowym jest trzyetapowy i obejmuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– ocenę, czy zmiana ma wpływ na bezpieczeństwo;</li> <li>– ocenę znaczenia zmiany na podstawie kryteriów określonych w art. 4 rozporządzenia nr 402/2013;</li> <li>– ocenę ryzyka, zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia nr 402/2013.</li> </ul> <p>Każdy z kolejnych etapów procesu jest uzależniony od pozytywnego przejścia poprzedniego etapu. Tym samym obecnie obowiązujący wymóg przedłożenia oceny ryzyka z góry zakłada, że wszystkie zmiany wprowadzane w podsystemie w ramach modernizacji należy uznać za mające wpływ na bezpieczeństwo i znaczące, co nie zawsze jest prawdą.</p> <p>Jednocześnie należy wskazać na trudność związaną z przeprowadzeniem procesu oceny ryzyka na etapie uzyskiwania decyzji stwierdzającej konieczność uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. Ocena ryzyka jest bowiem opracowywana na podstawie dokumentacji technicznej, która nie jest jeszcze dostępna w momencie uzyskiwania ww. decyzji.</p> <p>Dodatkowo, zgodnie z nowoprojektowanym ust. 5a w art. 25k, w ww. decyzji Prezes UTK będzie określał stopień zastosowania TSI do modernizacji podsystemu, zgodnie z art. 20 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE. W tym kontekście zatem opracowywanie oceny ryzyka tym bardziej należy uznać za nieuzasadnione na tym etapie - dopiero bowiem po uzyskaniu decyzji określone zostaną wymagania techniczne, które będą miały zastosowanie do modernizacji podsystemu.</p>
	Art. 25l ustawy o transporcie kolejowym	20.04.2016 r.	W treści artykułu dodano ust. 2a, zgodnie z którym: „Opłaty, o których mowa w ust. 1, ustala Prezes UTK, w drodze postanowienia, na które służy zażalenie.”	Zmiana wprowadzona przez art. 103 pkt 17 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz.U. z 2016 r. poz. 542).
	Art. 25cb ustawy o transporcie kolejowym		Pojęcie „notyfikowana jednostka	W celu zachowania zgodności z przepisami nowej ustawy o systemach oceny

Art. 25cc ustawy o transporcie kolejowym			certyfikująca” zastąpiono pojęciem „jednostka notyfikowana”	zgodności i nadzoru rynku analogiczne zmiany muszą być również dokonane w ustawie o transporcie kolejowym.
Art. 25d ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym				
Art. 25h ustawy o transporcie kolejowym			Zmieniono treść art. 25h ust. 1 oraz 2 ustawy o transporcie kolejowym	W celu zachowania zgodności z przepisami nowej ustawy o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku analogiczne zmiany muszą być również dokonane w ustawie o transporcie kolejowym.
Art. 25i ustawy o transporcie kolejowym			Zmiana treści artykułu obejmuje wskazanie, że notyfikacji dokonuje Prezes UTK, oraz wprowadzają przepis kompetencyjny umożliwiający Prezesowi UTK cofnięcie notyfikacji lub ograniczenia jej zakresu w określonych przypadkach.	Projekt ustawy przewiduje przeniesienie obowiązku dokonywania notyfikacji z ministra właściwego ds. gospodarki na organ dokonujący autoryzacji (ministra lub kierownika urzędu centralnego właściwego ze względu na przedmiot oceny zgodności), co wymusza zmiany w art. 25i ustawy o transporcie kolejowym. W celu zachowania zgodności z przepisami nowej ustawy o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku analogiczne zmiany muszą być również dokonane w ustawie o transporcie kolejowym.
Art. 25j ustawy o transporcie kolejowym			W treści art. 25j ustawy o transporcie kolejowym dodano ust. 2 oraz 3. W ust. 2 dodano, iż Prezes UTK może powierzyć zadania z zakresu nadzoru nad działalnością jednostek notyfikowanych Polskiemu Centrum Akredytacji po uzgodnieniach z jego dyrektorem. W ust. 3 nałożono na Prezesa UTK obowiązek dotrzymania poufności informacji otrzymywanych od jednostek notyfikowanych.	Zmiana wprowadzona przez art. 103 pkt 16 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz.U. z 2016 r. poz. 542). W celu zachowania zgodności z przepisami nowej ustawy o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku analogiczne zmiany muszą być również dokonane w ustawie o transporcie kolejowym.
Art. 25o ustawy o transporcie kolejowym			Pojęcie „notyfikowana jednostka certyfikująca” zastąpiono pojęciem „jednostka notyfikowana”	W celu zachowania zgodności z przepisami nowej ustawy o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku analogiczne zmiany muszą być również dokonane w ustawie o transporcie kolejowym.
Art. 25r ustawy o transporcie kolejowym			Pojęcie „notyfikowana jednostka certyfikująca” zastąpiono pojęciem „jednostka notyfikowana”	W celu zachowania zgodności z przepisami nowej ustawy o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku analogiczne zmiany muszą być również dokonane w ustawie o transporcie kolejowym.

